

31 DÉCEMBRE 2018

RAPPORT FINANCIER ANNUEL DU GROUPE SNCF

O1 — RAPPORT ANNUEL DE GESTION
PAGE 04

O2 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE
PAGE 52

O3 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
DU GROUPE SNCF
PAGE 60

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
PAGE 156

ÉDITO



FRÉDÉRIC SAINT-GEOURS
PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DU GROUPE SNCF

« À l'heure de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire votée en juin 2018 par le parlement, SNCF poursuit sa transformation pour être plus unifié et mieux armé face à la concurrence. La réforme garantit l'avenir d'un réseau fiable, performant et plus écologique. Elle permet à SNCF de réinventer sa mission de service public, de s'ouvrir à la concurrence et d'amplifier ses engagements sociétaux. »



GUILLAUME PEPY
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE SNCF
ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF MOBILITÉS

« Le Groupe marque un bon dynamisme de ses activités en 2018. Tout en atteignant un niveau historique d'investissements, nous poursuivons nos efforts sans cesse pour réduire nos coûts afin de baisser nos prix. Parce que nous croyons que la liberté de se déplacer doit être accessible à tous. Parce que nous croyons qu'il ne doit pas y avoir de choix entre se déplacer et préserver l'environnement. Et parce que nous croyons, enfin, que les transports durables ne seront préférés aux autres que s'ils sont plus faciles d'accès et d'utilisation. »



PATRICK JEANTET
PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU DIRECTOIRE DE SNCF
ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF RÉSEAU

« Avec 5,1 milliards d'euros engagés, dont plus de la moitié pour la rénovation du réseau quotidien, 2018 constitue une nouvelle année record sur le plan de nos investissements. Cet effort nous permet d'accentuer la modernisation du réseau et de poursuivre la transformation de notre outil industriel et de nos métiers, pour construire un réseau plus performant au service de nos clients. »

01— RAPPORT ANNUEL DE GESTION

1 PROFIL DU GROUPE SNCF	7
1.1 UN GROUPE, 6 GRANDS MÉTIERS	8
1.2 REFORME DU FERROVIAIRE	10
2 LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	11
3 UN MONDE D'OPPORTUNITÉS POUR UN GROUPE CONTRAIT MAIS PIONNIER	11
4 NOS ENGAGEMENTS STRATÉGIQUES	12
4.1 DÉVELOPPER L'USAGE DU FERROVIAIRE	12
4.2 ÊTRE LES MEILLEURS SUR LES FONDAMENTAUX	13
4.3 AUGMENTER LA SATISFACTION DES CLIENTS	13
4.4 ACCROÎTRE LA SATISFACTION ET L'ENGAGEMENT DES COLLABORATEURS	13
4.5 ÊTRE ÉCONOMIQUEMENT RIGoureux ET PERFORMANTS	13
4.6 AGIR POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE AVEC LES TERRITOIRES	14
5 UN GROUPE INTEGRE ET UNIFIE A LA HAUTEUR DES ENJEUX	15
5.1 UN PACTE SOCIAL UNIQUE, MOTIVANT ET ATTRACTIF	15
5.2 LA DÉCISION AU BON NIVEAU	15
5.3 AGIR AVEC UN ÉCOSYSTÈME DE PARTIES PRENANTES	16

6	ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF	17
6.1	LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2018	17
6.2	AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018	19
6.3	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	20
6.4	RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE	21
6.5	ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS	24
6.6	INVESTISSEMENTS	33
6.7	RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	33
6.8	EFFECTIFS	34
6.9	PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2018	34
6.10	PERSPECTIVES 2019	34
7	LA GESTION DES RISQUES ET LE CONTRÔLE INTERNE	35
7.1	CADRE DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE	35
7.2	DISPOSITIF DE MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES	38
7.3	COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES	48
8	LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	48
8.1	DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE	48
8.2	LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	48
8.3	LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES	50

1. PROFIL DU GROUPE SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique marchandises avec 33,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018, dont 1/3 à l'international. Avec son socle ferroviaire français et riche de son expertise d'architecte de services de mobilités et de logistique, le Groupe emploie 272000 salariés dans 120 pays.

LE GROUPE SNCF EN 2018

Une puissance industrielle française de référence sur tous les métiers de la mobilité et de la logistique dans le monde.

Repères à fin 2018



CHIFFRE D'AFFAIRES

33,3 Mds€
en croissance de **+1,3%***

INVESTISSEMENTS 2018

8,9 Mds€
dont **90% en France**



INTERNATIONAL

1/3 du CA
Activité dans 120 pays



RÉSEAU

Plus de **30 000 km**
de lignes dont 2 600 km
à grande vitesse

**L'un des plus grands réseaux
à grande vitesse du monde**

15 000 trains/jour
dont 7 000 en Île-de-France
(40% des circulations)

Près de **15 millions**
de voyageurs/jour
en France et dans
le monde dont
5 millions dans les trains
en France dont 3,5 millions
en Île-de-France (70% du
trafic ferrovière France)



EFFECTIFS

272 000
collaborateurs en France
et dans le monde

*À périmètre, normes et change constants.

1.1 UN GROUPE, 6 GRANDS MÉTIERS



MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Transilien
transport d'Île-de-France. 15 lignes.

Keolis
leader mondial de la mobilité partagée du quotidien.

TER
transport régional de voyageurs. 11 régions TER.

MOBILITÉS LONGUE DISTANCE

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

Trains grande vitesse low-cost
OUIGO.

Intercités
trains moyennes et longues distances en France.

Commercialisation
OUI.sncf.

SNCF LOGISTICS

Geodis
transport et logistique de marchandises dans 120 pays.

TFMM
Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (Fret SNCF, VFLI, Captrain LorryRail).

Ermewa Group
gestionnaire d'actifs.

SNCF RÉSEAU

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

Gestion opérationnelle des circulations.

Maintenance, entretien et renouvellement de l'infrastructure.

Développement, aménagement, cohérence et mise en valeur du réseau.

Au sein du Groupe, Systra vient apporter l'expertise d'ingénierie ferroviaire.

SNCF GARES & CONNEXIONS

Exploitation, rénovation et développement économique de près de 3000 gares françaises.

Fournit ses services de façon non discriminatoire à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

AREP, bureau d'études, intervient partout dans le monde.

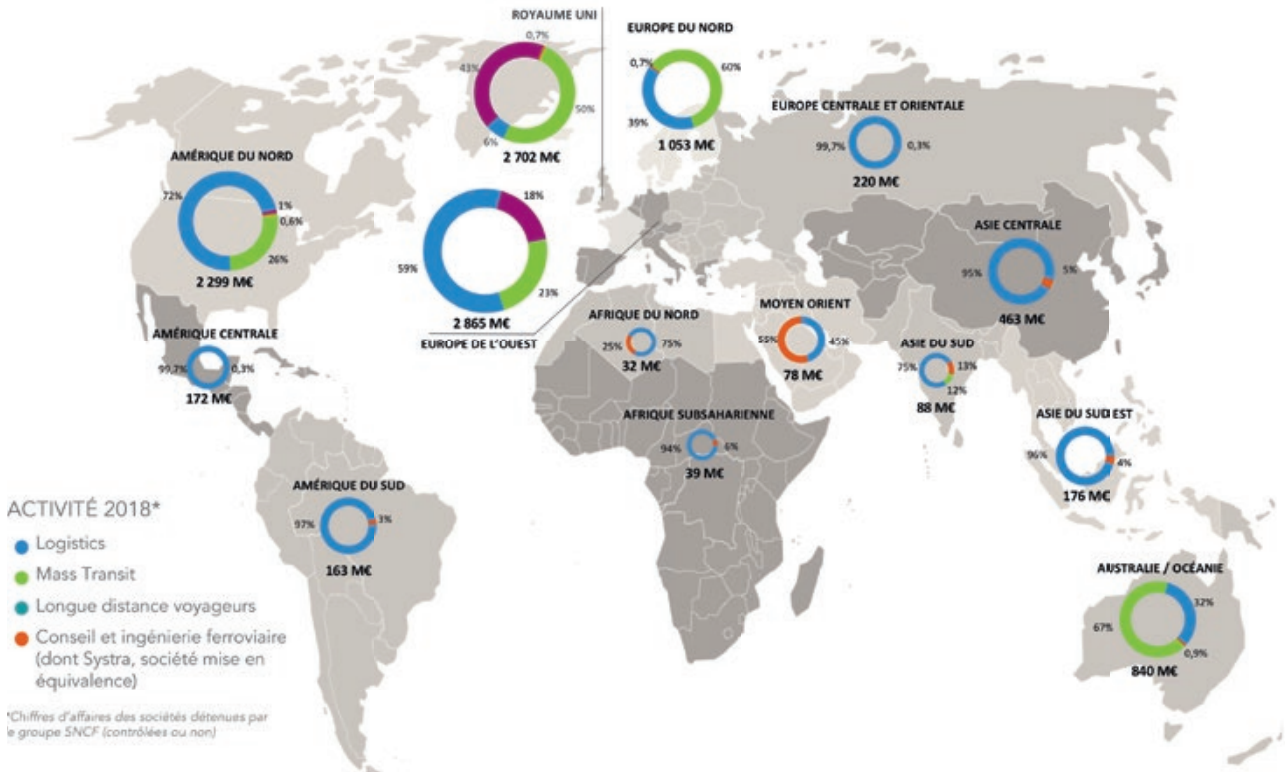
SNCF IMMOBILIER

Gestion du parc immobilier et du parc foncier.

Valorisation des actifs immobiliers et fonciers.

Gestion et développement du parc résidentiel

1/3 DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF À L'INTERNATIONAL



Mobilités quotidiennes: le transport ferroviaire en Île-de-France (Transilien), les Trains Express Régionaux (TER) et l'expertise de Keolis dans les transports publics

ACTEURS	ACTIVITÉS
Transilien	Mass transit en Île-de-France
TER	Transport régional ferroviaire et routier
Keolis - France Grands réseaux, Grands urbains, Île-de-France, Territoires, - International Amérique du Nord, Australie, Europe continentale, Royaume-Uni, Asie, Moyen-Orient et Afrique - Nouvelles mobilités Le Cab, Keolis Santé, Navya - Effia Stationnement, Kisio, Cycleo	Transport public de voyageurs (urbain et interurbain). Exploitation et maintenance de tous les modes de transport et services associés, stationnement.
RitmX	Services associés aux transports de voyageurs

Mobilités longue distance: les trains à grande vitesse inOUI et OUIgo, les trains classiques moyenne et longue distance permettant de rapprocher les territoires et la distribution avec OUI.sncf

ACTEURS	ACTIVITÉS
En France: TGV inOUI et OUIgo En Europe: les opérateurs Eurostar, Thalys, Aléo, Lyria, etc...	Trains longue distance à grande vitesse France et Europe
Intercités	Trains classiques moyenne et longue distance
OUIbus – projet de cession en cours	Cars longue distance France et Europe
iDvroom	Covoiturage de proximité
OUI.sncf	Distribution

SNCF Logistics: accompagner les clients chargeurs en France et à l'international

SNCF Logistics intègre l'ensemble de la chaîne du transport et de la logistique de marchandises. Partenaire industriel privilégié de ses clients chargeurs en concevant pour eux des prestations sur mesure.

TROIS PÔLES	ACTEURS
Freight forwarding (commission de transport aérienne et maritime) Transport routier Logistique contractuelle Distribution et messagerie express Optimisation de la supply chain	Geodis
Transport ferroviaire et multimodal de marchandises (TFMM): - Fret ferroviaire conventionnel - Transport combiné - Commission de transport à dominante ferroviaire	- Fret SNCF et VFLI, Captrain pour l'Europe - Naviland Cargo et VIA - Commissionnaires de transport
Gestion d'actifs (location de wagons, locomotives, conteneurs)	Ermewa Groupe (Ermewa, Akiem, Eurotainer, CCR)

SNCF Réseau: gérer, maintenir, développer et commercialiser les services offerts par le Réseau Ferré National.

SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30000 km de lignes, dont 2600 km de Lignes à Grande Vitesse (l'un des plus grands réseaux à grande vitesse au monde). Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses 42 clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires: 27 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 15 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Fort de ses 58000 collaborateurs, il a investi 5,1 milliards d'euros en 2018 (tous financements confondus) pour la régénération, la rénovation, la modernisation et le développement du réseau.

DIRECTIONS DE PRESCRIPTION	DIRECTIONS DE PRODUCTION
Stratégie	Clients & Services
Programmation & MOA	Opérations & Production
Industrielle & Ingénierie	Île-de-France
Exploitation Système	Filiales Sferis, Altametrus, SNCF Immo

SNCF Gares & Connexions: gérer et développer les gares voyageurs en France

SNCF Gares & Connexions gère et développe les 3000 gares voyageurs françaises, en inventant de nouveaux services et de nouveaux espaces de mobilité pour créer de véritables pôles d'échanges multimodaux au cœur des villes.

ACTEURS	ACTIVITÉS
Gares & Connexions AREP et A2C	Gestion et développement des gares* Conception, gestion et commercialisation de pôles d'échange multimodaux

* Activité régie par la loi, services fournis de façon non discriminatoire à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

SNCF Immobilier: un patrimoine exceptionnel à valoriser

Acteur majeur de la transformation urbaine, SNCF Immobilier participe au « mieux vivre ensemble la ville » et contribue à la mobilisation nationale pour le logement. SNCF Immobilier assure la gestion et la valorisation des actifs fonciers du groupe SNCF.

DIRECTIONS ET FILIALES	ACTIVITÉS
Direction Gestion et optimisation Immobilière	Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du Groupe
Direction du Développement, dont Espaces ferroviaires	Valorisation des actifs immobiliers et fonciers
Direction du Développement et ICF Habitat	Gestion et développement du parc résidentiel

1.2 RÉFORME DU FERROVIAIRE

À l'issue de la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire le 15 février 2018, le Premier Ministre a présenté le 26 février un projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril et adopté par le Sénat le 5 juin 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 ») se décline autour de ces axes :

— construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société nationale à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Mobilités et SNCF Réseau selon les missions suivantes :

- SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts ;
 - la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;
 - le groupe public dans son ensemble est chargé (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 ;
 - 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.
- l'État sera détenteur de la totalité du capital de la société nationale SNCF qui sera incessible. La société nationale SNCF sera détentrice de l'intégralité du capital de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Le capital de ces deux sociétés sera incessible. SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités seront soumises aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes (et dont les statuts initiaux seront fixés par décret en Conseil d'État puis modifiés, par la suite, selon les règles prévues par le Code de commerce) ;

— la gestion des gares de voyageurs est unifiée à travers une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;

— modifier l'organisation salariale en cessant, à partir du 1^{er} janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises ;

— assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, notamment par l'attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après publicité et mise en concurrence. À ce titre, le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit la possibilité d'ouvrir à la concurrence selon les activités et un calendrier entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023. Par exemple :

- pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence ;
- l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ; et
- les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence. La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire doit être complétée et précisée par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application portant sur les axes mentionnés ci-dessus.

Sur le second semestre 2018, sept décrets d'application de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire ont été publiés fin 2018 (Décrets n° 2018-1314 / 1179 / 1275 / 1242 / 1364 / 1243 / 828) avec une entrée en vigueur entre décembre 2018 et le 1^{er} janvier 2020.

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€ conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018. La réforme du système ferroviaire donnera lieu à une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022 ;

— la limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.

2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017
Chiffre d'affaires	33 311	33 515
Marge opérationnelle	4 020	4 578
Résultat net – part du groupe	141	1 501
Résultat net Récurrent – Part du groupe ⁽¹⁾	-214	849
Investissements nets ⁽²⁾	5 077	5 138
Investissements tous financements ⁽³⁾	8 868	8 834
Cash Flow Libre ⁽⁴⁾	-2 560	-1 876
Endettement net de SNCF Réseau	49 590	46 630
Endettement net de SNCF Mobilités	7 186	7 914
Effectifs	272 721	271 090
Émissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire en milliers de tonnes équivalent CO _{2e} (données EPIC)	667	749
Consommation totale d'énergie pour la traction en milliers de TEP (données EPIC)	685	724

⁽¹⁾ Définition du résultat net Récurrent en point 6.4.2.

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
– Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 794	-7 726
– Subventions d'investissement reçues	2 413	2 665
– Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
– Encaissement sur actifs financiers de concession	1 379	1 031
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total investissements nets	5 077	5 138

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
– Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 794	-7 726
– Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total investissements tous financements	-8 868	-8 834

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
– CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 217	2 993
– Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 794	-7 726
– Subventions d'investissement reçues	2 413	2 665
– Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	366	423
– Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
– Encaissement sur actifs financiers de concession	1 379	1 031
– Incidence de la variation du BFR de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	112	-172
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	-208	-17
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	30	34
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total Cash Flow Libre	-2 560	-1 876

3. UN MONDE D'OPPORTUNITÉS POUR UN GROUPE CONTRAINT MAIS PIONNIER

Le monde change : celui dans lequel évoluent les voyageurs, les chargeurs, les pouvoirs publics ; celui de nos clients et donc le nôtre. Pour répondre à ces transitions majeures, le Groupe SNCF adapte son offre, son organisation, son dimensionnement.

L'une des transitions majeures qui affecte les marchés du Groupe est la transformation des comportements de consommation. Le passage de la propriété à l'usage postulant des logiques d'abonnement et de consommation à la demande réinterroge les offres commerciales, notamment dans le monde voyageurs ; la logique d'agrégateur et de mise en relation vient heurter la chaîne de valeur créant des besoins importants de mise en cohérence des services préexistants ; l'intensification des usages digitaux dans les modes de vie invente de nouvelles manières de se déplacer, de consommer, de travailler et nécessité de réinventer les services ; la centralité des données dans les nouveaux modèles économiques transforme les manières de produire.

Ces nouveaux comportements ont deux conséquences notoires : le renforcement de la concurrence entre les modes de transports (car, train, covoiturage, low-cost aérien, camion...) puisque les solutions sont en permanence comparées les unes aux autres ; l'intensification des échanges depuis et vers certains lieux qui concentrent de plus en plus de flux, tant en matière de logistique internationale que de flux du quotidien. Réalisant 1/3 de son chiffre d'affaires dans 120 pays hors de France, le Groupe doit continuer à exporter son savoir-faire en matière de mass transit, de logistique, de services internationaux fret et voyageurs.

Cette transformation sociétale va de pair avec un renforcement des attendus en matière de développement responsable : les clients intègrent plus que jamais des critères sociaux et environnementaux dans leurs choix. L'engagement du Groupe dans sa contribution au développement équilibré est historique et continue à être un des leviers fondamentaux de la croissance de l'entreprise.

Au-delà de ces transformations globales, le Groupe SNCF doit s'adapter à de nouvelles évolutions fortes : l'ouverture à la concurrence du transport domestique ferroviaire dès 2019 et sa transformation en un nouveau Groupe intégré et unifié le 1^{er} janvier 2020.

Le contexte du Groupe est ainsi celui d'un monde qui connaît un changement structurel majeur. Loin de s'en inquiéter, nous voyons ce nouveau monde comme une opportunité historique : celle d'asseoir un savoir-faire robuste et de développer de nouvelles compétences axées sur la satisfaction du client, la performance des process industriels et le développement de l'agilité de notre organisation pour apporter de nouvelles réponses sans cesse plus fiables et satisfaisantes. Ce contexte nous invite à redéfinir nos ambitions :

— reconstituer un réseau ferroviaire performant répondant aux exigences de nos clients et de la société ;

— être un champion international de toutes les mobilités des personnes et des biens, capable de répondre à l'ensemble des besoins en maîtrisant chaque maillon de la chaîne de mobilité ;

— poursuivre la construction d'un modèle économique plus compétitif et robuste et réduire ainsi les écarts de compétitivité ;

— demeurer une entreprise utile et vertueuse au service du développement écologique, économique et social des territoires.

Dans ce monde en mouvement, nous redéfinissons notre ambition et notre raison d'être, celle d'apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète.

Ces objectifs globaux sont matérialisés par 6 engagements qui structurent à présent l'action collective et pérenne du Groupe.

DES ENGAGEMENTS FORTS EN 2019 AU SERVICE DE NOTRE RAISON D'ÊTRE

APPORTER À CHACUN LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER FACILEMENT EN PRÉSERVANT LA PLANÈTE



**DÉVELOPPER
L'USAGE DU
FERROVIAIRE**



**ÊTRE LES MEILLEURS
SUR LES
FONDAMENTAUX**

Sécurité,
Qualité de service,
Information voyageur



**AUGMENTER
LA SATISFACTION
DES CLIENTS**



**ACCROÎTRE LA
SATISFACTION ET
L'ENGAGEMENT DES
COLLABORATEURS**



**ÊTRE
ÉCONOMIQUEMENT
RIGoureux ET
PERFORMANTS**



**AGIR POUR
LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE AVEC
LES TERRITOIRES**

4. NOS ENGAGEMENTS STRATÉGIQUES

4.1 DÉVELOPPER L'USAGE DU FERROVIAIRE

Notre conviction est que pour faire plus de train, il faut faire plus que du train. Penser la mobilité de point à point de manière fluide et confortable nécessite d'être présent sur l'ensemble de la chaîne de mobilité (physique et digitale) positionnant le fer comme colonne vertébrale d'une nouvelle mobilité plus partagée, plus propre et plus intermodale.

Ceci nécessite dès lors de développer ou contribuer au développement de nouvelles offres permettant de développer l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, d'améliorer le confort et la simplicité du transport. L'Assistant personnel de mobilités permettra dès 2019 de fluidifier les parcours de nos clients, le partenariat intermodal passé avec Blablacar repense l'intermodalité sur la longue distance (car / covoiturage / train), le déploiement des navettes autonomes apporte des solutions locales d'accès aux réseaux structurants.

Remettre le train au cœur des mobilités, c'est également offrir à chacun le train qu'il souhaite : le développement de TGV Inoui, propose le meilleur rapport qualité-prix avec de nouveaux standards de confort, de connexions et de

services de haute qualité, Ouigo propose une offre low-price 100% digitale. Un voyageur sur deux n'aurait pas pris le TGV s'il n'y avait pas eu Ouigo. Pour atteindre l'objectif de 95% de clients satisfaits, 8000 collaborateurs ont été formés à la nouvelle relation clients, pour offrir services personnalisés et tranquillité accrue.

Les partenariats noués autour du développement des véhicules autonomes illustrent la volonté du Groupe de proposer des solutions de mobilités porte à porte conjuguant augmentation du nombre de déplacements, flexibilité et maîtrise des coûts.

Les activités de transport ferroviaire de marchandises font de la gestion capacitaire l'une des priorités pour transporter près de 40% de volumes supplémentaires sur les trains fret. Quatre autoroutes ferroviaires permettent l'optimisation de l'infrastructure et la massification du transport de marchandises. Par ailleurs, au regard de l'importance des coûts environnementaux et sociétaux liés au trafic routier, l'augmentation de la part modale du fret ferroviaire devient une nécessité, incarnée dans la volonté du Groupe de développer cette activité.

4.1.1 Un réseau haute performance : la condition du report modal

Remettre le train au cœur des mobilités, c'est avant tout assurer le déploiement d'un réseau haute performance. Entre 2019 et 2026, SNCF Réseau portera plus de 40 Mds€ d'investissements dont 55% bénéficieront à la régénération du réseau existant notamment pour remettre à niveau les lignes vieillissantes les plus circulées ainsi que les grands nœuds ferroviaires. Le réseau ferré constitue un levier essentiel de la transition écologique vers une société neutre en carbone. C'est une nécessité pour favoriser le report modal vers le transport ferroviaire. En facilitant la mobilité, avec un large maillage territorial, le transport ferroviaire constitue un outil de vitalisation socio-économique et de cohésion des territoires.

4.1.2 Faciliter la mobilité partagée de porte à porte

La mobilité est vécue comme une expérience et l'offre doit être intelligente, proactive, capable de s'adapter en temps réel, avec l'objectif d'anticiper les comportements et les intentions de parcours de chaque client. Dès le printemps 2019, l'application SNCF regroupera dans un abonnement unique l'accès illimité à différents services de transports durables, de façon simplifiée et en temps réel sur toutes les étapes d'un trajet. Les voyageurs pourront choisir le meilleur itinéraire, le réserver, le payer et de disposer du(es) titre(s) de transport numérique(s) pour l'ensemble des services partagés ou individuels. SNCF lance ainsi la première offre de Mobility as a Service (MaaS).

4.1.3 Offrir plus de facilité et de transparence aux clients du fret

Le digital et le big data facilitent l'accès à l'information en temps réel sur l'acheminement des marchandises, simplifient et flexibilisent la production au profit des clients chargeurs.

Développer l'usage du ferroviaire, c'est réinventer la manière de produire du train, c'est faire du train un nouveau mode de transport simple, connecté, innovant et attentif au bien-être de chacun et un levier de la transition écologique avec moins de 1% des gaz à effet de serre du secteur des transports pour 10% des voyageurs et des marchandises transportés.

4.2 ÊTRE LES MEILLEURS SUR LES FONDAMENTAUX

Sécurité, robustesse et information voyageurs sont les besoins primaires desquels SNCF ne peut s'exonérer. Sans le respect de ces fondamentaux, les clients se désintéressent du train car perdent confiance ou patience.

Unification et homogénéisation de bases de données, transformation industrielle par la construction de véritables « tours de contrôles ferroviaires », les actions sont diverses mais toutes axées sur cette priorité aux fondamentaux.

SNCF positionne ces briques essentielles en catalyseurs de la démarche managériale. Afin de partager une culture commune d'excellence opérationnelle, PRISME sur la sécurité, H00 sur la robustesse et First sur l'information voyageurs sont des programmes transverses qui irriguent et nourrissent l'action quotidienne du Groupe.

4.3 AUGMENTER LA SATISFACTION DES CLIENTS

Nos clients sont à la fois reconnaissants et critiques de notre action quotidienne. Conscients des efforts du Groupe pour améliorer le réseau, développer les offres, réduire les coûts et donc les prix, ils ont également des exigences sans cesse renouvelées et nous les font connaître : des services voyageurs plus adaptés aux modes de vie, des solutions intégrées de transports de marchandises permettant de réaliser des livraisons de point à point, des volontés publiques de disposer d'une offre plus compétitive et plus transparente.

Notre engagement est de mettre l'expérience client au cœur de notre management et de notre développement. Cette expérience est pourtant diverse ; elle n'est pas toujours rationnelle et plus souvent ressentie, exprimée, partagée nécessitant d'organiser des espaces d'écoute de nos clients. La fluidité de la relation digitale, la généralisation d'une culture de l'écoute et de la relation clients, l'intensification des échanges avec les autorités organisatrices sont des clés du changement d'une économie des transports à un écosystème de la mobilité.

Ce changement est déjà en cours : le plan CapTER vise à concevoir des offres régionales plus adaptées aux particularités locales, Ouigo et TGVmax offrent le meilleur de la grande vitesse à toutes les envies et tous les budgets, Uply de Geodis entend répondre aux besoins de simplification de nos clients chargeurs.

Apporter à chacun la liberté de se déplacer en train passe aussi par l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap. En 2018, 97 gares sur les 209 du schéma directeur d'accessibilité régional sont accessibles et plus de 40 gares sont en travaux.

4.4 ACCROÎTRE LA SATISFACTION ET L'ENGAGEMENT DES COLLABORATEURS

Parce que leur expertise et leur savoir-faire feront l'avantage concurrentiel de la SNCF, il est essentiel que les collaborateurs se sentent pleinement reconnus, engagés et fiers de travailler dans leur entreprise.

La nouvelle SNCF doit donner plus que jamais envie de la rejoindre et de s'y investir. Le système managérial doit offrir des marges de manœuvre locales et encourager l'initiative à tous les niveaux pour permettre aux cheminots, confiants dans leur avenir et dans celui de leur entreprise, de se réaliser encore davantage dans leur travail. SNCF a reçu pour la sixième année consécutive le label Top Employers en 2018.

La conviction du Groupe est la nécessité de pratiquer la « symétrie des attentions », car la qualité de la relation clients dépend de la qualité du management des salariés. Le Groupe veille à édifier un vivre ensemble de qualité. Il accompagne ses salariés dans la lutte contre les discriminations et le respect des principes de laïcité et de neutralité. Par ailleurs, SNCF au Féminin, le réseau des femmes, ouvert aux hommes, du Groupe SNCF (premier réseau féminin d'entreprise en France) agit, par la solidarité et le développement personnel, pour faire progresser la mixité et la place des femmes dans l'entreprise. En 2018, SNCF au Féminin, comptait 7 000 membres.

— Construire une vision partagée de l'avenir

SNCF s'attache à construire avec les organisations représentatives du personnel un dialogue équilibré, vecteur de la transformation économique et sociale de l'entreprise.

L'année 2018 a été marquée par la mise en place des 33 Comités sociaux et économiques (CSE) au sein du Groupe public ferroviaire. Le fonctionnement de ces instances et la représentation locale ont fait l'objet d'une négociation décentralisée et à ce titre, le dialogue social de proximité est devenu une réalité.

4.5 ÊTRE ÉCONOMIQUEMENT RIGOUREUX ET PERFORMANTS

La dette est la plus grande contrainte du système ferroviaire ; elle empêche toute marge de manœuvre et limite l'investissement dans l'entretien du réseau. Aussi, la reprise de 35 Mds€ de la dette par l'État et les efforts engagés en matière de performance, libèrent des leviers pour tenir une trajectoire d'équilibres durables.

Exigeante et nécessaire pour la pérennité de l'entreprise, la trajectoire économique du Groupe nous protège de la reconstitution d'une dette insoutenable. Elle repose sur la digitalisation, l'actualisation de nos méthodes de production, l'organisation du travail ainsi que sur une stricte discipline financière pour atteindre l'équilibre financier dès 2022 et le maintenir dans la durée.

Cette rigueur est une exigence pour l'ensemble des transporteurs, de manière à réduire l'écart de compétitivité de 2/3 en ce qui concerne les activités ferroviaires avec nos futurs concurrents.

4.6 AGIR POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE AVEC LES TERRITOIRES

Conscient de son rôle particulier auprès des Français et dans les territoires, le Groupe SNCF s'engage, partout où il est présent, et en appui de ses offres, à développer des services de mobilité qui intègrent les enjeux climatiques et socio-économiques des territoires. Cet engagement implique : l'accès facilité pour tous aux solutions de mobilité partagées et bas carbone, l'usage majoritaire d'énergies non-carbonées, l'efficacité des moyens (énergie, ressources, économie circulaire) et l'intégration d'une tarification du carbone dans les processus de décision. Il implique aussi la mise œuvre, aux côtés des clients, d'actions pour favoriser le développement des territoires et la création d'emplois, tout en luttant contre certaines inégalités et fractures sociales.

Au regard des enjeux environnementaux et de santé publique, SNCF s'illustre désormais comme un acteur majeur, capable de mettre son expertise et ses moyens industriels au service de la transition écologique.

Lors des Accords de Paris en 2015, SNCF s'est engagé auprès des Nations Unies à réduire de 20% le CO_{2e} entre 2014 et 2025 (plateforme Nazca) et s'est engagé à améliorer sa performance énergétique (+20% entre 2015 et 2025) et sa performance carbone (+25% sur la même période). À partir de 2019, SNCF s'engage pour « agir de façon plus volontariste pour la transition écologique et solidaire avec les territoires ».

Le Groupe SNCF offre un potentiel significatif pour accélérer le passage à une économie post-carbone et inciter au report modal vers les transports bas carbone partagés. D'une part, son impact en matière de gaz à effet de serre (moins de 1% du secteur des transports) est négligeable au regard des services rendus aux 10% des voyageurs et des marchandises qu'il transporte. D'autre part, un voyageur émet en moyenne 25 fois moins de gaz à effet de serre en train que s'il était seul dans sa voiture, et une marchandise 9 fois moins que si elle était transportée par voie routière.

4.6.1 Proposer des solutions et des services de transport bas-carbone qui apportent des réponses aux enjeux climatiques et de qualité de l'air

Si le secteur des transports consomme 30% de l'énergie du pays, le ferroviaire qui représente près de 10% des transports, n'en consomme que 0,6% ce qui en fait un mode de transport plutôt frugal.

Le montant global d'achat d'énergie par SNCF s'élève à 1,2 Mds€ par an. C'est le deuxième poste de dépenses, après les salaires (hors investissements et péages).

— Train hybride, à hydrogène, électrification frugale...

La mise en circulation programmée du train hybride, du train à hydrogène et potentiellement du train aux biocarburants

va contribuer à réduire encore la part des circulations réalisée par des trains tractés au gazole, qui s'établit aujourd'hui à 20%. Le train hybride, TER, dans un premier temps combine plusieurs énergies : celle du moteur diesel, celle de la caténaire, celle des batteries, qui récupèrent et stockent l'énergie de freinage du train et la réutilisent pour ses propres besoins. Fruit d'un partenariat en 2018 entre SNCF et Alstom, le projet de train hybride conduira à la mise en service commerciale du premier Régiois hybride en 2020 puis à l'industrialisation à partir de 2022, sur 100 à 200 rames Régiois.

Le train à hydrogène (H₂) est une solution technologique incontournable de la réussite de la transition énergétique du ferroviaire. SNCF passera commande à l'été 2019, pour disposer de prototypes début 2022. Quant au « TGV du futur » commandé à 100 exemplaires à Alstom en juillet 2018, il permet une réduction de 20% de la consommation d'énergie.

— Développer le recours aux énergies renouvelables (ENR)

SNCF accentuera, dans les prochaines années, son recours aux ENR, 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.

— Adaptation au changement climatique.

Depuis quelques années, SNCF subit déjà les conséquences de l'intensité et de la fréquence des événements climatiques pour ses matériels, équipements et infrastructures avec des impacts financiers directs et des impacts sur la qualité de service et la satisfaction des clients (inondations, surchauffe des équipements, incendies...). Ces évolutions climatiques⁽¹⁾, qui vont croître avec le temps, nécessitent une adaptation du système ferroviaire.

4.6.2 Maîtriser les ressources et les impacts environnementaux

— Éco conception et économie circulaire

Depuis 2013, SNCF développe sa politique « Économie circulaire » en favorisant l'écoconception, le réemploi, la valorisation matière et la réduction des déchets. SNCF Réseau accorde une place importante à l'économie circulaire dans son projet industriel pour valoriser ballast, traverses, rails, appareils de voie, caténaire ; soit directement ou indirectement par leur réemploi sur le réseau, soit auprès d'autres filières.

— Le système de management environnemental

SNCF est engagé 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 2018, 98% des sites industriels du groupe ferroviaire sont dotés d'un SME certifié ISO 14001.

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

La question des nuisances sonores devient 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, où les PNB sont les plus nombreux.

— Préservation de la biodiversité

Avec 34 000 km de lignes et 100 000 hectares d'emprise, SNCF interagit en permanence avec la nature. Elle œuvre

⁽¹⁾Augmentation du niveau général des températures, diminution probable du niveau moyen des précipitations, évolution du trait de côte, fréquence accrue des événements extrêmes (canicules, fortes précipitations et inondations, tempêtes...).

pour concilier pratiques industrielles et biodiversité, et s'est ainsi engagée le 10 juillet 2018 dans Act4Nature (premier évènement français qui regroupe 65 entreprises qui s'engagent en faveur de la protection de 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).

4.6.3 Accompagner la mobilité solidaire dans les territoires

L'implication de SNCF dans les territoires comporte à la fois une dimension sociale, sociétale et économique. Le Groupe s'investit sur deux sujets majeurs depuis plus de 10 ans en faveur de la prévention auprès des jeunes et de l'inclusion sociale et professionnelle des personnes en fragilité avec de nombreux dispositifs.

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 2018, elle a soutenu 942 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 (1 502 salariés engagés sur l'année).

4.6.4 Soutenir l'emploi dans les territoires

SNCF Développement apporte son soutien à l'économie locale affectée par la transformation des implantations industrielles du Groupe. Depuis 2011, 569 entrepreneurs ont été soutenus, financés à hauteur de 9,8 M€, créant 1 665 emplois en CDI. En 2018, SNCF Développement a accompagné 31 entrepreneurs, financés à hauteur de 261 000 euros et a renforcé son action par l'ouverture à Saintes d'une École des Nouvelles Compétences. Le Groupe est un partenaire économique majeur des territoires au travers de sa politique d'achats (16,7 Mds€), notamment auprès de 20 000 PME et TPE en France et a permis d'inclure 161 000 emplois⁽²⁾.

5. UN GROUPE INTÈGRE ET UNIFIÉ À LA HAUTEUR DES ENJEUX

La réforme ferroviaire de 2018 crée une opportunité unique : nous dynamisant dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, elle permet à SNCF de se structurer en un Groupe intégré et unifié.

La constitution de SNCF en un tel Groupe permet de confirmer notre positionnement de champion de toutes les mobilités et de répandre une vision convergente et cohérente au sein du Groupe.

Cette cohérence repose sur deux piliers essentiels : un nouveau pacte social et un principe de subsidiarité dans la prise de décision.

5.1 UN PACTE SOCIAL UNIQUE, MOTIVANT ET ATTRACTIF

Le Groupe connaît aujourd'hui une diversité de statuts sociaux. La volonté n'est pas de continuer un système à plusieurs vitesses, générateur de sentiments d'iniquité et de frustration mais bien de pousser un nouveau cadre social négocié, reconnaissant et permettant d'évoluer au sein du Groupe.

En fondant son approche managériale sur la responsabilisation, l'acquisition des compétences et la valorisation des résultats obtenus, SNCF devient un employeur plus soucieux du développement professionnel et personnel de ses salariés, plus attentif à l'émergence d'un dialogue social équilibré et de proximité.

Priorité est donnée à la modernisation de l'organisation locale du travail pour généraliser les fonctionnements les plus efficaces pour les salariés et des clients et pour supprimer ceux pénalisant la performance opérationnelle. Chaque domaine d'activité engagera d'ici à 2020 l'adaptation de ses organisations locales et accords locaux.

Les compétences des salariés évolueront vers davantage de polyvalence et d'expertise pour améliorer le service client et gagner en souplesse dans la production et la qualité du service. Cet élargissement des compétences favorisera la carrière des salariés avec des parcours plus riches et une plus grande employabilité. Il doit se traduire aussi par une meilleure reconnaissance, notamment financière.

Au regard de la stratégie du Groupe et des changements structurants, nous avons besoin de nouvelles compétences. Celles-ci s'acquièrent par le recrutement de nouveaux talents, nécessitant de rendre le Groupe plus attractif, ainsi que par la formation de nos collaborateurs. Plus d'un tiers des métiers du Groupe connaîtront des transformations majeures dans les années à venir. 1 Md€ seront ainsi investis pour assurer l'émergence de ces nouvelles compétences.

5.2 LA DÉCISION AU BON NIVEAU

Constituer un Groupe, c'est ouvrir la possibilité de prendre la décision au juste niveau. Parce que les clients, les territoires et les métiers sont tous différents, le principe de fonctionnement sera celui d'un management décentralisé responsabilisant les activités, les métiers et les filiales. Les organisations du travail, les stratégies de réponse aux appels d'offres, l'opportunité des investissements sur le réseau sont affaire de connaissance du tissu local.

Toutefois, la force d'un Groupe est aussi de partager ce qu'elle a en commun. La société mère jouera ainsi un rôle clé :

— en matière d'innovation (Tech4Rail pour développer le train autonome en innovation ouverte, train hybride et hydrogène permettant le passage vers un train zéro émission sur l'ensemble du réseau, le nouveau système d'exploitation du RER E Nexteo pour faire plus de trains et plus de flux...) et de pilotage de la digitalisation (maintenance prédictive, intelligence artificielle, big data, internet des objets, blockchain);

— pour créer et renforcer des synergies, notamment sur la mutualisation des fonctions transverses utiles à toutes les entités;

— pour la définition et le pilotage des politiques stratégiques globales. Parce que toutes les entités du Groupe porte les mêmes ambitions et la même raison d'être, les grandes politiques d'entreprises doivent être construites, validées et promues par les instances du Groupe communes à tous.

⁽²⁾Source étude goodwill 2018 – données 2017.

Alors que SNCF fête ses 80 ans, SNCF prend le risque d'inventer une mobilité plus ambitieuse, plus durable, plus multimodale, plus internationale et plus performante. SNCF prend le pari de réinventer la manière de redonner à chacun sa liberté, celle d'aller et de venir, d'accéder à ses droits et de contribuer à la protection de nos territoires et de notre environnement.

5.3 AGIR AVEC UN ÉCOSYSTÈME DE PARTIES PRENANTES

5.3.1 Gouvernance RSE

L'EPIC SNCF a pour mission de « définir la stratégie et les politiques de développement durable du Groupe Public Ferroviaire⁽³⁾. La Direction du Développement Durable, rattachée au Secrétariat Général, agit pour le compte des 3 EPIC et des filiales. Elle propose et pilote la politique RSE du Groupe et appuie l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre cette politique. Elle rend compte de ses actions auprès de l'ensemble des parties prenantes du Groupe, au travers notamment du reporting RSE.

5.3.2 Devoir de vigilance

La loi sur le devoir de vigilance s'applique aux SA, à ce titre le nouveau Groupe intégré et unifié y sera soumis lorsqu'il changera de statut. En 2018 la Direction des Achats Groupe a entrepris une démarche de refonte de la cartographie des risques RSE fournisseurs avec une approche intégrant les enjeux du devoir de vigilance. Une charte éthique fixe les valeurs et principes du Groupe SNCF notamment en matière de respect des droits humains, des libertés fondamentales, de la santé et de la sécurité des agents et clients et de la protection de l'environnement.

5.3.3 Éthique et transparence

En matière d'éthique et de transparence, le Groupe SNCF respecte les principes fondamentaux de la RSE : garantir que l'entreprise a un comportement éthique, faire preuve de transparence, reconnaître les intérêts de ses parties prenantes et dialoguer avec elles, s'appuyer sur les normes internationales de comportement.

Première entreprise à se lancer dans l'open data en France en 2012, SNCF conforte sa position de leader et intensifie sa politique d'open data avec près de 220 jeux de données en ligne sur la plateforme data.sncf.com.

5.3.4 Dialogue avec les parties prenantes

En 2018, un échange avec les parties prenantes internes et externes a été réalisé sur la base du rapport d'engagement sociétal. Les parties prenantes ont exprimé leurs attentes en matière de reporting, permettant ainsi d'engager une démarche de progrès continu.

5.3.5 Évaluations extra-financières et engagements

SNCF adhère depuis 2003 aux 10 principes du Pacte Mondial de l'ONU et qualifie sa COP au niveau de reporting GC Advanced depuis 2015. En octobre 2018, SNCF a signé la Charte Paris Action Climat pour contribuer à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la ville de Paris, à l'horizon 2050. En juillet 2018 SNCF a pris 15 engagements pour la préservation de la biodiversité au sein de l'initiative Act4nature.

L'ENGAGEMENT SOCIÉTAL

«AGIR POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE AVEC LES TERRITOIRES»

APPORTER DES RÉPONSES AUX ENJEUX CLIMATIQUES ET DE QUALITÉ DE L'AIR

- Solutions et services de transport de personnes et de marchandises minimisant les effets sur l'environnement et le climat;
- Innovation : TER hybride et train hydrogène pour les voyageurs, autoroute ferroviaire pour les marchandises;
- Sobriété, performance énergétique, achat d'énergie moins carbonée;
- Adaptation au dérèglement climatique.

APPORTER DES RÉPONSES À LA RARÉFACTION DES RESSOURCES

- Économisons des matériels, bâtiments et voies;
- Industrialisation des filières de recyclage des matériels en fin de vie.

APPORTER DES RÉPONSES AUX ENJEUX DE FRACTURES SOCIO-ÉCONOMIQUES DANS LES TERRITOIRES

- Mobilité accessible pour tous;
- Prévention «sécurité» et sensibilisation à la mobilité citoyenne auprès des jeunes;
- Inclusion sociale et professionnelle des personnes en fragilité;
- Soutien de l'emploi dans les territoires en mutation industrielle.

MEILLEURE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE D'EUROPE

Indice Vigéo-Eiris + 13 points en 2018, plaçant SNCF en tête du secteur «voyage et tourisme» en Europe.

ÉMISSIONS DE CO₂e PAR VOYAGEUR POUR 1 KM PARCOURU



⁽³⁾Selon l'article 2 du Décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports.

6. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF

6.1 LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2018

6.1.1 Une année dynamique pour les activités malgré une grève historiquement longue et coûteuse en France

2018 est marquée par une bonne dynamique de l'activité, démarrée avec un 1^{er} trimestre prometteur qui affichait +4,5% de croissance mais lourdement pénalisé ensuite par une longue grève débutée au printemps. La dynamique repart au 2nd semestre qui marque un fort rebond de l'activité avec une croissance de +3,4% par rapport à la même période en 2017, démontrant ainsi la robustesse et la capacité à réagir du Groupe. Une croissance qui ne doit rien au hasard. Les efforts et la transformation du Groupe continuent de porter leurs fruits: des moyens de transport plus abordables, plus interconnectés avec, au cœur, un système ferroviaire plus robuste tout en offrant le plus haut niveau de sécurité des circulations (-11% d'événements de sécurité majeurs par rapport à 2017 et -36% depuis 2015).

Les Français ont le goût du train et des mobilités partagées

— Performance de la fréquentation de Transilien et TER qui a bénéficié du transfert de relations Intercités sur TER Centre et TER Grand Est. Si la grève a fortement impacté les trafics au printemps, ils se redressent en fin d'année, portés par les voyageurs occasionnels. Expérimentation de la technologie NFC (Near Field Communication) pour acheter et valider son billet.

— +5,8% de l'activité de Voyages SNCF hors grève.

— OUIGO, en desservant les gares TGV parisiennes, enregistre une progression de +38% de sa fréquentation avec 12 M de voyageurs transportés en 2018 sur 28 destinations (+4,5 M de nouveaux clients et 13% de l'offre TGV).

— L'offre TGV InOUI, plus riche en services, a été lancée en septembre sur les grands axes, avec succès (4 M de voyageurs en 4 mois).

— OUI.sncf, premier site marchand de France (16 M de visiteurs uniques /mois et 17 M de téléchargements de l'appli), en proposant tous les modes de transports collectifs et partagés pour rejoindre une gare, augmente de +12,5% le nombre de transactions en 2018. Le partenariat signé avec Blablacar fin d'année est, à ce titre, historique.

— Keolis réalise une belle performance en France avec plusieurs contrats de transports publics significatifs renouvelés notamment à Lille, Besançon, Tours, Arras et Orléans. Keolis remporte de nouveaux contrats à Nancy, Chambéry, Bourg-en-Bresse et Charles de Gaulle Express, et acquiert quatre sociétés du Groupe de transport Open Tours, dédiées au transport aéroportuaire.

L'international, relais de croissance rentable

— Sur 2018, +17% de croissance pour Keolis à l'international contre +3,4% en France. Gain et lancement de Wales & Border, le plus gros contrat de son histoire au Pays de Galles (6 Mds€ cumulés sur 15 ans), transition réussie du nouveau contrat Yarra Tram (Melbourne, Australie), renouvellement du tramway de Bergen (Pays-Bas), gain de Greensboro et extension de Las Vegas (KTA, États-Unis), première ligne de métro automatique à Doha au Qatar, premier tramway en Chine (district de Songjiang), gain offensif de Odense Tram (Danemark).

— Keolis réalise en particulier une bonne performance financière en 2018 avec la restauration de la marge en Suède, une bonne performance de l'Australie, du Royaume-Uni et le redressement des contrats de Boston et Las Vegas.

— Thalys, élu meilleur service client 2018 en transport collectif, marque une année record avec une fréquentation en hausse de +4,7% à 7,5 M de voyageurs transportés en 2018. Eurostar affiche une croissance de ses trafics de +5,7% et ouvre une liaison directe Londres-Amsterdam. Le chiffre d'affaires d'Eurostar est en croissance de +10% en 2018.

— Avec l'aide de SNCF, l'ONCF inaugure la première ligne à grande vitesse marocaine entre Tanger et Casablanca en novembre.

— Le trafic du transport ferroviaire et multimodal de marchandises (TFMM) affiche une progression de +4,0%, grâce à la croissance des filiales ferroviaires (+18%) qui compense la baisse de Fret en France (-7,3%), fortement impacté par la grève. La croissance des trafics des filiales est principalement portée par le fort développement commercial du groupe Captrain à l'international.

— SNCF Logistics a ouvert une 4^e autoroute ferroviaire entre Calais et Turin en novembre pour acheminer 31 000 camions en année pleine.

— Le retrait des activités ferroviaires de marchandises est compensé par quelques réalisations dans le transport multimodal: autoroute ferroviaire entre Sète et Zeebrugge, une offre «route» complémentaire chez Naviland Cargo et «SmartRail Logistics», partenariat entre Captrain Deutschland et LIT pour servir le client Volkswagen.

— Geodis poursuit sa croissance soutenue portée par la logistique et le freight forwarding et se développe aux États-Unis (doublement de l'entrepôt d'Indianapolis) et en Chine (ouverture de 2 entrepôts pour Stokke, fabricant de mobilier norvégien).

— Lancement d'UPPLY, la nouvelle place des marchés 100% digitale et internationale pour les chargeurs qui notamment compare en temps réel tous les tarifs logistiques.

6.1.2 Un montant historique d'investissements au bénéfice des clients

Les investissements atteignent plus de 8,9 Mds€, dont près de 60% financés en propre par le groupe SNCF. Plus de 90% sont réalisés en France.

Le plus grand chantier d'infrastructure d'Europe continue

5,1 Mds€ sont investis pour l'infrastructure dont 3,4 Mds€ pour le renouvellement du réseau principal quotidien, la sécurité (surveillance par signalisation électrique et suppression de passage à niveau notamment) et l'accès des personnes à mobilité réduite et 1,7 Md€ pour des projets de développement: nouvelle «tour de contrôle nationale», projets EOLE (prolongement du RER vers l'Ouest parisien), Charles de Gaulle Express et projets régionaux.

SNCF Réseau poursuit et accélère ses investissements: 1 700 chantiers majeurs, 835 km de voie refaits à neuf, 459 aiguillages remplacés et 3 515 km de caténaires vérifiés ou remplacés. L'industrialisation du remplacement des aiguillages se renforce avec la création d'une usine dédiée à Chambly dans l'Oise.

Le seuil de 50% d'avancement du programme de création de 16 tours de contrôle ferroviaire est atteint. Programme majeur de la modernisation du réseau, il améliore fortement la régularité des trains, facilite l'augmentation des circulations en zone dense et améliore l'information voyageurs. En parallèle, SNCF Réseau déploie son projet d'entreprise baptisé Nouvel'R. Son objectif est de préparer le réseau haute performance capable de faire circuler plus de trains et d'accueillir plus d'entreprises ferroviaires dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

115 trains neufs livrés pour améliorer le confort et la qualité de service aux clients

3,7 Mds € sont investis par SNCF Mobilités dont près de 2 Mds € d'investissements nets financés sur fonds propres :

— Plus de 60% au titre du matériel roulant dont :

- 22 rames Francilien, 13 rames tram-train pour l'extension vers Clichy-Montfermeil de la ligne Tram 4, 26 rames Regio 2N pour Transilien en Île-de-France ;
- 16 rames Régiolis et 19 rames Regio2N pour TER, et 6 rames Régiolis pour Intercités ;
- 11 rames TGV Océane (type TGV 3UFC) et 2 rames Vélaro E320 pour Eurostar ;
- dans le cadre de leurs activités, Keolis, Ermewa et les transporteurs ferroviaires et multimodaux de marchandises assurent le développement et le renouvellement régulier de leur parc de matériel roulant. 5000 wagons fret sont équipés de boîtiers de géolocalisation (Fret digital).

— Et près de 40% pour les Technicentres industriels et de maintenance (Vénissieux, Romilly et Hellemmes), les autres installations (garages, nettoyage, sécurisation...), le développement des services (distribution, espaces de vente, portiques d'embarquement...), pour l'aménagement et la modernisation des gares en Île-de-France (gares Transilien et les 5 grandes gares parisiennes) et en Régions (notamment Rennes, Nantes et Lyon-Part-Dieu), les systèmes d'information voyageurs dont les applications digitales (programme FIRST) et la régularité (programme H00).

SNCF Gares & Connexions réalise un investissement record de 400 M€ pour moderniser ses gares. SNCF Immobilier achève avec succès son programme 2014-2018 avec la construction de près de 15 500 logements.

6.1.3 Des recrutements au service de la performance industrielle

Plus de 11 800 collaborateurs ont été recrutés en 2018 en France, dont près de 5 000 dans les activités ferroviaires, aussi bien des cadres que des non-cadres et essentiellement sur les métiers techniques, en particulier dans les domaines du génie civil, électriques, mécaniques et les systèmes d'information pour développer toute la palette des métiers liés aux services de transports. À noter un nouvel outil de recrutement pour les candidats et les managers SNCF, permettant de se démarquer et continuer à être un recruteur de référence et de préférence dans un marché de l'emploi de plus en plus concurrentiel.

Signature de l'accord handicap au sein des activités ferroviaires : poursuite d'engagements ambitieux en matière de recrutements et de moyens dédiés à l'aménagement des postes et des conditions de travail des salariés présentant un handicap.

Engagements de SNCF dans la démarche partenariale PAQTE.fr (Programme Avec les Quartiers pour Toutes les Entreprises) entre l'État, les associations et les entreprises pour mieux sensibiliser, former, recruter et acheter dans les 1 514 Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV).

6.1.4 Le Groupe prouve sa résilience en s'appuyant sur des fondamentaux solides dans un contexte exceptionnel

Le chiffre d'affaires s'élève à 33,3 Mds€ à fin décembre 2018 en hausse de +1,3% à périmètre, normes et change constants. Hors impact de la grève, l'activité dépasse les attentes et progresse de +3,9% par rapport à 2017.

Impact des 39 jours de grève pour le Groupe :

— sur le chiffre d'affaires : -890 M€ d'activité perdue ;

— sur le résultat d'exploitation (marge opérationnelle) : -770 M€ soit environ 20 M€ / jour de grève, en tenant compte du chiffre d'affaires perdu et du coût des remises commerciales et des prises en charge des voyageurs (160 M€ au total).

530 M€ de gains de productivité supplémentaires a été réalisé en 2018, grâce à la poursuite du plan de performance transverse (48 M€), du plan industriel de SNCF Réseau (132 M€) et du plan industriel et commercial de SNCF Mobilités (350 M€). Ce montant s'ajoute aux 1,7 Md€ de gains de productivité déjà réalisés en 2016 et 2017.

Le Groupe parvient, avec une gestion sous contrôle, à limiter les effets de perte de marge opérationnelle liés à la grève.

Le pilotage de la trésorerie, par la maîtrise et la priorisation des investissements chez les transporteurs, porte ses fruits. Par ailleurs, à travers la cession d'une filiale immobilière détenant des actifs non stratégiques, une plus-value de 766 M€ a été dégagée.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire votée en juin, un nouveau plan stratégique établi par le Groupe entraîne des effets de révision comptable.

Il prend en compte des perspectives révisées sur la période 2018-2028 en termes de circulation des transporteurs SNCF. En particulier, la révision favorable de la trajectoire financière de l'activité TGV assainie, liée au plafonnement de l'augmentation des péages, décidé par le Gouvernement, qui constitue une charge pour SNCF Mobilités et un produit pour SNCF Réseau, conduit à revaloriser le parc TGV de 3,2 Mds€. Par ailleurs, la trajectoire financière de SNCF Réseau actualisée, notamment de ces nouvelles hypothèses, conduit à une dépréciation de -3,4 Mds€ de ses actifs. Une reprise de valeur de 107 M€ a également été comptabilisée concernant les actifs des gares. Ces écritures comptables sont sans effet sur la trésorerie ou les investissements programmés. Les ambitions du groupe SNCF sont confirmées en matière d'amélioration du réseau ou de qualité des services ferroviaires.

Le résultat net part de Groupe ressort à +141 M€. Hors éléments exceptionnels tenant spécifiquement à l'année 2018, le résultat net récurrent s'établit à -214 M€ contre +849 M€ en 2017. L'écart s'explique par l'impact de la grève sur la marge opérationnelle (environ -770 M€).

6.2 AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018

6.2.1 Réforme du ferroviaire

Le processus de mise en œuvre de la réforme du ferroviaire est détaillé en note 1.2.

6.2.2 Tests de valeur

Indices de perte de valeur UGT Infrastructure

Un test de perte de valeur a été réalisé à la clôture des comptes au 30 juin 2018 suite à la publication de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Le résultat de ce test a conduit à constater une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€ des actifs de l'UGT Infrastructure.

Reprise perte de valeur sur l'UGT TGV France et Europe

Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys) qui a été présenté et validé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit le groupe à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 193 M€ dès le 30 juin 2018.

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique 2019-2028, affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, des reprises de perte de valeur ont été également constatées pour 107 M€ au sein de l'activité SNCF Gares & Connexions.

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou de reprises de valeur n'a été identifié sur les UGT du groupe SNCF Mobilités.

Les variations de pertes de valeur sont comptabilisées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé au 31 décembre 2018. Des informations complémentaires sont données dans la note 4.3 des comptes consolidés annuels.

6.2.3 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. SNCF a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant la marge opérationnelle de l'exercice 2018. En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise dans les comptes au 31 décembre 2018. L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

6.2.4 Effets de la grève

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé à compter du 3 avril, à raison de 2 jours tous les 5 jours soit 39 jours au total, reconductible jusqu'au 28 juin 2018 en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. Ce mouvement social a entraîné des impacts pour les clients du groupe SNCF et des conséquences financières au sein de certaines activités du groupe.

6.2.5 Cession de Foncière Vesta

Le groupe SNCF Mobilités a cédé 80% des titres de la filiale immobilière Foncière Vesta détenus par ICF Novedis. Cette cession réalisée pour un prix de 659 M€ à un investisseur externe, a généré une plus-value de cession globale de 766 M€ dont 153 M€ au titre de la réévaluation à la juste valeur de la participation antérieure détenue. Cette opération a permis au groupe de dégager un désendettement net à hauteur de 932 M€. À compter du 31 décembre 2018, l'entité Vesta est consolidée dans les comptes du groupe suivant la méthode de la mise en équivalence.

Au 31 décembre 2018, les informations détaillées sont données dans les notes 4.1.5 et 4.2 des comptes consolidés annuels.

6.2.6 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF, effective à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

- la création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en deux secteurs opérationnels SNCF Transilien & TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ». Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part ;

- la création d'un métier « Mobilités longue distance » dans lequel figurent, d'une part, le secteur opérationnel Voyages SNCF anciennement présenté comme un métier et, d'autre part, le secteur opérationnel Intercités précédemment inclus dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ».

L'activité du groupe SNCF est dorénavant organisée autour de 6 métiers qui sont :

- Mobilités quotidiennes
- Mobilités longue distance
- SNCF Logistics
- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexion
- SNCF Immobilier

6.2.7 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

En date du 26 juillet 2018, le conseil d'Administration de SNCF Mobilités a approuvé la signature d'une commande de 100 TGV du futur avec le constructeur ALSTOM. Cette commande d'un montant global de 3,3 Milliards d'euros dont une tranche ferme pour 50 TGV, est prévue d'être livrée sur la période entre 2023 et 2033.

Les engagements pris au titre de cette commande sont détaillés dans la note 9.1.2 des comptes consolidés annuels au 31 décembre 2018.

6.2.8 Signature d'un nouveau contrat par la filiale Keolis

La filiale Keolis a remporté un important contrat d'exploitation ferroviaire au Royaume-Uni. Ce contrat signé le 4 juin 2018 en tant que partenaire majoritaire avec l'entreprise britannique Amey, filiale de la société espagnole Ferrovial, porte sur l'exploitation du réseau ferroviaire Wales and Borders et le métro de Galles du Sud à compter du 14 octobre 2018. Il devrait générer un chiffre d'affaires cumulé de 6 Milliards d'euros sur une durée de 15 ans.

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

La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne actée par référendum du 23 juin 2016 sera effective à compter du 29 mars 2019. L'accord de sortie du Royaume-Uni approuvé par les 27 pays membres de l'Union Européenne en novembre 2018, a été rejeté massivement par les députés britanniques le 15 janvier 2019. Le groupe exerçant au Royaume-Uni des activités de transport de voyageurs et de marchandises au travers de ses filiales, totalise un chiffre d'affaires consolidé de 1 620 M€ sur l'exercice 2018 dont 1 149 M€ sur Eurostar et la quote-part du résultat en provenance des co-entreprises au sein de Keolis représente un montant de 21 M€ dans l'état de situation financière consolidé au 31 décembre 2018.

La principale incertitude dont les effets pourraient être significatifs selon le scénario qui surviendra, réside dans les conditions de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne le 29 mars 2019. Parmi les différents scénarios, une sortie avec un accord, un report de la sortie ou une sortie sans accord («Brexit No-deal»), et par conséquent une incertitude de l'impact sur le niveau de service futur d'Eurostar.

La facilité avec laquelle les voyageurs pourront s'acquitter des formalités lors de leurs déplacements sur les lignes Eurostar pourrait également être revue avec le Brexit et le respect de la réglementation à appliquer pourrait devenir plus coûteux à mettre en place.

Dans l'éventualité d'un Brexit sans accord, Eurostar est tributaire des actions des gouvernements et des autorités de régulation notamment en ce qui concerne les licences, les accords et les modalités opérationnels nécessaires au bon fonctionnement du service ferroviaire. Ces accords comprennent notamment les dispositions des contrôles aux frontières, les contrats de travail transfrontaliers pour le personnel Eurostar, les licences d'exploitation et de sécurité valables dans l'UE, ainsi que le cadre réglementaire et opérationnel du tunnel sous la Manche.

Les Administrateurs et la direction d'Eurostar se sont organisés pour anticiper ces différentes problématiques, et travaillent de manière constructive avec les autorités compétentes pour la mise en œuvre des accords et structure nécessaires à la continuité de l'activité.

Les éléments clés à mettre en œuvre pour assurer la continuité du service n'étant pas tous à la main de l'entreprise dans le cas d'un Brexit sans accord, et compte tenu du caractère exceptionnel de cette situation, il est difficile d'en prédire les conséquences avec une assurance suffisante.

Ce scénario le plus défavorable pour Eurostar pourrait avoir une incidence matérielle sur la valeur de certains de ses actifs, voire sur sa capacité à poursuivre son activité sans discontinuité.

Toutes les actions nécessaires sont menées auprès des autorités compétentes pour éviter la combinaison de facteurs les plus défavorables susceptible de conduire à un arrêt prolongé de l'activité.

Dans le cas contraire, ces facteurs auraient également des conséquences sur la situation financière d'Eurostar, les ratios de dettes (520 M€ au 31 décembre 2018) pourraient ne plus être respectés.

Face aux incertitudes liées aux modalités de mise en œuvre du Brexit, le groupe ne peut estimer, à ce stade, les impacts financiers et les conséquences sur l'activité du groupe. Des informations complémentaires sont données en note 4.3.1 des comptes consolidés annuels.

6.2.10 Projet de cession de la filiale Oubus

Le Groupe SNCF est rentré en négociation exclusive avec Blablacar (BBC), dans le but de concrétiser un partenariat stratégique pour développer son activité de transport porte à porte.

Un protocole d'accord a été signé avec BBC le 12 novembre 2018 qui définit les conditions de mise en œuvre du projet de partenariat entre Oubus et Blablacar.

Les informations liées à cette opération sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

6.2.11 Nouvelles obligations de séparation comptable

La décision de l'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'ARAFER le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ARAFER en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

Malgré d'importants travaux engagés dès 2018, ce référentiel n'a pu être mis en œuvre que partiellement sur l'exercice 2018. L'entreprise n'est pas en mesure d'estimer les éventuelles conséquences de cette situation.

6.3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

6.3.1 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€ (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et 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 groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

6.3.2 Signatures des protocoles d'accord des futures conventions des régions Sud et Nouvelle Aquitaine

Deux protocoles d'accord des futures conventions d'exploitation des services TER ont été signés avec les régions Sud pour 2019-2023 et Nouvelle Aquitaine pour 2019-2024 en janvier 2019. Ces protocoles permettent de déterminer les conditions d'exploitation des TER, d'améliorer la performance du système et de préparer l'ouverture à la concurrence d'une partie des services TER.

6.3.3 Avis de l'ARAFER sur le DRR de SNCF Réseau

L'avis de l'ARAFER n°2019-005 sur le DRR de SNCF Réseau a été publié le 7 février 2019. Cet avis ne concerne que les activités conventionnées et aucun impact n'a été constaté dans les comptes du groupe SNCF au 31 décembre 2018.

6.4 RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE

6.4.1 Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats 2018 avec ceux de 2017 est affectée par les variations de périmètre, change et normes suivantes :

En millions d'euros	Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Transilien & TER	
Variation de périmètre 2018	
Cession Itiremia	-1
Effets IFRS 15	-161
Keolis	
Variations de périmètre 2017 ⁽¹⁾	
Acquisition Les Kangourous / Les Coccinelles	2
Acquisition Parkeren Roselare	1
Acquisition Keolis Santé	38
Variations de périmètre 2018	
Acquisition TRAM, SATRVAM, Santa Azur, Phocéens Cars	16
Acquisition Mediaco – Effia Cannes	1
Cession Millau Cars	-1
Acquisition groupe Open Tours	9
Acquisition Keolis Santé	4
Effets IFRS 15	43
Variation des taux de change	-104
Intercités	
Effets IFRS 15	-3
Voyages SNCF	
Variation de périmètre 2017 ⁽¹⁾	
Prise de contrôle RE4A	12
Effets IFRS 15	-40
Variation des taux de change	-6
SNCF Logistics	
Variations de périmètre 2017 ⁽¹⁾	
Cession Compagnie des Conteneurs Réservoirs	-3
Cession STVA	-259
Variation de périmètre 2018	
Acquisition Taylor Minster Leasing BV	4
Variation des taux de change	-191
Corporate	
Variation de périmètre 2018	
Perte de contrôle Orient-Express – effet indirect	-1
TOTAL	-637

⁽¹⁾ Opérations réalisées en 2017 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2017 / 2018.

6.4.2 Résultats du Groupe

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations 2018 vs 2017	
			M€	%
Chiffre d'affaires	33 311	33 515	-203	-0,6%
Péages	-845	-823	-22	2,6%
Achats et charges externes hors péages	-13 199	-13 050	-149	1,1%
Impôts et taxes	-1 392	-1 222	-169	13,8%
Charges de personnel	-14 184	-14 164	-20	0,1%
Autres produits et charges	327	492	-165	-33,5%
Marge opérationnelle	4 020	4 748	-728	-15,3%
Dotations aux amortissements	-2 830	-2 482	-348	14,0%
Variation nette des provisions	211	166	46	27,5%
Résultat opérationnel courant	1 401	2 431	-1 031	-42,4%
Résultat de cession d'actifs	811	372	440	118,4%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	170	31	140	457,2%
Pertes de valeur	-150	-37	-113	308,5%
Résultat opérationnel	2 232	2 797	-564	-20,2%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	28	33	-5	-14,9%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	2 261	2 830	-569	-20,1%
Coût financier net des avantages du personnel	13	-28	42	-147,6%
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 447	-5	0,3%
Résultat financier	-1 439	-1 476	37	-2,5%
Résultat avant impôt	822	1 354	-532	-39,3%
Impôt sur les résultats	-609	180	-789	-437,5%
Résultat net des activités ordinaires	213	1 535	-1 322	-86,1%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
Résultat net de l'exercice	213	1 535	-1 322	-86,1%
Résultat net – Part du groupe	141	1 501	-1 361	-90,6%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	73	33	39	117,7%
Résultat net Récurrent – Part du groupe ⁽¹⁾	-214	849	-1 063	-125,2%
Marge opérationnelle / chiffre d'affaires	12,1%	14,2%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	4,2%	7,3%		

⁽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*	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net – Part du groupe		141	1501
Pertes de valeurs	4.3	192	37
Inclus dans la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue »	4.2.3	-153	
Inclus dans la ligne « Résultat de cession actifs »	4.1.5	-603	-120
Inclus dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence »			
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (variations de juste valeur)			
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (opérations particulières sur instruments financiers)	6.1	-107	-85
Inclus dans la ligne « Impôts sur les résultats »	7	317	-484
Inclus dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) »			
Résultat net Récurrent – Part du groupe		-214	849

* les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés annuels

6.4.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 33 311 M€ à fin décembre 2018, soit une diminution de 203 M€ (-0,6%) par rapport à 2017 qui s'explique par :

— des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour -336 M€ ;

— un effet change pour -300 M€ ;

— une variation organique pour le Groupe de +433 M€ (+1,3%) ; celle des secteurs est la suivante (données aux bornes des secteurs) :

SNCF Transilien & TER	+139 M€	+1,8%
Keolis	+524 M€	+9,6%
Voyages SNCF	-143 M€	-1,8%
Intercités	-192 M€	-18,7%
SNCF Logistics	+200 M€	+2,0%
SNCF Réseau	-165 M€	-2,6%
SNCF Gares & Connexions	+205 M€	+16,0%
SNCF Immobilier	-12 M€	-1,8%
Corporate	-168 M€	-5,4%

6.4.2.2 Marge opérationnelle

À 4 020 M€ en 2018, la marge opérationnelle se dégrade de 728 M€, soit de 15,3%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 14,2% à 12,1% entre 2017 et 2018.

La perte de marge opérationnelle consécutive au mouvement social de l'exercice 2018 a été estimée à environ 770 M€.

En millions d'euros	2018	2017	Variation 2018 vs 2017		Variation 2018 vs 2017 à périmètre, normes et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	33 311	33 515	-203	-0,6%	433	1,3%
Charges de personnel	-14 184	-14 164	-20	0,1%	-167	1,2%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 834	-11 550	-283	2,5%	-625	5,4%
Péages	-845	-823	-22	2,6%	-180	21,9%
Energie de traction et carburant	-1 037	-1 007	-30	3,0%	-51	5,1%
Impôts et taxes	-1 392	-1 222	-169	13,8%	-132	10,8%
Marge opérationnelle (MOP)	4 020	4 748	-728	-15,3%	-724	-15,2%
Taux MOP / CA	12,1%	14,2%				

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

La hausse des **péages** de 180 M€ (+21,9%) est essentiellement liée à l'effet année pleine de la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique en juillet 2017 et au démarrage en décembre 2017 de l'exploitation par Keolis de réseaux ferroviaires en Allemagne et aux Pays-Bas.

L'augmentation des **impôts et taxes** de 132 M€ (+10,8%) est principalement due à l'assujettissement depuis le 1^{er} janvier 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités à la taxe sur les salaires.

6.4.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 401 M€, en baisse de 1 031 M€ par rapport à 2017.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 7,3% en 2017 à 4,2% en 2018.

La dégradation de la marge opérationnelle de 728 M€ est accentuée par la hausse de 348 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) TGV France et Europe ainsi que sur l'UGT Gares & Connexions.

En revanche l'évolution de la variation nette des provisions est favorable: reprise nette de 211 M€ en 2018 contre une reprise nette de 166 M€ en 2017.

6.4.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 564 M€ et s'établit à 2 232 M€.

Le **résultat de cession d'actifs** 2018 est affecté à hauteur de 613 M€ par la cession de 80% des titres de la filiale immobilière Foncière Vesta (voir Autres faits marquants de l'exercice 2018, point 4.2.4). Le reliquat est essentiellement constitué de cessions immobilières.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est affecté en 2018 par les pertes de contrôle de Foncière Vesta (153 M€) et Orient Express (16 M€). En 2017 ce poste était notamment affecté par la prise de contrôle dans la société RE4A antérieurement mise en équivalence.

En 2018 le poste **pertes de valeur** (- 150 M€) se compose essentiellement:

— des reprises de pertes de valeur sur l'UGT TGV France et Europe + 3 193 M€ (voir Autres faits marquants de l'exercice 2018, point 4.2.2);

— des reprises de pertes de valeur sur l'UGT Gares & Connexions + 107 M€ (voir Autres faits marquants de l'exercice 2018, point 4.2.2);

— de la dépréciation de l'UGT Infrastructure - 3 400 M€ (voir Autres faits marquants de l'exercice 2018, point 4.2.3)

6.4.2.5 Résultat financier

Le résultat financier 2018 ne présente pas d'évolution significative par rapport à 2017.

6.4.2.6 Impôt sur les résultats

Le montant de l'impôt sur les résultats 2018 est une charge de 609 M€ à comparer à un produit de 180 M€ en 2017. L'exercice 2018 a été affecté par une variation négative de 800 M€ de l'impôt différé sur le groupe intégré fiscalement (voir note 7 des comptes consolidés annuels).

6.4.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 141 M€, contre un gain de 1 501 M€ en 2017, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 73 M€.

6.5 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):

En millions d'euros	SNCF Transilien & TER	Keolis	Voyages SNCF	Inter- cités	SNCF Logistics	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Immobilier	Corpo- rate	Élim. inter- métiers	SNCF
a) Chiffre d'affaires externe	6 881	5 814	7 307	701	9 837	2 254	249	169	98		33 311
b) Chiffre d'affaire interne	808	122	530	132	214	3 962	1 237	497	2 849	-10 352	
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	7 690	5 936	7 837	833	10 052	6 216	1 486	666	2 947		33 311
Marge opérationnelle	251	350	1 044	50	353	1 560	233	125	54		4 020
Résultat opérationnel courant	162	71	424	43	117	588	99	47	-151		1 401
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	162	92	422	43	127	588	100	47	-152		1 429
Investissements nets ⁽¹⁾	28	166	884	-43	429	2 956	246	237	173		5 077
Investissements tous financements ⁽¹⁾	1 284	286	886	181	435	4 999	382	240	174		8 868

⁽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.

6.5.1 MOBILITÉS QUOTIDIENNES

6.5.1.1 SNCF Transilien & TER

SNCF TRANSILIEN & TER	
EPIC	FILIALES
Transilien	Ritmx
TER	Itiremia ⁽¹⁾

⁽¹⁾ filiale cédée au deuxième semestre 2018.

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 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	6 881	7 021	- 140
b) Chiffre d'affaires interne	808	692	116
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	7 690	7 713	- 24
Marge opérationnelle	251	390	- 139
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	3,3%	5,1%	
Résultat opérationnel courant	162	188	- 26
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	162	188	- 26
Investissements nets	28	438	- 411

Faits marquants

Transilien

— Le 25 mai 2018, à l'occasion du salon Viva Technology, la RATP, SNCF et Île-de-France Mobilités ont confirmé l'arrivée progressive du titre de transport dématérialisé. À l'automne 2018, l'expérimentation de l'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet dans les transports en commun en région parisienne a été lancée.

— Île-de-France Mobilités a annoncé en février 2018 le lancement d'un programme de déploiement de la fibre optique dans toutes les gares franciliennes du réseau SNCF. L'objectif est d'améliorer les services à disposition en gare comme les espaces de coworking, et de proposer une information plus complète en temps réel aux voyageurs.

— Arrivée de nouveaux matériels : vingt-six rames Regio2N, vingt-deux rames Francilien et treize rames tram-train.

— Premiers tests concluants du nouveau système d'exploitation des rames RER nouvelle génération sur le prolongement de la ligne E à l'Ouest de Paris, permettant de faire circuler plus d'un tiers de trains supplémentaires par heure.

TER

— Deux nouvelles conventions ont été signées avec les régions Bourgogne-Franche-Comté (juillet 2018) et Occitanie (avril 2018) ; par ailleurs un avenant à la convention Centre-Val-de-Loire a été signé en juin 2018.

— Dix-neuf nouvelles rames Regio2N et seize rames Régiliot ont été livrées sur l'année 2018.

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 de SNCF Transilien & TER est en baisse de 140 M€ soit -2,0% par rapport à 2017. Il a été affecté négativement par :

- l'application au 1^{er} janvier 2018 de la norme IFRS 15 (-161 M€) ;
- la cession au deuxième semestre 2018 de la filiale Itiremia (-1 M€).

Retraité de ces effets le chiffre d'affaires progresse de +23 M€ soit +0,3%. La perte de chiffre d'affaires consécutive au conflit social du premier semestre est estimée à 315 M€.

À normes constantes, Transilien voit ses recettes baisser de 37 M€ (-1,3%), l'effet des grèves affectant d'une part les produits du trafic pour 60 M€ et d'autre part les contributions reçues d'Île-de-France Mobilités pour 53 M€. Les trafics sont en retrait de 3,2%.

Hors effet de l'application de la norme IFRS 15, le chiffre d'affaire de TER progresse de 59 M€ (+1,4%). L'impact négatif des grèves (estimé à -202 M€) a été compensé par l'indexation des conventions, le transfert de lignes Intercités et la refacturation d'une part de la taxe sur les salaires aux Autorités organisatrices. Les trafics sont stables (-0,2%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien & TER recule de 139 M€ (-35,7%) entre 2017 et 2018. Les conflits sociaux du premier semestre ont affecté la marge opérationnelle à hauteur de 134 M€.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 26 M€. Le recul de la marge opérationnelle est en partie compensée par la baisse de 8 M€ des dotations aux amortissements et par l'évolution de la variation nette des provisions : reprise nette de 71 M€ en 2018 à comparer à une dotation nette de -35 M€ en 2017.

— Investissements nets

La baisse sensible des investissements nets de SNCF Transilien & TER (-411 M€) traduit un niveau d'encaissement de subventions plus élevé en 2018 par rapport à 2017.

Perspectives 2019

Transilien

— Poursuite de la mise en œuvre du Schéma Directeur du Matériel Roulant, conclu avec Île-de-France Mobilités, avec une accélération accrue du rythme d'arrivée des nouveaux matériels roulants et de la modernisation de la billettique (nouveaux produits Navigo, généralisation du service d'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet, remplacement et modernisation des portiques de validation de billets).

TER

— Préparera la convention Normandie intégrant la reprise au 1^{er} janvier 2020 des lignes Intercités.

— Continuera de négocier les conventions avec les régions Hauts-de-France et Bretagne.

— En janvier 2019, les régions Nouvelle-Aquitaine et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont signé un protocole d'accord avec SNCF Mobilités fixant les principes d'une nouvelle convention d'exploitation.

6.5.1.2 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 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	5 814	5 292	522
b) Chiffre d'affaires interne	122	109	13
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	5 936	5 401	535
Marge opérationnelle	350	305	45
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,9%	5,6%	
Résultat opérationnel courant	71	57	14
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	92	82	11
Investissements nets	166	272	-106

Faits marquants

— Keolis remporte le plus gros contrat de son histoire au Pays de Galles. L'exploitation, la maintenance et la rénovation de l'ensemble du réseau ferroviaire Wales and Borders ont été confiées le 4 juin à la joint-venture KeolisAmey pour une durée de 15 ans. Le transfert d'exploitation a eu lieu le 14 octobre. Il représente un chiffre d'affaires de 5,7 milliards d'euros sur la période du contrat.

— Keolis remporte avec Shentong Metro Group, le contrat d'exploitation et de maintenance du futur tramway du district de Songjiang, au sud-ouest de Shanghai, pour une durée de cinq ans.

— Sur le second semestre, Keolis a fait l'acquisition de quatre sociétés du groupe de transport Open Tours, dédiées au transport aéroportuaire. Cette acquisition représente un chiffre d'affaires de 17 millions d'euros et est composée de 380 salariés.

— Le 19 novembre 2018, l'État a désigné le groupement «Hello Paris», réunissant Keolis et RATP Dev, comme exploitant du CDG Express, liaison ferroviaire directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle qui sera mise en service le 1^{er} janvier 2024 dans la perspective des Jeux Olympiques Paris 2024. Le contrat comprend une période de préparation de l'exploitation d'une durée de 5 ans (2019-2023) et une période d'exploitation d'une durée de 15 ans (2024-2038).

— Effia a connu un développement offensif très important : Le Havre DSP, Grenoble SEMOP, Limoges DSP, Nantes-Ouest DSP, CHU de Grenoble.

— En 2018, plusieurs contrats significatifs ont été renouvelés en France et à l'international, notamment à Lille (renouvellement pour 7 ans), à Besançon (7 ans), à Tours (7 ans), à Orléans (6 ans), à Las Vegas (5 ans) ou à Bergen (8 ans).

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 de Keolis est en hausse de 522 M€ (+ 9,9%) par rapport à 2017. Cette évolution s'explique notamment par :

- l'application au 1^{er} janvier 2018 de la norme IFRS 15 qui affecte favorablement le chiffre d'affaires pour 43 M€ ;
- un effet périmètre favorable de 72 M€ dont le détail figure dans le point 4.4.1 ;
- un effet change défavorable de -104 M€.

À périmètre, taux de change et normes constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +511 M€ (+ 9,6%). La croissance est essentiellement portée par l'international dont l'activité a progressé de 420 M€ (+ 17%) en 2018 du fait du lancement en 2017 et de l'effet année pleine des nouveaux contrats en Australie, en Europe continentale, aux États-Unis et au Royaume-Uni et de la poursuite des plans de retournement des contrats déficitaires. La France est également en hausse de 92 M€ grâce à la bonne performance des Grands Réseaux et des Grands Urbains (notamment le démarrage du contrat de Besançon et l'effet année pleine de celui de Côte Basque Adour). Par ailleurs l'effet année pleine de l'activité transport sanitaire Keolis Santé créée en 2017 a généré 44 M€ de chiffre d'affaire complémentaire.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 45 M€. Hors effets périmètre et change elle est en hausse de 42 M€ dont 43 M€ à l'international ; la croissance concerne notamment l'Europe Continentale mais aussi le nouveau contrat Yarra Trams en Australie et le contrat de Boston aux États-Unis.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 14 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 11 M€ des dotations aux amortissements et par l'évolution de la variation nette des provisions : dotation nette de 8 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 11 M€ en 2017.

— Investissements nets

Les investissements nets de Keolis sont en baisse sensible (-106 M€) par rapport à 2017. Cette variation s'explique par l'encaissement exceptionnel sur la période de 100 M€ lié au contrat de Lille (reprise des actifs de l'ancien contrat lors du renouvellement du contrat par l'Autorité Organisatrice).

Perspectives 2019

— Keolis lancera, en France, de nouveaux réseaux suite aux renouvellements de contrats (Tours, Orléans, Chambéry, Nancy et Bourg-en-Bresse) ou aux nouveaux contrats gagnés (Nancy et Bourg-en-Bresse) et des Transports en commun en Site Propre (Amiens, Caen et Bayonne).

— Le groupe poursuivra, à l'international, le développement offensif et se concentrera dans les pays où Keolis est présent et devra renouveler les contrats arrivant à terme. La priorité demeure le redressement de la rentabilité sur le socle de contrats existants et la réussite de la mise en place des nouveaux contrats (Wales & Borders au Royaume-Uni, Métro et Tramway de Doha, Hellweg Network en Allemagne, Greensboro aux États-Unis ainsi que le Tramway de Newcastle en Australie).

— Sur les nouvelles mobilités, Keolis poursuivra le développement du transport sanitaire ainsi que les nouvelles expérimentations « Transport à la demande dynamique » et navettes autonomes (full autonomie).

6.5.2 MOBILITÉS LONGUE DISTANCE

6.5.2.1 Voyages SNCF

VOYAGES SNCF			
EPIC	FILIALES		
TRANSPORTEURS	TGV France OUlgo		
	TGV Europe	Eurostar Westbahn Lyria Elipsos	Thalys Alleo TGV Italia
	Auto-Train Luxembourg–Bâle Trains spéciaux	OUIbus iDvroom	
DISTRIBUTION	OUI.sncf CRM Services Rail Europe Avancial Rail Solutions		

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, OUlgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDvroom ;

— 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	2018	2017	Variations
a) Chiffre d’affaires externe	7 307	7 322	-15
b) Chiffre d’affaires interne	530	691	-161
a+b Chiffre d’affaires aux bornes	7 837	8 013	-176
Marge opérationnelle	1 044	1 178	-135
Marge opérationnelle / Chiffre d’affaires aux bornes	13,3%	14,7%	
Résultat opérationnel courant	424	837	-413
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	422	839	-417
Investissements nets	884	798	86

Faits marquants

— En septembre 2018, la SNCF a annoncé entrer en négociations exclusives avec BlaBlaCar, dans le cadre de sa stratégie visant à fournir une offre porte à porte à ses clients. Les voyageurs pourront prochainement via le site OUI.sncf, réserver en quelques clics un parcours combinant train, bus, et covoiturage et permettant ainsi d’aller de leur point de départ à leur point d’arrivée. Dans le cadre de cette nouvelle alliance, il est prévu que SNCF entre au capital de BlaBlaCar, et que ce dernier acquiert l’activité Ouibus afin de la développer.

— Cette année Ouigo a fêté ses 5 ans. Pour 2018, Ouigo c’est 37 destinations et 25 relations quotidiennes. Des TGV Ouigo circulent au départ et à l’arrivée de Paris Est depuis le 7 juillet pour des liaisons vers Strasbourg, Metz et Colmar. La nouvelle gare « Montpellier Sud de France » a été mise en service sur le second semestre et accueille huit trains par jour vers Paris et Roissy. L’arrivée de Ouigo à Paris Gare de Lyon et Lille Flandres en cette fin d’année marque une étape importante dans la stratégie de conquête de nouveaux clients portée par l’offre low-cost grande vitesse de SNCF.

— SNCF lance le déploiement progressif de TGV InOui dans toute la France. L’expérimentation a fait ses preuves avec une satisfaction client à la hausse. L’offre sera étendue sur l’ensemble des destinations TGV d’ici 2020.

— La liaison ferroviaire directe entre Londres et Amsterdam par Eurostar a été lancée sur le premier semestre 2018.

Résultats de l’exercice 2018

— Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires de Voyages SNCF est en recul de 15 M€ (-0,2%). Cette évolution s’explique notamment par :

- l’application au 1^{er} janvier 2018 de la norme IFRS 15 qui affecte défavorablement le chiffre d’affaires pour 40 M€ ;
- un effet périmètre favorable de 13 M€ dont le détail figure dans le point 2.4.1 ;
- un effet change défavorable de -6 M€.

À périmètre, taux de change et normes constants le chiffre d’affaires de Voyages SNCF progresse de +18 M€ (+0,2%). La perte de chiffre d’affaires consécutive au conflit social du premier semestre est estimée à 404 M€.

Les trafics de la Grande Vitesse France sont en retrait de 2,1% ; la dynamique commerciale du premier trimestre et du dernier semestre (montée en puissance de Ouigo, performance sur la clientèle loisirs fréquence, TGV max et pro fréquence) n’a atténué que partiellement l’impact des mouvements sociaux.

L’Europe voit ses trafics progresser de 1,6% grâce à Thalys et Eurostar (lancement de la nouvelle route Londres–Amsterdam et déploiement des rames capacitaires E320).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 135 M€ ; l’effet négatif des grèves (estimé à -273 M€) et l’effet année pleine des charges de péages sur les lignes nouvelles Sud-Europe-Atlantique et Bretagne–Pays de la Loire ont été en partie atténués par la bonne dynamique des produits du trafic (hors conflictualité).

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF est en baisse de 413 M€ par rapport à 2017. La dégradation de la marge opérationnelle est accentuée par la hausse de 258 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) TGV France et Europe. Par ailleurs la variation nette des provisions est une reprise nette de 26 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 47 M€ en 2017.

— Investissements nets

Le niveau des investissements nets s’élève à 884 M€ en 2018 contre 798 M€ en 2017 ; la progression est principalement portée par les acquisitions de matériel roulant réalisées par Eurostar et atténuée par de moindres travaux industriels sur les matériels roulants de Voyages EPIC.

Perspectives 2019

— Amélioration des fondamentaux de la production avec les programmes FIRST, H00 et Rebond régularité. Préparation de l'avenir avec la poursuite de l'optimisation du parc :

- réflexion sur des principes de modernisation et de transformation du dispositif industriel ;
- définition de la desserte 2020/2021.

— Maîtrise des charges : le coût à la place kilométrique offerte Grande Vitesse France (hors péages) diminuera de -3,8%. 2019 est la deuxième année de mise en œuvre de la trajectoire Grande Vitesse 2020.

6.5.2.2 Intercités

INTERCITÉS	
EPIC	
Intercités	

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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	701	927	-225
b) Chiffre d'affaires interne	132	102	30
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	833	1029	-195
Marge opérationnelle	50	62	-12
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	6,0%	6,0%	
Résultat opérationnel courant	43	34	9
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	43	34	9
Investissements nets	-43	-85	42

Faits marquants

— Intercités a mis en place une nouvelle organisation recentrée sur un produit plus homogène et un nouveau projet de services «INTERCITÉS 2020».

— Un travail de renforcement des actions d'amélioration de la performance a été mené, notamment sur la structure des coûts pour limiter l'impact de la grève et maintenir un résultat net équilibré.

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires
Le chiffre d'affaires 2018 d'Intercités est en baisse de 225 M€ soit -24,3% par rapport à 2017. Les grèves du premier semestre 2018 et le transfert de lignes à TER ont entraîné un recul des trafics de 24%.

Marge opérationnelle

La marge opérationnelle d'Intercités recule de 12 M€ (-19,8%) entre 2017 et 2018. L'effet négatif des grèves sur la marge opérationnelle, estimé à 24 M€, a été atténué par les effets des actions de rationalisation de la production.

Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 9 M€. Le recul de la marge opérationnelle est plus que compensé par la variation nette des provisions : reprise nette de 11 M€ en 2018 à comparer à une dotation nette de 3 M€ en 2017 ; par ailleurs les dotations aux amortissements sont en recul de 8 M€.

Investissements nets

Les investissements nets progressent de 42 M€ par rapport à 2017 en lien avec la baisse des subventions encaissées au titre des nouvelles rames Régioilis.

Perspectives 2019

— Préparation de la mise en concurrence.

— Définition d'un positionnement marketing stratégique sur l'offre longue distance en articulation avec les offres OUI & refonte de l'offre nuit.

— Arrivée de matériel neuf Coradia Liner (Toulouse–Bayonne) et finalisation de l'appel d'offre des automoteurs.

— Déploiement de l'internet à bord des trains (lignes Paris–Clermont-Ferrand et Paris–Limoges–Toulouse).

6.5.3 SNCF LOGISTICS

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
ERMEWA		Ermeva Group
TRANSPORT FERROVIAIRE MULTIMODAL DE MARCHANDISES	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail

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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	9837	10 125	-287
b) Chiffre d'affaires interne	214	175	39
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	10052	10 300	-248
Marge opérationnelle	353	407	-54
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	3,5%	4,0%	
Résultat opérationnel courant	117	179	-62
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	127	187	-61
Investissements nets	429	417	13

Faits marquants

Geodis

— Geodis a obtenu le 7 février 2018 une certification Skal pour l'entreposage de produits biologiques pour son entrepôt de Venlo aux Pays-Bas. Cette certification garantit la fiabilité du stockage de ces produits au regard des normes bio.

— Geodis renforce sa présence en Afrique Orientale en s'implantant en Ouganda avec un nouveau bureau à Kampala. Cette nouvelle implantation étend le réseau mondial du Groupe et sera dédiée dans un premier temps

à la logistique de projets industriels, actuellement en fort développement dans cette région d’Afrique.

— Le volume d’affaires de Geodis est en progression de 2,5% par rapport à 2017 avec un développement important des activités de Logistique Contractuelle et de Freight Forwarding et des négociations commerciales efficaces qui ont assuré la croissance des activités de Distribution & Express et de Road Transport.

TFMM

— Le 16 avril 2018, le Premier Ministre Édouard Philippe a annoncé un plan de relance du Fret Ferroviaire.

— Une joint-venture entre Naviland Cargo et les ports du Havre et de Fos-Marseille a été créée pour lancer un service de transport combiné vers la Suisse.

Ermewa

— Les ateliers SGTL à Villeneuve-le-Roi et les Ateliers de Provence à Miramas ont été acquis sur le premier semestre 2018.

— Ermewa enregistre une activité commerciale soutenue sur la location de wagons et conteneurs.

— Sur le second semestre 2018, Taylor Minster Leasing a rejoint le groupe Ermewa dans l’activité de location des conteneurs.

Résultats de l’exercice 2018

— Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires 2018 de SNCF Logistics est en baisse de 287 M€ (-2,8%) par rapport à 2017. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -258 M€ dont le détail figure dans le point 4.4.1 ;
- un effet change pour -191 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d’affaires est en hausse de 1,6% (+161 M€). La perte de chiffre d’affaires consécutive au conflit social du premier semestre est estimée à 105 M€.

L’activité de Geodis est en croissance de 201 M€ (+2,5%) ; cette évolution concerne toutes les lignes métiers à l’exception de Supply Chain Optimisation, affecté par la renégociation à la baisse du contrat IBM.

L’activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM) est en baisse de 51 M€ (-3,4%) ; les grèves ont eu un effet défavorable sur l’activité estimé à 104 M€. Le recul du chiffre d’affaires de Fret SNCF a été atténué par la progression de ceux des autres transporteurs ferroviaires et du transport Multimodal.

Le chiffres d’affaires de Ermewa est en progression de 10 M€ (+3,3%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 54 M€ ; cette évolution est affectée à hauteur de 83 M€ par l’effet des grèves du premier semestre.

La marge opérationnelle de Geodis progresse de 35 M€ ; seule l’activité Supply Chain Optimization est en retrait du fait de la baisse des volumes sur le contrat IBM.

TFMM est en retrait de 99 M€ dont 94 M€ sur Fret SNCF avec un fort impact grèves (-82 M€).

Ermewa est en hausse de 18 M€ grâce au dynamisme de l’activité loueurs.

— Résultat opérationnel courant

L’évolution du résultat opérationnel courant suit celle de la marge opérationnelle.

— Investissements nets

Les investissements nets 2018 de SNCF Logistics sont stables par rapport à 2017.

Perspectives 2019

Geodis

— Développement du business et croissance des volumes, en priorité sur Freight Forwarding et Logistique Contractuelle, en protégeant et développant le marché domestique français, en renforçant la présence en Europe et en se développant aux États-Unis, en Chine et au Mexique.

TFMM

— Fret SNCF : poursuite de l’optimisation des ressources via l’activation de 5 leviers de performance et des économies sur les frais de structure.

— Transport ferroviaire : poursuite de la croissance soutenue de l’activité portée par l’Allemagne et l’Italie (prise de parts de marché), ainsi que des commissionnaires.

— Transport Multimodal : croissance ambitieuse de Naviland (offre Navitrucking) ; lancement et montée en puissance de lignes d’autoroutes ferroviaires (Bettembourg–Perpignan–Barcelone, Calais–Le Boulou, Calais–Orbasano).

Ermewa

— Poursuite de la croissance de l’activité location de conteneurs dans un contexte de forte tension sur les prix.

— Augmentation des volumes loués de wagons avec un programme d’investissements ambitieux pour rajeunir une flotte dont les coûts de maintenance augmentent.

— Déploiement de la stratégie digitale du Groupe : wagons et trains connectés.

6.5.4 SNCF RÉSEAU

SNCF RÉSEAU	
EPIC	FILIALES
Direction générale Clients & Services	
Direction générale Opérations & Production	
Direction générale Industrielle & Ingénierie	Sferis Altamtris Immo Réseau
Direction générale Stratégie Programmation & MOA	
Direction générale Île-de-France	
Direction générale Exploitation Système	

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 600 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 27 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 15 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	2 254	2 289	- 35
b) Chiffre d'affaires interne	3 962	4 124	- 162
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 216	6 412	- 197
Marge opérationnelle	1 560	1 910	- 350
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	25,1%	29,8%	
Résultat opérationnel courant	588	1 050	- 462
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	588	1 051	- 462
Investissements nets	2 956	2 793	163

Faits marquants

La transformation de SNCF Réseau

Le projet d'entreprise Nouvel'R s'inscrit dans ce pacte ferroviaire, et définit pour SNCF Réseau une stratégie à horizon 2030 : maximiser l'usage des infrastructures en faisant circuler plus de trains sur le réseau existant, en particulier sur les grands nœuds et grands axes. Ce projet lancé en septembre 2017 par Patrick Jeantet et mis en œuvre en juillet 2018 est élaboré autour de 6 axes :

- rénover en priorité le réseau le plus circulé ;
- augmenter la capacité et la robustesse des axes et nœuds saturés ou à fort potentiel ;
- accélérer la modernisation des systèmes d'exploitation et de signalisation ;
- déployer une politique commerciale favorisant l'usage du ferroviaire ;
- poursuivre le combat pour la sécurité et renforcer la sûreté ;
- accompagner les collaborateurs de l'entreprise dans ces nouveaux défis.

Règle d'or

Le ratio « règle d'or » précise les règles de financement des investissements de SNCF Réseau et se définit comme le rapport entre la dette financière nette en valeur de remboursement fin de période et la marge opérationnelle de la période en normes IFRS.

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

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

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

— Jusqu'au 1^{er} janvier 2020 :

Les dispositions antérieures restent applicables. Le niveau plafond du ratio dette sur MOP à ne pas dépasser est fixé à 18. Les investissements de maintenance sont quant à eux encadrés par le contrat pluriannuel et en particulier son annexe 7.

Au 31 décembre 2018, le ratio atteint 31,06. Il augmente sous les effets conjugués de la hausse de la dette nette en valeur de remboursement de 2 735 M€ et de la baisse de la marge opérationnelle de 344 M€.

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

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

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

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

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

— À compter du 1^{er} janvier 2027 :

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

- les investissements portés par Réseau ne devront pas conduire à un dépassement du niveau plafond ;
- pour tout projet d'investissement de renouvellement, ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau déterminera sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que

le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l’investissement.

Les modalités d’application de ce texte devront être précisées par Décret.

Création de la filiale IMMO RÉSEAU

SNCF Réseau a créé en avril 2018 IMMO RÉSEAU, dont l’objet principal est la prise de participation dans des sociétés dédiées à l’aménagement et à la promotion du patrimoine immobilier, en vue d’en accompagner le processus de valorisation.

Création de la filiale CDG Express Travaux

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

Résultats de l’exercice 2018

— Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires aux bornes de SNCF Réseau est en retrait de 197 M€ (-3%) impacté par le mouvement social du printemps pour 213 M€ sur les redevances d’infrastructure et la baisse de facturation d’électricité aux entreprises ferroviaires liée à la baisse de la consommation pour 13 M€. La résolution de litiges antérieurs minore également le chiffre d’affaires 2018 de 16 M€. La hausse tarifaire suite à l’indexation des péages a un effet positif sur les redevances de +64 M€.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle en baisse de 350 M€ par rapport à 2017, liée aux pertes d’exploitation de 226 M€ consécutives à la grève, et une augmentation des charges de 84 M€ en lien avec la résolution de litiges antérieurs dont celui avec les anciens salariés marocains suite au jugement de la Cour d’Appel de Paris rendu le 31 janvier 2018, ainsi que des litiges avec des entreprises ferroviaires. La mise en qualité de données liée au changement de SI de suivi des immobilisations a un effet de 22 M€. La hausse des redevances et les résultats du plan de performance (+32 M€) permettent de compenser la hausse des charges liée à l’inflation et les augmentations de salaires.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant à fin décembre s’établit à 588 M€ en baisse de 462 M€ par rapport à 2017, impacté par les variations des dotations aux amortissements liées aux mises en service majeures de 2017, et les variations de provisions.

— Investissements nets

Les investissements nets de subvention sont en hausse de +163 M€ et passent de 2793 M€ en 2017 à 2956 M€ en 2018, cette évolution s’explique par un effet favorable constaté sur le BFR investissement suite à d’importants règlements de subventions d’investissements en 2017.

Perspectives 2019

Dans le contexte du nouveau pacte ferroviaire et du projet Nouvel’R en cours, SNCF Réseau s’organise autour de sa vision stratégique à horizon 2030, ainsi dès 2019 de nombreux chantiers sont lancés pour préparer la nouvelle SNCF à l’ouverture à la concurrence des entreprises ferroviaires.

2019 sera une année charnière et active pour SNCF Réseau avec la préparation de la mise en œuvre au 1^{er} janvier 2020 des principales mesures du nouveau pacte ferroviaire, notamment la transformation en SA à capitaux publics qui permettra plus de souplesse tout en restant une société d’État et, la gestion unifiée des gares grâce au rattachement de Gares et Connexions via une filiale.

Le nouveau pacte ferroviaire c’est également construire un nouveau cadre social plus compétitif pour l’entreprise et plus attractif et motivant pour les cheminots et les futurs candidats. L’ouverture à la concurrence et la digitalisation sont de véritables défis en termes d’évolution des métiers, de même les exigences de performance et de productivité, et la fin du recrutement au statut prévue par la loi sont autant d’éléments qui conduisent à la négociation sur le nouveau pacte social vers une nouvelle convention collective et de nouveaux accords d’entreprises pour le ferroviaire.

Le déploiement du projet d’entreprise Nouvel’R va se poursuivre afin de mener la transformation de SNCF Réseau, de préparer le réseau du futur et mieux répondre aux attentes des clients. Nouvel’R est un projet de long terme avec :

— d’ici un an, des processus stabilisés et une transversalité accrue dans nos modes de management ;

— d’ici trois ans, une qualité de service nettement améliorée et l’atteinte des objectifs de performance économique ;

— d’ici dix ans, les premiers effets du Réseau Haute Performance.

Les efforts de modernisation et d’amélioration du réseau vont continuer dans les années à venir. À l’instar du projet Eole, prolongement du RER E vers l’ouest de la Capitale, qui permettra d’alléger le trafic voyageur des lignes de RER A, B et D, de la gare de Paris-Nord va connaître un important projet d’agrandissement pour accompagner la croissance de l’ensemble des activités de transport de SNCF Mobilités.

La qualité de service constitue également un des leviers-clés mis à l’honneur par SNCF Réseau dans le cadre de la stratégie à horizon 2030. À travers les démarches « H:00 » et « FIRST » la priorité est donnée à l’information Voyageurs et à la régularité en rendant les services ferroviaires plus ponctuels, plus robustes avec des actions menées sur les causes réseau.

Bien sûr la sécurité reste un enjeu majeur pour SNCF Réseau, notamment à travers le programme « PRISME » qui vise à installer une démarche d’« excellence sécurité » à travers six piliers : « Proactivité » des agents, analyse des « Risques », maîtrise des « Interfaces » entre les entités, « Simplification » des procédures, création de conditions « Managériales » propices à l’implication personnelle des agents et accès à des « Équipements » à la pointe de l’innovation.

6.5.5 SNCF GARES & CONNEXIONS

SNCF GARES & CONNEXIONS	
EPIC	FILIALES
Gestion et développement des gares françaises	AREP Groupe Groupe Retail & 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 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	249	249	1
b) Chiffre d'affaires interne	1 237	1 032	205
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	1 486	1 281	205
Marge opérationnelle	233	220	12
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	15,7%	17,2%	
Résultat opérationnel courant	99	114	-15
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	100	114	-15
Investissements nets	246	209	38

Faits marquants

— Le premier semestre 2018 a été marqué par les inaugurations de la gare de Clermont-Ferrand, de la gare des Vallées en Île-de-France et du pôle d'échange multimodal de Laval.

— Le 14 novembre 2018, un espace de travail de 2 200 m² en gare Saint-Lazare a ouvert.

— La loi sur la réforme ferroviaire a été promulguée le 28 juin 2018, elle annonce l'unification de la gestion des gares sous la forme d'une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière rattachée à SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2020.

— Sur 2018, le solde de la provision pour dépréciation d'actifs a été repris compte tenu des perspectives d'améliorations de la trajectoire financière de SNCF Gares & Connexions.

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 de SNCF Gares & Connexions ne présente pas d'évolution par rapport à 2017.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 12 M€ entre 2017 et 2018 en lien avec la croissance de l'activité des concessions (activité non-réglée) et la perception d'une indemnité au titre du transfert du bâtiment des douanes de Paris Saint-Lazare.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant recule de 15 M€; l'évolution positive de la marge opérationnelle est plus que compensée par la hausse de 20 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 reprise nette de 5 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 13 M€ en 2017.

— Investissements nets

La hausse de 38 M€ des investissements nets de SNCF Gares & Connexions est notamment portée par les projets de sites à Rennes, Nantes, Montparnasse et Lyon-Part-Dieu ainsi que par les projets d'accessibilité des gares et d'entretien des bâtiments.

Perspectives 2019

— Préparation de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire et du rattachement à SNCF Réseau en 2020.

— Poursuite des études et obtention du permis de construire SEMOP Paris Nord 2024.

6.5.6 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.

SNCF IMMOBILIER	
EPIC	FILIALES (SNCF MOBILITÉS)
SNCF Mobilités - division immobilière Fonctions transverses - division immobilière Fret	S2FIT FONCIÈRE IMMOBILIÈRE
SNCF Réseau Division immobilière	Espaces Ferroviaires
SNCF Division immobilière	ICF habitat (NOVEDIS)

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:

— 100 000 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 2018	Année 2017	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	169	171	-1
b) Chiffre d'affaires interne	497	508	-11
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	666	679	-12
Marge opérationnelle	125	155	-29
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	18,8%	22,8%	
Résultat opérationnel courant	47	59	-11
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	47	59	-12
Investissements nets	237	118	118

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier aux bornes de ce métier est en diminution entre 2017 et 2018 de -12 M€ soit -1,9%.

Le chiffre d'affaires externe a diminué de -1 M€ entre 2017 et 2018.

Le chiffre d'affaires interne a diminué de -11 M€ suite principalement à la modification de la règle de gestion applicable aux honoraires sur charges locatives qui sont, à compter du 1^{er} janvier 2018, facturées aux propriétaires et non plus aux locataires.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle s'établit à 125 M€ en 2018 contre 155 M€ en 2017 soit -19,3%.

Cette évolution s'explique principalement par la modification de la règle de gestion applicable aux honoraires sur charges locatives, aux honoraires consulting versées dans le cadre de l'opération VESTA (ouverture du capital d'une société détenant des logements) et au versement à Gares & Connexions d'une indemnité pour perte de droits à construction associée à la cession du 17 rue d'Amsterdam (Gare Saint Lazare).

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'établit à 47 M€ en 2018 contre 59 M€ en 2017 soit -20,3%.

Cette évolution s'explique par des dotations aux amortissements moindres suite à l'opération VESTA et par des reprises de provision sur les prévisions de vacance de biens pris à bail.

— Investissements nets

Les investissements nets s'établissent à 237 M€ en 2018 contre 118 M€ en 2017.

Cette évolution s'explique principalement par des activations de l'opération VESTA pour 57 M€, la construction de nouveaux technicentres industriels: Vénissieux pour 26 M€, Romilly pour 10 M€ et la construction d'un atelier à Hellemmes pour 14 M€.

6.6 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Évolution	
Investissements tous financements	8868	8834	34	+0%
Cessions	366	423	-57	-13%
Investissements nets des cessions	8502	8411	91	+1%

Le niveau des investissements tous financements, stable par rapport à 2017, s'établit en 2018 à 8868 M€.

Le montant des cessions est en diminution de 57 M€ par rapport à 2017 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

6.7 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.

6.7.1 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 2018	Année 2017	Variations
Compensations tarifaires régionales	49	415	-366
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	4826	4577	249
Tarifs sociaux	9	0	9
Défense	140	152	-12
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	247	308	-62
Redevance d'accès TER et TET	1832	1820	12
TOTAL	7102	7272	-169

La baisse du montant des compensations tarifaires régionales s'explique par la mise en œuvre progressive en 2017 et 2018 de la liberté tarifaire.

6.7.2 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 2018	Année 2017	Variations
Subventions d'exploitation	141	113	28
Encaissement sur actifs financiers de concession	1379	1031	348
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	2413	2665	-253
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	54	62	-8
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	247	308	-62
Total	4233	4179	54

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.

6.8 EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017		Variation vs 31/12/2017	Variation à périmètre constant vs 31/12/2017
SNCF Réseau	58 301	58 490	-0,3%	-189	-0,3%
SNCF Transilien & TER	44 227	45 200	-2,2%	-974	-0,8%
Keolis	65 664	61 070	+7,5%	4 594	+7,0%
Intercités	2 771	3 071	-9,8%	-300	-9,8%
Voyages SNCF	23 268	24 460	-4,9%	-1 192	-4,9%
SNCF Gares & Connexions	4 056	4 078	-0,5%	-22	-0,5%
SNCF Logistics	50 802	49 956	+1,7%	846	+1,7%
SNCF Immobilier	1 046	1 074	-2,6%	-28	-2,6%
Corporate	22 587	23 691	-4,7%	-1 104	-4,6%
TOTAL	272 721	271 090	+0,6%	1 631	+0,7%

6.9 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2018

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

— accord sur le recours au vote électronique pour les élections des représentants du personnel dans les comités d'établissements et des délégués du personnel au sein du Groupe public ferroviaire (17/01/2018) ;

— accord collectif relatif au renouvellement du dispositif Titres-Restaurant pour les salariés du Groupe public ferroviaire (18/04/2018) ;

— accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés du Groupe public ferroviaire (30/04/18) ;

— avenant à l'accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et en faveur de la mixité applicable au Groupe public ferroviaire (30/04/2018) ;

— accord collectif relatif à l'amélioration de la politique d'aide au logement des salariés du Groupe public ferroviaire (12/10/2018) ;

— protocole relatif à la représentation du personnel au comité social et économique central du Groupe public ferroviaire (31/12/2018).

6.10 PERSPECTIVES 2019

Le groupe SNCF affiche des **perspectives ambitieuses pour 2019**, année de transition avec la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.

Les engagements resteront forts autour de notre raison d'être « **Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète** » :

- développer l'usage du ferroviaire ;
- être les meilleurs sur les fondamentaux ;
- augmenter la satisfaction des clients ;
- accroître la satisfaction et l'engagement des collaborateurs ;
- être économiquement rigoureux et performant ;
- agir pour la transition écologique et solidaire avec les territoires.

Les programmes en cours visant l'excellence opérationnelle seront poursuivis et de nouveaux services seront lancés pour renforcer notre attractivité et faciliter les déplacements :

— l'assistant personnel de mobilité sur smartphone offrira un voyage personnalisé et de porte à porte au meilleur rapport qualité/prix pour faire de **SNCF la Plateforme de toutes les solutions de mobilités** ;

— de nouveaux produits billettiques pour les clients occasionnels, le post-paiement ou encore le paiement sur smartphone profiteront à Transilien en Île-de-France ;

— la marketplace UPPPLY accompagnera les chargeurs.

Le pouvoir d'achat des français sera préservé grâce à la stabilité des tarifs et l'accélération du déploiement de l'offre OUIGO vers la Méditerranée depuis Paris et la prolongation vers Lille.

Nos coûts baisseront pour baisser nos prix

La transformation digitale du groupe sera accélérée avec la poursuite du Programme de Renouveau du Socle Numérique et le soutien aux programmes H00, First et Prisme. En parallèle, plus de 700 M€ d'économies supplémentaires doivent être générées en 2019 par les plans de performance transverses, industriels et commerciaux afin de gagner en productivité et réduire nos coûts.

En France, toutes les activités ferroviaires poursuivront la reconquête des clients. Voyages SNCF poursuivra sa stratégie de revalorisation de l'offre InOUI (nouvelle offre enrichie, confortable, connectée et personnalisée).

La part internationale dépassera 1/3 de l'activité du Groupe avec la forte croissance attendue pour Eurostar et Thalys, l'exploitation en année pleine des nouveaux réseaux de Keolis (dont Wales & Borders au Pays de Galles) et la forte croissance de SNCF Logistics notamment sur les zones Europe, Amérique et Asie.

Pour la première fois, les investissements tous financements confondus dépasseront les 10 Mds€ avec toujours la priorité au ferroviaire (95% des investissements).

Le groupe SNCF continuera de recruter au même niveau qu'en 2018.

2019 sera l'année de préparation de la réforme ferroviaire pour SNCF en 2020.

En particulier, une nouvelle convention collective sera négociée pour l'ensemble des entreprises ferroviaires en vue de l'ouverture à la concurrence des activités TER et TGV.

Enfin, le Groupe s'est engagé de façon inédite dans le « **verdissement** » de son parc roulant (sortie du diesel avant 2035, projet de train à hydrogène et hybride, bus électriques, autoroutes ferroviaires connectées). Cet engagement, en faveur du climat et de la qualité de l'air, s'inscrit pleinement dans les objectifs de **neutralité des émissions avant 2050**.

7. LA GESTION DES RISQUES ET LE CONTRÔLE INTERNE

7.1 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.

7.1.1 Éléments fondamentaux

— 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.

— 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.

7.1.2 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 3^e 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. Au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015, la DGAR intervient sur le périmètre du Groupe SNCF. Les prestations assurées par la DGAR sont définies par contrat avec chacun des EPIC.

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.

— 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 trois 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.

3 séminaires à destination des risk managers ont été organisés en 2018, dont un réunissant l'ensemble des acteurs Risques, Contrôle Interne, Sécurité des Systèmes Informatiques. Dans ce cadre, le réseau des risk managers a bénéficié notamment d'une sensibilisation aux risques juridiques et de benchmarks internes et externes.

En 2018, 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'action 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 13 décembre 2018 et au Conseil de surveillance du 21 décembre 2018.

— 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 a été mis en place en 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 2018 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, gestion des risques, éthique, prévention et détection de la fraude) et par l'organisation de séminaires et réunions de travail à thème. En 2018, 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.

7.1.3 Environnement de contrôle

— L'organisation des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles

Les trois EPIC sont structurés 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 est structuré autour de quatre grands métiers et de fonctions support communes :

- Mobilités quotidiennes qui se compose d'une part des activités de transport de proximité et des services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) et d'autre part du transport public urbain de voyageurs (mass transit) en France et dans le monde avec Keolis;
- Longue distance qui regroupe les activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe et de distribution de produits liés au voyage (Voyages SNCF et Intercités);
- Logistique, avec SNCF Logistics, spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises et elle-même articulée autour de trois activités (Geodis, Transport ferroviaire multimodal de marchandises et Ermewa Group);
- Gares & Connexions, métier dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

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).

— 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, diffusée en janvier 2017, 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. Le dispositif 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, conformément à ladite loi, les 8 mesures et procédures énoncées à l'article 17 II dont notamment le code de conduite mis au point et diffusé au sein du Groupe.

La Direction de l'Éthique et de la Déontologie met également à la disposition des collaborateurs du Groupe des fiches pratiques qui décrivent les situations à risques et donnent des conseils et préconisations sur la meilleure conduite à tenir. Deux nouvelles fiches ont été publiées en 2018 sur les thèmes suivants : « Gérer le risque corruption et le trafic d'influence lors des déplacements professionnels à l'étranger » et l'utilisation de « la carte corporate ou carte affaires ».

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;
- 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 et de la conformité sur des sujets d'actualité.

À cet égard, la journée du 11 octobre 2018 qui a regroupé près de 300 cadres, a été entièrement consacrée à la prévention et à la lutte contre la corruption.

La Direction de l'Éthique et la Déontologie a lancé au mois d'octobre 2018, une application « MYETIC » en cours de déploiement 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.

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.

Le Comité d'Éthique Groupe, présidé par l'ancienne médiatrice de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur, 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 2018 en ce qui concerne le guide de prévention et de sensibilisation sur le harcèlement sexuel ainsi que le guide de sensibilisation sur les situations de discrimination.

— 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) (voir § 1.1.2). Son 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 du Groupe public ferroviaire 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) édité en France par l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Internes). 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 établi à l'issue d'entretiens entre la DAR et les dirigeants des EPIC et est fondé sur sa cartographie des risques. 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 2018 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 Président concerné. La mise en œuvre des recommandations d'audit fait l'objet d'un suivi régulier.

Elle conduit également des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) par l'intermédiaire de la Mission de Contrôle SSI (MCSSI), qui lui est rattachée. 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 du SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Elle a ainsi mené une quinzaine de missions en 2018 sur des périmètres métiers à forts enjeux (Information Voyageur à bord, Circulation, Distribution, RH, Trésorerie, Internet des Objets, 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.

— 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 Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) ;
- 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.

7.2 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.

7.2.1 Risques Opérationnels

— 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 1^{er} juillet 2016 et le certificat de sécurité à SNCF Mobilités le 1^{er} 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.

En 2018, en vue d'accélérer et amplifier la transformation sécurité, la Direction Générale Sécurité a mis en place un plateau management des risques et un plateau simplification de la documentation :

— 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 évènements 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.

La Direction Générale Sécurité organise la deuxième édition du train de la sécurité. Le train sillonnera la France avec 56 étapes à la rencontre de 14 000 cheminots du 27 novembre 2018 au 1^{er} mars 2019. Ce dispositif vise à développer la conscience des risques des agents SNCF.

Par ailleurs, la Direction des Audits de Sécurité (DAS), entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) de l'EPIC SNCF, donne 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, répondent à cette première mission.

Deux pôles d'Audits de Sécurité Thématiques ont pour mission particulière de conduire des audits 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 sont conduits sous commandite des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, assemblée par leurs Directions Sécurité, sur proposition des directeurs d'activité.

La Direction des Audits de Sécurité effectue enfin, 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.

Depuis 2018, 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) est désormais à maturité.

L'ensemble des dirigeants des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et des entités opérationnelles, dispose ainsi 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, 2018 a ainsi 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.

2018 est aussi l'année du démarrage 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. Plusieurs expérimentations, concluantes, ont été menées en 2018. Elles seront 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 :

Au sein de la Direction Générale Sécurité, un département est plus spécifiquement en charge de la politique de prévention de la santé et sécurité de travail y compris des sous-traitants.

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 le lancement d'une plateforme Sécurité au travail qui regroupe tous les outils dont le manager a besoin pour remplir son rôle en prévention des risques, avec intégration d'une nouvelle grille d'évaluation des risques psycho sociaux (sous pilotage de la Direction des Ressources Humaines) et d'un nouveau formalisme de déclaration des accidents de travail ;

— déploiement de plans d'actions spécifiques ciblés sur les risques majeurs transverses au Groupe public ferroviaire ;

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

L'entreprise déploie par ailleurs 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 et du coaching par des spécialistes internes ou externes sur le temps managérial. SNCF poursuit également les travaux pour le développement du leadership Sécurité et Santé 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. Cette démarche est 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 et permet une exploitation aisée des constats d'audits. Cela permet ainsi de pérenniser l'exploitation des résultats.

Depuis 2018, en cohérence avec les évolutions de l'ensemble du système d'audit de sécurité, la rénovation du rapport d'audit et du processus de restitution auprès des établissements audités est désormais à maturité.

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 désaffection 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 2018 sur :

- le renforcement des moyens cynotechniques de détection d'explosifs ;
- le lancement du plan de sûreté d'entreprise, qui vise à 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 ;
- le suivi des dispositifs anti véhicules bélier dans les gares les plus sensibles ;
- 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.

— 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 2018, SNCF Immobilier a formé 123 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'État (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 2018, l'IGSI a ainsi procédé à l'inspection périodique de 124 gares et produit 466 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.

— Le risque inondation

Les inondations de janvier 2018, en Île-de-France, et celles plus récentes de l'Aude auront rappelé le caractère vulnérable du transport ferroviaire.

La crue du printemps aura permis d'illustrer la pertinence des dispositifs des Plans de Continuité d'Activité « inondations ». La ligne C du RER, particulièrement exposée, a su préserver ses installations grâce au déploiement par anticipation des protections nécessaires et à la mobilisation exemplaire de ses personnels.

Les inondations du sud de la France, dites de type Cévenol, ne permettent pas la même anticipation. Pour autant elles viennent confirmer l'analyse du risque. Les lieux particulièrement exposés font ainsi l'objet d'une surveillance renforcée.

2018 a donc été une année de mise en pratique de certains des dispositifs mais aussi d'approfondissement de l'analyse des risques sur tout le territoire métropolitain.

La Mission Inondations de la Direction de la Sûreté a continué son travail d'animation, en collaboration avec toutes les activités et métiers du Groupe public ferroviaire. Elle pilote la bonne prise en compte de ce risque par la diffusion d'outils de diagnostic, par le partage des bonnes pratiques et par des échanges réguliers avec les autres opérateurs de réseau.

La Normandie, la Picardie, l'ensemble de l'Île-de-France et très prochainement la région Grand Est sont dotés d'un Plan de Continuité d'Activité régional dédié au risque inondation.

Les évolutions organisationnelles récentes de SNCF Réseau ont permis un accroissement de la professionnalisation de la démarche. Les établissements de gestion des circulations et les établissements d'entretien et de régénération des voies ferrées collaborent aujourd'hui de manière encore plus étroite. Ces établissements s'orientent vers la rédaction de Plans de Continuité d'Activité communs.

Les relations sont restées très étroites entre la Préfecture de Police de Paris et SNCF sur la problématique des inondations.

— Le risque changement climatique

Le Groupe SNCF subit déjà les conséquences de l'intensité, de la fréquence et des types d'impacts des événements climatiques pour les matériels (pannes, vieillissement accéléré,...), équipements et infrastructures (perte valeur actifs,...) avec des impacts financiers directs et des impacts sur la qualité de service et la satisfaction clients. Afin d'adresser le risque de la fragilité des infrastructures, des gares et du matériel roulant les choix techniques d'aujourd'hui sont structurants car ils engagent l'entreprise pour plusieurs décennies, du fait de la durée de vie des investissements.

Plusieurs études relatives aux conséquences du changement climatique sur l'exploitation ferroviaire ont été conduites récemment. La première concerne une thèse intitulée «Des connaissances scientifiques sur les changements climatiques à l'analyse économique pour la prise de décision en vue de l'adaptation des infrastructures» cofinancée par SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, l'Agence De l'Environnement Et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et l'Institute for Climate Economics (ICE).

Deux autres études ont également été menées avec un consultant spécialisé. L'une relative aux problématiques climat/énergie pour définir des indicateurs de changement climatique au niveau national, à partir de l'analyse sur plusieurs années de la météo-sensibilité de l'exploitation ferroviaire et l'autre pour identifier les conséquences du changement climatique sur le périmètre Transilien, du point de vue des clients et au niveau de l'exploitation ferroviaire en elle-même. Les recommandations d'adaptation issues de ces études pourront alimenter les futurs projets.

— 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.

Cette coordination qui vise à accroître l'efficacité de la gestion des crises repose sur :

- 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.

À la suite du rapport «Robustesse» remis par des experts indépendants en juillet 2017, les programmes «Robustesse H00» pour la sécurité et la production ferroviaire et «FIRST» pour l'Info Voyageurs ont été lancés au sein du Groupe public ferroviaire.

Ces programmes sont porteurs d'une dimension transverse forte entre l'ensemble des acteurs de la production de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

Sont ainsi conduits un travail de fond sur les processus, les standards de conception et opérationnels, les outils et le management afin d'une part d'améliorer la robustesse de l'exploitation ferroviaire et d'autre part de proposer un nouveau pacte d'information avec les voyageurs.

Pour la mise en œuvre du programme «Robustesse H00», le rôle pivot de SNCF Réseau en matière d'exploitation du système ferroviaire a été réaffirmé.

Le programme «FIRST» a conduit à la création d'un poste de Dirigeant National Info Voyageurs (DN INFO), en 7/7 ainsi qu'à une scénarisation des situations perturbées : 500 scénarios qui couvrent la majorité des incidents ont été créés. Destinés à faciliter le travail des opérationnels, ils ont été mis en application avec succès lors de l'interruption de la circulation des trains à la Gare Saint Lazare en juin 2018 (en raison d'une panne de signalisation) et à la Gare Montparnasse en juillet 2018 (en raison de l'incendie du poste électrique d'Issy-les-Moulineaux) par exemple.

7.2.2 Risques Stratégie et gouvernance

L'État 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 renouvelé 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.

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 2018 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 réorganisant le Groupe SNCF et préparant l'ouverture à la concurrence ;

- l'annonce de la reprise de 35 Mds€ de dettes de SNCF Réseau par l'État ;

- 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 performance.

La loi prévoit une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le Groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société nationale à capitaux publics, SNCF (détenue à 100 % par l'État, dont les titres sont incessibles), détenant deux sociétés anonymes, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. 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 de la stratégie 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 1^{er} janvier 2020, et dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière (article 1^{er} 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'État et Île-de-France Mobilités) pourront lancer des appels d'offres pour retenir leur opérateur ferroviaire. En Île-de-France, le calendrier d'ouverture est spécifique pour les RER et les lignes Transilien ;

- les transports longue distance : le principe retenu est celui de l'open access 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.

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. Les ordonnances et décrets prévus par la loi de juin 2018 préciseront les modalités de fonctionnement de chaque entité nouvellement créée.

Enfin, fin 2018, le Groupe a adopté sa nouvelle raison d'être : apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en protégeant la planète. Cette raison d'être est ainsi l'objectif commun poursuivi par l'ensemble des entités du Groupe et le socle fondant la solidarité du Groupe et de ses collaborateurs. L'ensemble des décisions opérationnelles et stratégiques des entités du Groupe doivent à présent être de nature à servir cet objectif sociétal.

— 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 publique 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 obligations croissantes de diffusion publique de données, dont les obligations introduites par les lois Lemaire, Macron et Valter en France, sont suivies au sein de groupes de travail transverses.

Les prescriptions et les normes des autorités en charge de la concurrence et de la régulation, en évolution constante, sont également un facteur important pouvant influencer sur la stratégie du Groupe. Leurs mises en œuvre au sein du Groupe public ferroviaire sont prises en charge par les directions centrales de chacun des EPIC.

— Risque lié à la cohésion sociale du Groupe public ferroviaire

La Direction des Ressources Humaines (DRH) du Groupe public ferroviaire (GPF) dispose d'une cartographie des risques RH dont elle assure une mise à jour régulière. Son examen est réalisé à l'occasion notamment des échanges avec les directeurs de la DRH du GPF. Les risques sont traités en lien avec les grands enjeux de l'entreprise en distinguant les risques majeurs transverses partagés avec le groupe (mauvaise maîtrise de la trajectoire Ressources, Modalités d'ouverture à la concurrence défavorables, Décrochage de l'engagement et risques psychosociaux) des risques portés par la DRH :

— liés à la conduite de projets RH structurants (refonte des Instances de Représentation du Personnel (IRP) et moyens syndicaux, projet de refonte de l'utilisation du personnel) ;

— structurels, propres à la fonction RH (perte ou manque de compétences et gestion des sureffectifs, professionnalisation des acteurs RH, processus de recrutement et d'intégration).

La refonte des Instances Représentatives du Personnel préparée en 2018 a abouti à la création de 33 Comités Sociaux et Économiques (CSE), structurés en cohérence avec l'organisation du Groupe public ferroviaire.

La loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire adoptée en juin 2018 définit le cadre social de la réforme en prévoyant notamment la fin du recrutement au statut à compter du 1^{er} 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, publiés ou à venir, complètent ces dispositions.

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

7.2.3 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.

À 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.

Les cyber-attaques ont conforté les autorités nationales (ANSSI – Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information) et européennes dans leur volonté de mieux

encadrer ces activités numériques et d'imposer un renforcement de la résilience des grandes entreprises et administrations.

Sur le plan de la gouvernance de cette dimension cyber sécurité, le Groupe SNCF est déjà collectivement investi au plus haut niveau sur le sujet depuis 2015 à travers son comité directeur SSI, 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.

Les règles SSI sont définies par la politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) 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 des évolutions du métier de la SSI en fonction de la transformation des métiers de la SNCF et de respect des lois et réglementations. En 2018, ces règles ont été révisées pour s'adapter à l'évolution de la menace des cyber-attaques et de la transformation digitale du Groupe.

Pour la mise en œuvre de ces directives, le RSSI Groupe (Responsable de la Sécurité des Systèmes d'Information) anime un réseau de RSSI positionnés dans les trois EPIC et leurs filiales. Chacun des RSSI pilote son activité de cyber sécurité notamment à travers une analyse annuelle des risques SSI, propose les actions et définit les moyens nécessaires à leur réduction. Il suit, sur son périmètre, les plans d'actions associés. Le RSSI Groupe est rattaché à la Direction Systèmes d'Information et Digital (e.SNCF).

Le contrôle de la cyber sécurité d'entreprise entre dans le champ de compétence de la mission de contrôle SSI rattachée à la DAR qui exécute chaque année un plan de contrôles sur la cyber sécurité des activités métiers et réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité d'application et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Les écarts donnent lieu à encore à des plans d'actions correctives pilotées par les RSSI responsables.

En 2018, SNCF a renforcé sa capacité de détection et de remédiation en faisant évoluer le CERT SNCF (Computer Emergency Response Team) et en outillant son centre opérationnel de sécurité SI. De plus, un ambitieux plan de modernisation des services SSI est lancé dans un plan stratégique à 3 ans.

Au-delà des solutions techniques, la vigilance humaine reste souvent le dernier et sans doute le meilleur rempart face aux tentatives de cyber-attaque de plus en plus sophistiquées et astucieuses. Aussi, les actions de sensibilisation auprès des utilisateurs mais aussi des chefs de projets ont été poursuivies afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité se diffusent et s'imposent dans le comportement au quotidien. Plusieurs campagnes d'information sur les risques SSI et les bons usages des services ont ainsi été conduites en 2018 dans le cadre du programme baptisé « Attitude 3D ».

En 2018, afin d'assurer au mieux la diffusion et l'appropriation des directives cyber sécurité, l'outillage de gestion de la SSI a été complété au sein de la FABSSI. Cette initiative a montré son intérêt et sa valeur car ces applications dédiées permettent un pilotage plus fluide et plus efficace par une assistance automatisée aux métiers de RSSI, de chefs de projet et utilisateurs.

Enfin, en qualité d'autorité qualifiée SSI pour l'EPIC SNCF (AQSSI), le RSSI Groupe coordonne, en relation avec les AQSSI de chaque EPIC, de l'ANSSI et du Ministère

de la Transition écologique et solidaire, les travaux relatifs à la loi de programmation militaire de 2013-11-68. Ces travaux consistent notamment à protéger les Systèmes Informatiques d'Importance Vitale (SSIV) en commençant par les identifier et à élaborer et conduire les plans d'homologation de ces SSIV pour respecter les exigences de sécurité minimales définies par l'ANSSI et précisées par l'arrêté sectoriel transport entré en vigueur le 1^{er} octobre 2016.

7.2.4 Risques Achats et Fournisseurs

— Risque Achats Fournisseurs généraux

Le pilotage 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, ...);
- maîtriser les risques achats, garantir la conformité et la régularité des actes d'achats.
- accompagner la stratégie et la transformation :
- soutenir les activités dans leurs recherches d'innovation ;
- assurer la cohérence vis-à-vis des fournisseurs, par le pilotage de la relation fournisseurs ;
- garantir 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, loi SAPIN II, RGPD ;
- le respect d'engagements ambitieux en matière de RSE « Responsabilité Sociétale et Environnementale » : déploiement des chartes RSE fournisseurs, nouvelle cartographie 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 intervenants dans le processus achats.

L'ensemble de ces actions concourent à délivrer le plan performance achats dans ses dimensions financières, organisationnelles et stratégiques.

Le déploiement en 2018 d'un nouvel SI achat, unifié pour le groupe, parce qu'il intègre la gestion des processus et des relations tant externes (fournisseurs) qu'internes (MOA, finances, utilisateurs des marchés ...) participe de la sécurisation et de la performance des achats.

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 leur plan de contrôle interne.

L'audit de renouvellement du Label Relations Fournisseurs et Achats Responsables a été réalisé en 2018. Une campagne d'auto-évaluation des entités d'achats (+ 250 cellules achats) a également été réalisée en 2018.

7.2.5 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.

En dernier lieu, parmi les évolutions récentes en matière de lois et réglementation, le sujet des données personnelles et l'entrée en vigueur de la loi relative à la transparence et à la lutte contre la corruption font l'objet de travaux engagés conjointement par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie et la Direction Juridique Groupe.

— 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).

— 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 la mise en œuvre du programme de conformité anti-corruption prescrit par la loi SAPIN II.

L'engagement des instances dirigeantes du GPF dans la lutte contre la corruption et le trafic d'influence s'est encore renforcé. Parmi les actions menées, la direction a organisé le 11 octobre 2018 une journée de l'éthique consacrée à la lutte contre la corruption lors de laquelle le Président du Directoire de SNCF a rappelé les engagements du Groupe en la matière.

L'engagement des instances dirigeantes, le code de conduite, des documents pédagogiques et techniques favorisant l'appropriation du risque et sa prévention par les salariés, sont désormais en accès dédié via une application d'entreprise MyEtic, en cours de déploiement sur l'ensemble des mobiles professionnels des agents.

Le code de conduite anticorruption a été 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. La direction a poursuivi en 2018 un travail de diffusion de ce référentiel dans les entités du Groupe public ferroviaire et d'accompagnement des filiales du groupe dans l'élaboration et le déploiement de leur propre code de conduite.

La Direction de l'Éthique et de la Déontologie a pris l'initiative de proposer aux filiales du Groupe d'adhérer au dispositif d'alerte professionnelle géré par la direction. En 2018, 10 entités ont formalisé leur adhésion.

Sur l'évaluation du risque corruption et trafic d'influence des fournisseurs, clients et intermédiaires, la Direction de l'Éthique et de la Déontologie propose aux activités et aux filiales 4 modèles de questionnaire du *due diligence* qui couvrent la quasi-totalité des contrats susceptibles d'être conclus avec ces tiers. En outre, elle a engagé avec l'appui

de la Direction des Achats Groupe le référencement de plusieurs prestataires susceptibles de réaliser des enquêtes de réputation en matière de probité des personnes physiques ou morales.

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 poursuivi à un rythme accéléré. Plus de 1 200 salariés ont été formés, en France et à l'étranger, par un cabinet d'avocats spécialisés.

— 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, ou concerner des projets ou encore via l'intervention de prestataires sous contrat. Ces risques ont des conséquences potentielles diverses: économiques et d'image. L'identification des risques est basée sur les analyses environnementales 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 donc dans un système de management global les missions de pilotage et les missions opérationnelles. 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) sont élaborés des procédures, méthodes et outils collectifs qui sont déclinés au sein du Groupe public ferroviaire, d'une part à travers des référentiels d'appui relatifs notamment 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 à la gestion environnementale des sites multi-occupés et, 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.

La Direction du Développement Durable, positionnée au sein de l'EPIC SNCF, vient en appui pour le suivi du management environnemental du Groupe public ferroviaire. Elle assure la coordination du réseau environnement par le biais de comités généralistes de coordination au niveau du Groupe public ferroviaire et de comités spécifiques: formation, eau, économie circulaire/déchets... Certains processus transverses sont pilotés au niveau Groupe tels que la veille stratégique et réglementaire, la formation des acteurs et le travail sur les compétences en matière d'environnement, le partage et l'archivage de données environnementales via des outils informatiques communs au Groupe SNCF.

Dans le domaine de la conformité, un Comité de la Conformité composé des Directeurs Juridiques des 3 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 présidé par le Directeur Général délégué de l'EPIC SNCF. Il 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. Il est désigné par le Directeur Général délégué de l'EPIC SNCF.

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.

7.2.6 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 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 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 pour l'année 2018. 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 1^{er} 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).

— 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 1^{er} 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, puisque cette trésorerie, compte tenu de son encours variable, ne saurait faire l'objet d'opération de placements ou d'emprunts de longue durée.

— 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 2018.

— 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 SNCF ne réalise d'opération de placement qu'avec des contreparties bénéficiant d'un rating minimal de A- auprès des agences de notation financière.

— 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 crédit 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.

— 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).

— 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 dans ces domaines (Zones à faible émission en particulier). 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, ce qui pourrait avoir un impact défavorable et/ou constituer des opportunités sur ses activités et sa situation financière, y compris ses résultats opérationnels et ses flux de trésorerie.

En septembre dernier, SNCF et Alstom, en partenariat avec les Régions Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Occitanie ont annoncé l'expérimentation d'un premier train TER hybride, en essai dès 2020. L'objectif est de baisser de 20% en 10 ans la consommation énergétique des trains du quotidien. 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.

7.3 COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES

Le Département « Risques et Assurances » est intégré au centre de compétences juridiques de la Direction Juridique Groupe, pour permettre à l'ensemble des entités du Groupe de bénéficier de la mutualisation des achats d'assurance. En matière d'assurances, le Groupe SNCF s'est garanti sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire.

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

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance tout en améliorant les garanties a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des différentes composantes du Groupe SNCF. Les programmes d'assurances couvrent toutes les composantes du Groupe SNCF : l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les filiales :

— le programme « Responsabilité Civile » du Groupe SNCF qui couvre, depuis le 1^{er} janvier 2015, le nouveau Groupe SNCF ;

— le programme « Flotte Automobile » entré en vigueur au 1^{er} janvier 2015 pour toutes les composantes du Groupe SNCF ;

— le programme « Responsabilité Civile Constructions » de SNCF et de ses filiales reconfigurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, qui inclut SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2015 ;

— le programme de « Dommages aux Biens » de la SNCF et de ses filiales entré en vigueur au 1^{er} janvier 2017 ;

— le programme d'assurance du risque cyber qui couvrira le Groupe SNCF à compter du 1^{er} janvier 2019.

Au plan régional, 8 pôles interrégionaux Assurances Dommages intégrés aux délégations juridiques territoriales de la Direction Juridique Groupe, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

Une « captive de réassurance SNCF Re » ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommage du Groupe SNCF a été créée le 15 octobre 2012. 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 les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer. Son périmètre d'intervention inclut SNCF Mobilités et les filiales du Groupe.

8. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

8.1 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.

8.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

8.2.1 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 l'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 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 30 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. En outre, les recommandations faites par les commissaires aux comptes suite aux travaux de contrôle interne sur les processus qui contribuent à l'élaboration des états financiers et dans le cadre de leurs travaux d'audit des comptes annuels font l'objet de plans d'actions.

Sur le périmètre des filiales, les commissaires aux comptes rendent compte aux directeurs financiers des filiales des travaux qu'ils ont effectués. La Direction Financière de l'EPIC SNCF participe aux réunions de restitution de ces travaux. Les recommandations faites dans le cadre des travaux sur les comptes annuels font l'objet d'un suivi mensuel en revue de contrôle financier.

Par ailleurs, 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.

8.2.2 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. À 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 2018 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.

8.2.3 La Direction des Centres de Services Partagés (CSP) Comptables de l'EPIC SNCF

En 2018, 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.

Suite à la constitution de nouveaux périmètres, pour s'assurer que les procédures et les règles sont correctement appliquées et pour répondre aux objectifs de contrôle interne associés à chacun des processus, les travaux de contrôle interne ont consisté à actualiser pour chaque processus : l'analyse des risques, les procédures, les dispositifs de contrôles dédiés et leur mise en œuvre.

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. À 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.

8.2.4 Normes et plan de comptes

Les normes de l'ensemble du Groupe SNCF sont décrites dans un corps de règles et méthodes comptables, le « manuel des normes » du Groupe. Ce manuel, qui comprend les normes et interprétations comptables, s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du Groupe et fait l'objet d'un enrichissement constant.

8.2.5 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 que les plans stratégiques et financiers de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et de SNCF ainsi que la synthèse du Groupe puissent être chaque année examinés 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 projet 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;

— 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 présentés aux Conseils respectifs des 3 EPIC avant le 31/12/N.

Des suivis de gestion mensuels viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

Pour l'EPIC SNCF, et ses filiales directes :

— des revues de gestion mensuelles 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.

8.3 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.

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 corporative, 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 également les comptes consolidés spécifiques de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau (un seul communiqué de presse Groupe);

— SNCF Mobilités et SNCF Réseau publient par ailleurs respectivement leur propre rapport financier ainsi que la documentation réglementée relative à leurs opérations sur les marchés financiers (prospectus financier, programme de financement...).

Le Groupe SNCF communique pro-activement et largement en externe sur ses comptes. À l'occasion de la publication des résultats annuels consolidés, le Groupe SNCF publie également son rapport financier complet.

SNCF Mobilités et SNCF Réseau limitent leur information financière propre à leurs cibles purement financières (agences de notation, contacts financiers et environnement investisseurs) afin de répondre à leurs obligations en tant qu'émetteur distinct et autonome sur les marchés financiers.

Une charte sur la communication économique et financière du Groupe SNCF a par ailleurs été mise en place en juin 2018 pour encadrer la publication des résultats.

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.

O2— RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1 LE CONSEIL DE SURVEILLANCE	54
1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL	54
1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	54
1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	55
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	56
2 LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE	56
3 LE DIRECTOIRE	56
3.1 COMPOSITION ET POUVOIRS	56
3.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS	57
3.3 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS	57
4 LES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS	58
5 LE GROUPE STRATÉGIQUE «SNCF 2020»	58
6 LES DIRECTOIRES ÉLARGIS THÉMATIQUES	58
7 LE COMITÉ DE DIRECTION DE L'EPIC SNCF	58

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Au terme de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, la 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 Île-de-France ;
- 1 représentant du syndicat des transports d'Île-de-France désigné par le Conseil d'administration de celui-ci ;
- 8 membres représentants des salariés.

En 2018, les 24 membres du Conseil ont siégé 7 fois.

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 et semestriels.

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.

À 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. À 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. À 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. À 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 7 séances ordinaires tenues en 2018 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 2017 ;
- le projet Groupe 2025 ;
- le rapport d'activité 2017 de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie ;
- le rapport ESE 2017 – Groupe SNCF ;
- la revue des risques majeurs du Groupe SNCF ;
- les comptes semestriels 2018 de l'EPIC SNCF et de ses filiales et du Groupe SNCF ;
- les orientations stratégiques du Groupe SNCF ;
- le grand projet Paris Gare du Nord 2024 ;
- le document de référence et de tarification des prestations de sûreté 2019 ;
- le budget 2019 de l'EPIC SNCF et de ses filiales et du Groupe SNCF ;
- la politique d'innovation Groupe.

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.

Le Conseil de surveillance a décidé en 2018 de lancer une auto-évaluation du fonctionnement du Conseil, dont la méthode a été confiée au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques et dont les résultats sont attendus début 2019.

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 en 2018 en comité de nomination.

Il a tenu 6 séances en 2018, 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 plan d'audit annuel de l'EPIC SNCF 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. Le Comité a enfin connaissance de l'ensemble du programme consolidé des audits du Groupe SNCF afin d'avoir une vision d'ensemble du dispositif de maîtrise des risques du Groupe SNCF.

Il a tenu 5 séances en 2018 consacrées notamment :

- aux comptes consolidés du Groupe SNCF et comptes de l'EPIC SNCF arrêtés au 31 décembre 2017 ;
- au dividende de SNCF Mobilités à verser à l'EPIC SNCF et à la Dotation au fonds de concours de l'État ;
- au bilan d'activité de la Direction de l'Audit et des Risques,
- aux comptes semestriels 2018 du Groupe SNCF et de l'EPIC SNCF et de ses filiales ;
- au cadre général de gestion des risques financiers de l'EPIC SNCF, au suivi des Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) fournis par les commissaires aux comptes ;
- au portage du risque de la faiblesse de l'innovation ;
- à la revue des risques majeurs du Groupe SNCF ;
- au programme d'audit Groupe 2019 ;
- à l'évolution des règles de gestion 2019 ;
- à la mise en œuvre des nouvelles normes IFRS ;

— au budget 2019 de l'EPIC SNCF et de ses filiales et du Groupe SNCF.

Le CACR a par ailleurs été chargé en 2018 par le Conseil de surveillance de déterminer la méthode de l'auto-évaluation du fonctionnement du Conseil de surveillance.

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 la 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 d'eux 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. À 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. À 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

Le directoire est assisté d'une commission des marchés (COMA) qui est consultée sur l'attribution des marchés importants de l'EPIC SNCF ou des marchés mutualisés entre des établissements du Groupe public ferroviaire.

Cette COMA est donc composée de deux collègues, le Collège « Marchés SNCF » et le collège « Marchés mutualisés », pour les marchés dévolus par le seul EPIC SNCF (marchés SNCF), ou pour les marchés coordonnés par l'EPIC SNCF et impliquant au moins un des deux autres établissements publics (marchés mutualisés).

Les deux collèges sont composés des mêmes membres, désignés par le Directoire sur proposition de son Président, dont un Président de la commission. La commission est consultée sur l'attribution de tous marchés d'un montant supérieur ou égal à :

- 15 millions d'euros pour les marchés de prestations de service, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord-cadre;
- 40 millions d'euros pour les marchés de fournitures et les marchés de travaux, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord-cadre.

Pour les marchés mutualisés, la valeur totale du marché est prise en compte pour déterminer son examen par la COMA « mutualisée » et ce, selon les seuils définis ci-dessus. Ensuite, l'avis rendu est communiqué à chaque EPIC concerné qui autorise le marché mutualisé, à hauteur de sa part au sein dudit marché, en fonction de son propre mode de gouvernance.

Lors de la procédure de passation des marchés, la MCEFT est préalablement consultée sur l'attribution de tout marché d'un montant supérieur ou égal à 8 millions d'euros et siège en COMA avec voix consultative.

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. À 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» vise à conduire la réflexion sur les transformations de SNCF au 1^{er} 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.

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 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;
- le Directeur Général adjoint Projet d'Entreprise, Communication et Image;
- 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.

O3 —
COMPTES
CONSOLIDÉS
ANNUELS
DU GROUPE
SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	63
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	64
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	65
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	66
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	67
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	69
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	69
1.1 APPLICATION DES IFRS	69
1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS	71
1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	73
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	74
2 FAITS MARQUANTS	75
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018	75
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	77
3 MARGE OPÉRATIONNELLE	77
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	78
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	79
3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	81
3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	82
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	84
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	84
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	89
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	94
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	102
4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	105
5 AVANTAGES DU PERSONNEL	108
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	108
5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	109
5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	113
5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	115
5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	118

6	CAPITAUX ET FINANCEMENTS	119
6.1	ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	119
6.2	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	128
6.3	COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	134
6.4	CAPITAUX PROPRES	141
7	IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	142
7.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	142
7.2	PREUVE D'IMPÔT	143
7.3	SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	144
8	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	144
8.1	TRANSACTIONS MENÉS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	144
8.2	TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	145
9	ENGAGEMENTS HORS BILAN	145
9.1	ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	145
9.2	OPÉRATIONS DE LOCATION	148
9.3	TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	149
10	PÉRIMÈTRE	149
10.1	NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	149
10.2	ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	149
10.3	PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	150

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	3	33 311	33 515
Achats et charges externes	3	-14 044	-13 873
Charges de personnel	3	-14 184	-14 164
Impôts et taxes	3	-1 392	-1 222
Autres produits et charges opérationnels	3	327	492
Marge opérationnelle		4 020	4 748
Dotations aux amortissements	4.1.4	-2 830	-2 482
Variation nette des provisions	4.5	211	166
Résultat opérationnel courant		1 401	2 431
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	811	372
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	170	31
Pertes de valeur	4.3	-150	-37
Résultat opérationnel		2 232	2 797
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	28	33
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		2 261	2 830
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 452	-1 447
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	13	-28
Résultat financier		-1 439	-1 476
Résultat des activités ordinaires avant impôt		822	1 354
Impôt sur les résultats	7	-609	180
Résultat net des activités ordinaires		213	1 535
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	0	0
Résultat net de l'exercice		213	1 535
Résultat net – Part du groupe		141	1 501
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		73	33

Le capital est constitué d'une dotation de l'État et non d'actions. Par ailleurs, le groupe est hors champ d'application de la norme IAS 33 « Résultat par actions ». Pour ces deux raisons, aucun résultat par action n'est calculé ni présenté dans les comptes consolidés annuels du groupe.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice		213	1 535
Variation des écarts de conversion		14	-144
Impôts sur variation des écarts de conversion		1	-6
		0	0
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	-230	417
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		60	-147
		-170	270
Variation de juste valeur des coûts de couverture	6.3	32	0
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		-11	0
		21	0
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	0	10
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		0	0
		0	10
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		8	-29
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-126	101
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	32	-30
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-19	3
		14	-27
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres		-3	0
		-3	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		0	0
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		11	-28
Résultat global total de la période		98	1 608
Résultat global total – Part du groupe		42	1 577
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		56	31

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

1. ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Écarts d'acquisition	4.2	2 330	2 339
Immobilisations incorporelles	4.1	2 205	2 206
Immobilisations corporelles	4.1	50 401	48 247
Actifs financiers non courants	6	7 692	8 188
Titres mis en équivalence	4.2	970	782
Impôts différés actifs	7	4 936	5 168
Actifs non courants		68 532	66 930
Stocks et en-cours	4.4	1 200	1 215
Créances d'exploitation	4.4	9 681	9 345
Actifs d'exploitation		10 882	10 560
Actifs financiers courants	6	2 829	2 550
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	8 197	10 008
Actifs courants		21 907	23 119
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	0	1
Total de l'actif		90 439	90 049

2. PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Capital	6.4	13 736	13 736
Réserves consolidées		-20 505	-21 223
Résultat Groupe		141	1 501
Capitaux propres -- Part du Groupe		-6 629	-5 986
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	139	135
Capitaux Propres totaux		-6 491	-5 851
Engagements envers le personnel non courants	5	2 540	2 555
Provisions non courantes	4.5	1 260	1 442
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.1.4	2 728	2 902
Passifs financiers non courants	6	66 770	66 464
Impôts différés passifs	7	184	189
Passifs non courants		73 482	73 553
Engagements envers le personnel courants	5	167	163
Provisions courantes	4.5	166	214
Dettes d'exploitation	4.4	14 234	13 403
Passifs d'exploitation		14 567	13 780
Passifs financiers courants	6	8 881	8 567
Passifs courants		23 448	22 346
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	0	1
Total du passif et des capitaux propres		90 439	90 049

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	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	Actifs disponibles à la vente	Résultats accumulés	Capitaux propres – Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2016	13 736	- 371	-	- 137	- 1 152	-	3	- 19 415	- 7 336	131	- 7 205
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	1 501	1 501	33	1 535
Autres éléments de résultat global	-	- 36	-	- 132	264	-	10	- 29	76	- 2	73
Résultat global total	-	- 36	-	- 132	264	-	10	1 473	1 577	31	1 608
Dividendes versés	-	0	-	-	- 0	-	-	- 170	- 170	-	- 170
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 19	- 19
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires*	-	- 0	-	1	- 0	-	- 0	- 81	- 81	- 12	- 93
Autres variations	-	- 0	-	-	7	-	-	16	23	- 0	23
Capitaux propres publiés au 31/12/2017	13 736	- 407	-	- 269	- 882	-	13	- 18 176	- 5 986	135	- 5 851
Incidence des changements de méthode comptable**	-	-	- 64	-	35	- 156	- 13	75	- 122	-	- 121
Capitaux propres retraités au 01/01/2018**	13 736	- 407	- 64	- 269	- 847	- 156	- 0	- 18 101	- 6 108	135	- 5 972
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	141	141	73	213
Autres éléments de résultat global	-	17	- 2	23	- 166	21	-	8	- 98	- 17	- 115
Résultat global total	-	17	- 2	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*	- 0	1	-	0	- 0	-	-	- 256	- 255	- 26	- 281
Autres variations	-	2	- 0	-	- 0	-	-	- 37	- 35	0	- 35
Capitaux propres publiés au 31/12/2018	13 736	- 387	- 66	- 246	- 1 013	- 135	- 0	- 18 519	- 6 629	139	- 6 491

* Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory principalement.

** Retraité des modifications détaillées en note 1.2.2.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice	CR⁽¹⁾	213	1 535
Éliminations:			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR⁽¹⁾	-28	-33
de la charge (produit) d'impôt différé		294	-472
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 791	2 408
des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)		-53	-28
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-1 000	-416
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 217	2 993
Éliminations:			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	315	292
du coût de l'endettement financier net		1 501	1 452
des produits de dividendes		-2	-3
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		4 030	4 734
Incidence de la variation du BFR	4.4	112	-172
Impôts (décaissés) encaissés		-523	-309
Dividendes reçus		32	37
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	3 652	4 290
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-55	-125
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		669	180
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-7 794	-7 726
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		366	423
Nouveaux actifs financiers de concession		-1 028	-1 047
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	1 379	1 031
Acquisition d'actifs financiers		-8	-26
Cession d'actifs financiers		-8	10
Variation des prêts et avances consentis		238	-268
Variation des actifs de trésorerie		178	-905
Subventions d'investissement reçues		2 413	2 665
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-3 652	-5 787

(1) Compte de résultat consolidé.

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		16	-4
Émission d'emprunts		2 593	6 689
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP ⁽³⁾		-2 441	-1 782
Encaissements sur créances PPP		271	63
Décaissements sur dettes PPP		-275	-63
Intérêts financiers nets versés		-1 590	-1 464
Intérêts financiers nets versés sur PPP		0	0
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ⁽²⁾	-274	-170
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ⁽²⁾	-26	-19
Variation des dettes de trésorerie		-266	58
Variation des dérivés		0	-12
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	-1 991	3 296
Incidence de la variation des taux de change		-3	-29
Incidence des changements de principes comptables		-10	0
Incidence des variations de juste valeur		0	0
Variation de trésorerie		-2 004	1 769
Trésorerie d'ouverture	6	9 733	7 963
Trésorerie de clôture	6	7 728	9 733

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

(3) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2017).

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, la SNCF établit et publie chaque année 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 par les trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2018 ont été arrêtés par le Conseil de surveillance du 28 février 2019.

Les comptes consolidés annuels de la période allant du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2018 ont été arrêtés par le Conseil de surveillance du 28 février 2019.

Les termes «le groupe SNCF», le «Groupe» et «SNCF» désignent l'ensemble constitué par la société mère EPIC SNCF, les EPIC SNCF Réseau, SNCF Mobilités et les filiales consolidées par intégration globale, ainsi que les entités mises en équivalence. L'établissement public (EPIC) SNCF, «l'EPIC», «l'EPIC SNCF» ou «la société SNCF» désignent la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe SNCF, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2018, 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 2018 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 2018 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2018. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1^{er} janvier 2018 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus 2018
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme propose un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Voir note 1.2 des comptes consolidés annuels 2018.
IFRS 9 « Instruments financiers »	La norme remplace IAS 39 sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Voir note 1.2 des comptes consolidés annuels 2018.

1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2018

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 2018 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2018 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif (obligation locative). La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse et recensement en cours ⁽¹⁾ . Méthode rétrospective simplifiée retenue. Prépondérance des locations immobilières.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019
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.	Impacts en cours d'analyse. Méthode rétrospective simplifiée retenue.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019

⁽¹⁾ Concernant l'application de la norme IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019, le Groupe a identifié les typologies de contrats de location, lesquelles révèlent une prépondérance des locations immobilières suivies des locations de matériel roulant. L'année 2018 s'est consacrée, entre autres :

— au déploiement d'un outil de suivi et de valorisation des contrats de location suivant la norme ;

— à l'adaptation des processus et systèmes de collecte et de restitution de l'information ;

— à la conduite du changement auprès des différentes parties prenantes ;

— à la valorisation des impacts financiers suivants :

• charge de loyers éliminée des achats et charges externes de l'ordre de 1 Milliard d'euros ;

• hausse des passifs financiers compris entre 4 et 5 Milliards d'euros.

Le montant des engagements donnés sur contrats de location simples ne reflète pas le montant de la dette IFRS 16 d'ouverture. Les principaux écarts identifiés concernent l'actualisation des flux, les dettes de location financement existantes et les périodes optionnelles.

La collecte des données nécessaires à l'estimation précise des impacts de première application d'IFRS16 suit son cours, étant précisé que l'ordre de grandeur présenté ci-avant est sensiblement dépendant des hypothèses retenues en matière de taux d'actualisation et de durée des engagements (les options d'extension ou de résiliation anticipée des contrats devant être intégrées dans le calcul du passif si leur exercice est jugé raisonnablement certain à la conclusion du contrat).

Pour la transition, le Groupe prévoit d'utiliser les mesures de simplification suivantes, applicables par contrats :

- exclusion des 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 ne sera pas 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 ».

Enfin, il est à noter que le Groupe reconnaît d'ores et déjà des impôts différés sur le retraitement des contrats de location financement en application de la norme IAS 17. Cette modalité perdure avec l'entrée en vigueur de la norme IFRS 16.

1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

Les modifications apportées aux traitements comptables concernent l'application au 1^{er} janvier 2018 des normes IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients » et IFRS 9 « Instruments financiers ».

Les modalités de transition retenues par le Groupe ainsi que les réconciliations entre les données publiées et les données après application des nouvelles normes dans les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2018 sont présentées ci-après.

1.2.1 Application d'IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients »

Le principe fondamental de la norme IFRS 15 est de reconnaître le chiffre d'affaires lorsqu'il reflète le transfert du contrôle des biens et services promis au client pour un montant représentatif de ce à quoi le Groupe s'attend à avoir en échange de ces biens ou services. Elle remplace les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » ainsi que leurs interprétations.

Pour sa première application au 1^{er} janvier 2018, le Groupe a choisi l'approche rétrospective simplifiée, qui permet de reconnaître l'effet cumulé des impacts de transition en capitaux propres à la date d'application sans retraiter les périodes comparatives.

Les principales incidences sur les comptes consolidés annuels sont listées ci-après :

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Contreparties variables accordées aux clients	Certaines contreparties variables accordées aux clients, notamment dans le cadre des garanties Voyages, et des dispositifs indemnitaires et incitatifs relatifs à l'activité de gestionnaire du réseau, sont portées en ajustement du chiffre d'affaires suite à l'application d'IFRS 15. Ces éléments étaient auparavant présentés en charges opérationnelles.	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de - 40 M€ au 31 décembre 2018 neutralisé par un impact inverse sur les achats et autres charges externes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.
Contreparties payables aux clients	Certains montants payés aux clients étaient précédemment enregistrés en charges opérationnelles. En application d'IFRS 15, lorsque ces montants ne sont pas représentatifs d'un service distinct reçu du client, ils doivent être traités comme une réduction du prix de vente des prestations rendues par le Groupe et être présentés en déduction du chiffre d'affaires.	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de - 175 M€ au 31 décembre 2018, neutralisé par un impact inverse sur le poste Achats et autres charges externes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.
Refacturation de charges	En application d'IAS 18, les entités de Keolis neutralisaient les taxes refacturées aux AO dans le compte de résultat, et présentaient un impact net en « impôts et taxes ». L'analyse IFRS 15 mène à considérer l'entité comme « principal » dans sa relation avec l'administration fiscale. Les charges encourues au titre de la taxe due à l'Administration fiscale sont présentées en « impôts et taxes ». En contrepartie, le produit de refacturation des taxes est reconnu en « Chiffre d'affaires ».	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de + 34 M€ au 31 décembre 2018 neutralisé par un impact inverse sur le poste Impôts et taxes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.

1.2.2 Application d'IFRS 9 « Instruments financiers »

La norme IFRS 9 énonce les exigences en matière de classification et évaluation des instruments financiers, de dépréciation des actifs financiers pour pertes attendues, et de comptabilité de couverture. Elle remplace la norme IAS 39 « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation ».

Le Groupe a appliqué la norme selon l'approche rétrospective, en prenant en compte les considérations suivantes :

- pour ce qui concerne l'évaluation des instruments financiers et leur dépréciation, le Groupe a choisi de ne pas retraiter les données comparatives des exercices antérieurs, tel qu'autorisé par la norme. Au 1^{er} janvier 2018, les impacts de transition ont ainsi été comptabilisés directement en capitaux propres ;

- pour ce qui concerne le traitement comptable des coûts de couverture, le Groupe a appliqué les nouvelles dispositions de manière prospective. Par exception, les modifications du traitement comptable relatives au Foreign Currency Basis Spread généré par les couvertures de flux de trésorerie sur le périmètre SNCF Réseau ont été appliquées de manière rétrospective. L'impact généré se limitant essentiellement à des reclassements au sein des capitaux propres, les données comparatives n'ont pas été retraitées ;

- pour l'essentiel, les relations de couverture observées en application d'IAS 39 au 31 décembre 2017 demeurent qualifiées au 31 décembre 2018 conformément aux critères édictés par IFRS 9.

L'application d'IFRS 9 n'a pas eu d'incidence significative, les principaux impacts sont listés ci-après :

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Classification et évaluation des prêts et créances	Les prêts et créances détenus par le Groupe ont été analysés au regard de leurs caractéristiques contractuelles et de la manière dont ils sont gérés (modèle de gestion). Pour l'essentiel, ces actifs sont considérés comme basiques (SPPI) et relèvent du modèle de gestion « Hold to Collect ». Ils demeurent évalués au coût amorti. Les prêts convertibles en actions détenus par Keolis ont été reclassés en tant qu'actifs financiers à la juste valeur par résultat, de par leur caractère non basique (non SPPI).	Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 6) : Reclassement des prêts convertibles en actions de la catégorie « actifs financiers au coût amorti » vers la catégorie « actifs financiers à la juste valeur par résultat » pour 4 M€. Pas d'impact sur les capitaux propres à l'ouverture. En date de transition, la valeur nominale des prêts convertibles représente une approximation raisonnable de leur juste valeur. Au 31 décembre 2018, ces obligations ont en partie fait l'objet d'une conversion en actions. Impact sur le résultat financier de la période à hauteur de +2 M€ suite à l'évolution de leur valorisation.
Classification des titres de créances négociables	Ces actifs, respectant le critère basique (SPPI), sont reclassés en tant qu'actifs financiers évalués au coût amorti alors qu'ils étaient classés parmi les actifs évalués à la juste valeur par résultat sous IAS 39.	Au 31 décembre 2018, ces titres sont arrivés à échéance. Pas d'impact de présentation sur le tableau de l'EFN, dans la mesure où les données comparatives ne sont pas retraitées.
Classification et évaluation des titres non consolidés	La norme IFRS 9 prévoit deux modalités d'évaluation des instruments de capitaux propres. L'évaluation par défaut consiste à les valoriser à la juste valeur par résultat. Sur dérogation irrévocable, la norme permet de les évaluer à la juste valeur par capitaux propres. Ce choix est effectué titre par titre. Sous IAS 39, les titres non consolidés étaient classés en « actifs disponibles à la vente », et étaient à ce titre évalués à la juste valeur par capitaux propres recyclables. En application d'IFRS 9, les titres non consolidés détenus par le Groupe sur le long terme et non destinés à être cédés sont évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables. Les autres titres non consolidés détenus par le Groupe sont évalués à la juste valeur par résultat. Ce choix est fondé principalement sur les orientations et intentions de gestion retenues pour chaque portefeuille.	Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 6) : Reclassement en date de transition des titres non consolidés de la catégorie « actifs disponibles à la vente » vers la catégorie « Placements dans des instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat » pour 49 M€ et vers la catégorie « Placements dans des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres » pour 180 M€. Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture des réserves recyclables vers les résultats accumulés pour -4 M€ et vers les réserves non recyclables pour +17 M€. Impact sur le résultat financier de la période à hauteur de -14 M€.
Classification et évaluation des parts dans les fonds de capital investissement	Les parts détenues par SNCF Participations dans des fonds de capital investissement (FPCI et FCPR) et classées en « actifs disponibles à la vente » sous IAS 39 sont considérées en tant qu'instruments de dette selon les dispositions d'IAS 32. Conformément à IFRS 9, ces parts de fonds sont évaluées à la juste valeur par résultat, car ne respectant pas le critère basique (non SPPI).	Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 6) : Reclassement en date de transition des parts de fonds de capital investissement de la catégorie « actifs disponibles à la vente » vers la catégorie « Titres de dettes à la juste valeur par résultat » pour 22 M€.
Classification et évaluation des passifs financiers	Les dispositions de classification et d'évaluation des passifs financiers appliquées conformément à IAS 39 demeurent inchangées suite à l'application d'IFRS 9. L'impact relatif au changement du traitement comptable des passifs financiers renégociés n'a pas été reconnu dans les comptes consolidés annuels car non significatif.	Pas d'impact. Les classifications et méthodes d'évaluation retenues selon IAS 39 sont maintenues suite à l'application de la norme IFRS 9 : évaluation au coût amorti ou à la juste valeur par résultat sur option (voir note 6).
Dépréciation des créances clients	Les créances clients du Groupe sont constituées pour une partie de créances vis-vis d'autorités ou d'établissements publics qui présentent un risque de crédit négligeable. Par ailleurs, le Groupe a estimé les pertes attendues sur créances clients, selon le modèle simplifié prévu par IFRS 9 (estimation des pertes à échéance). L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances irrécouvrables et le chiffre d'affaires en date de transition sur un horizon de cinq ans, reflétant un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe.	L'impact généré est non significatif dans les comptes consolidés annuels.
Dépréciation des autres prêts et créances	Les autres prêts et créances détenus par le Groupe sont constitués principalement de la créance sur la Caisse de la dette publique, de créances envers les EPIC SNCF et SNCF Réseau, de créances sur d'anciens contrats de lease, et des prêts pour participation de l'employeur à l'effort de construction (PEEC). Ces prêts et créances relèvent du modèle général de dépréciation édicté par IFRS 9, consistant à estimer les pertes attendues à un an. Afin d'évaluer le niveau de pertes attendues sur ces actifs financiers, le Groupe a mis en place un dispositif de suivi basé sur la notation des contreparties, sur les données historiques de remboursement, ou sur le niveau de risque estimé sur la base du CDS ou statut juridique.	Les analyses menées par le Groupe ont conclu à un impact non significatif en raison d'un risque de crédit des contreparties jugé négligeable.
Dépréciation des titres non consolidés	La norme IFRS 9 ne permet plus de déprécier les instruments de capitaux propres. Les dépréciations reconnues sur les exercices antérieurs ont été reclassées en capitaux propres non recyclables au titre des instruments pour lesquels cette méthode de valorisation a été retenue.	Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture des « résultats accumulés » vers les « réserves non recyclables » pour 80 M€.

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Traitement des coûts de couverture	<p>En application de la norme IFRS 9, le traitement comptable des coûts de couverture a évolué. Pour les instruments qualifiés, les variations de juste valeur des coûts de couverture sont désormais comptabilisées dans les capitaux propres recyclables au lieu du résultat financier sous IAS 39 pour ce qui concerne les couvertures de juste valeur. La date de reconnaissance en résultat se fait en cohérence avec l'élément couvert.</p> <p>Au niveau du Groupe, les coûts de couverture concernés par ce nouveau traitement sont les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread : FCBS), portés par les cross currency swaps adossés aux financements en devise, ainsi que la valeur temps des options. Le traitement du FCBS sur le périmètre SNCF Mobilités étant prospectif, aucune écriture n'est comptabilisée en date de transition au titre du nouveau traitement.</p> <p>Sur le périmètre SNCF Réseau, l'exclusion de la composante FCBS de la relation de couverture a occasionné principalement un reclassement entre les composantes de capitaux propres recyclables et les résultats accumulés au sein des capitaux propres en date de transition. De ce fait, les données comparatives 2017 n'ont pas été retraitées.</p> <p>À compter de la date d'application, les variations de valeur du FCBS et de la valeur temps des options 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 »).</p>	<p>Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture, au titre du traitement rétrospectif du FCBS chez SNCF Réseau, à hauteur de 6 M€ des résultats accumulés vers les réserves recyclables. Au 1^{er} janvier 2018, les coûts de couverture rattachés à des relations de couverture de flux de trésorerie s'élevaient à -146 M€ et ceux liés à des relations de juste valeur à -9 M€.</p> <p>Impact sur les capitaux propres à la clôture à hauteur de -7 M€ au 31 décembre 2018 au titre des coûts de couverture lié à des opérations couvertes en juste valeur.</p> <p>Le coût de couverture lié aux opérations couvertes en flux de trésorerie, déjà comptabilisé en réserves recyclables sous IAS 39, s'élève à -125 M€.</p>
Traitement des dettes indexées sur l'indice inflation	<p>Dans le cadre de l'application de la norme IFRS 9, le traitement comptable des dettes indexées sur l'indice inflation faisant l'objet d'une couverture de flux de trésorerie chez SNCF Réseau a été revu. L'analyse conclut à intégrer l'effet de l'inflation dans la valorisation des emprunts indexés afin que leur valeur nominale reflète leur montant de remboursement à échéance.</p>	Impact sur les réserves recyclables à hauteur de -122 M€.

1.2.3 Réconciliation entre les données publiées et les données selon les anciennes normes

Les impacts de l'application de la norme IFRS 15 portent principalement sur la présentation du compte de résultat. Ils sont non significatifs sur l'état de situation financière, l'état du résultat global et l'état des flux de trésorerie consolidés.

Les impacts d'application de la norme IFRS 9 conduisent pour l'essentiel à un reclassement au sein des capitaux propres en date du 1^{er} janvier 2018 et sont identifiés dans le tableau de variation des capitaux propres consolidés des comptes consolidés annuels.

En millions d'euros	Comptes publiés 31/12/2018	Impacts IFRS 15	Comptes au 31/12/2018 selon les anciennes normes
Chiffre d'affaires	33 311	181	33 492
Achats et charges externes	- 14 044	- 215	- 14 259
Charges de personnel	- 14 184		- 14 184
Impôts et taxes	- 1 392	34	- 1 358
Autres produits et charges opérationnels	327		327
Marge opérationnelle	4 020	0	4 020

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 2018 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. 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 2018 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 réévalué 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.

— 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. 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 verrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé. Cet ajustement aurait principalement une contrepartie dans le compte de résultat.

— 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.

— 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.

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.

Dans la pratique, le contrôle existe lorsque le Groupe détient plus de 50% des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels exerçables en substance avant la tenue des organes de direction) ou lorsque le Groupe a le pouvoir:

— sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs;

— de diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat;

— de nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent;

— de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

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 2018. 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 2018

2.1.1 Réforme du ferroviaire

À l'issue de la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire le 15 février 2018, le Premier Ministre a présenté le 26 février un projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril et adopté par le Sénat le 5 juin 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») se décline autour de ces axes :

— construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société nationale à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Mobilités et SNCF Réseau selon les missions suivantes :

- SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts;
- la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous;
- le groupe public dans son ensemble est chargé (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;
- 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.

— l'État sera détenteur de la totalité du capital de la société nationale SNCF qui sera incessible. La société nationale SNCF sera détentrice de l'intégralité du capital de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Le capital de ces deux sociétés sera incessible. SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités seront soumises aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes (et dont les statuts initiaux seront fixés par décret en Conseil d'État puis modifiés, par la suite, selon les règles prévues par le Code de commerce);

— la gestion des gares de voyageurs est unifiée à travers une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière;

— modifier l'organisation salariale en cessant, à partir du 1^{er} janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises;

— assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, notamment par l'attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après publicité et mise en concurrence. À ce titre, le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit la possibilité d'ouvrir à la concurrence selon les activités et un calendrier entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023. Par exemple :

- pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence;
- l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence; et
- les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire doit être complétée et précisée par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application portant sur les axes mentionnés ci-dessus.

Sur le second semestre 2018, sept décrets d'application de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire ont été publiés fin 2018 (Décrets n° 2018-1314 / 1179 / 1275 / 1242 / 1364 / 1243 / 828) avec une entrée en vigueur entre décembre 2018 et le 1^{er} janvier 2020.

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€ conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018. La réforme du système ferroviaire donnera lieu à une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022;

— la limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.

2.1.2 Tests de valeur

Indices de perte de valeur UGT Infrastructure

Un test de perte de valeur a été réalisé à la clôture des comptes au 30 juin 2018 suite à la publication de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Le résultat de ce test a conduit à constater une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€ des actifs de l'UGT Infrastructure.

Reprise perte de valeur sur l'UGT TGV France et Europe

Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys) qui a été présenté et validé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit le groupe à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 193 M€ dès le 30 juin 2018.

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique 2019-2028, affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, des reprises de perte de valeur ont été également constatées pour 107 M€ au sein de l'activité SNCF Gares & Connexions.

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou de reprises de valeur n'a été identifié sur les UGT du groupe SNCF Mobilités.

Les variations de pertes de valeur sont comptabilisées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé au 31 décembre 2018. Des informations complémentaires sont données dans la note 4.3 des comptes consolidés annuels.

2.1.3 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. SNCF a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant la marge opérationnelle de l'exercice 2018. En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise dans les comptes au 31 décembre 2018. L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

2.1.4 Effets de la grève

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé à compter du 3 avril, à raison de 2 jours tous les 5 jours soit 39 jours au total, reconductible jusqu'au 28 juin 2018 en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. Ce mouvement social a entraîné des impacts pour les clients du groupe SNCF et des conséquences financières au sein de certaines activités du groupe.

2.1.5 Cession de Foncière Vesta

Le groupe SNCF Mobilités a cédé 80% des titres de la filiale immobilière Foncière Vesta détenus par ICF Novedis. Cette cession réalisée pour un prix de 659 M€ à un investisseur externe, a généré une plus-value de cession globale de 766 M€ dont 153 M€ au titre de la réévaluation à la juste valeur de la participation antérieure détenue. Cette opération a permis au groupe de dégager un désendettement net à hauteur de 932 M€. À compter du 31 décembre 2018, l'entité Vesta est consolidée dans les comptes du groupe suivant la méthode de la mise en équivalence.

Au 31 décembre 2018, les informations détaillées sont données dans les notes 4.1.5 et 4.2 des comptes consolidés annuels.

2.1.6 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF effective à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

— la création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en deux secteurs opérationnels SNCF Transilien & TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ». Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part ;

— la création d'un métier « Mobilités longue distance » dans lequel figurent, d'une part, le secteur opérationnel Voyages SNCF anciennement présenté comme un métier et, d'autre part, le secteur opérationnel Intercités précédemment inclus dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ».

L'activité du groupe SNCF est dorénavant organisée autour de 6 métiers qui sont :

- Mobilités quotidiennes ;
- Mobilités longue distance ;
- SNCF Logistics ;
- SNCF Réseau ;
- SNCF Gares & Connexion ;
- SNCF Immobilier.

2.1.7 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

En date du 26 juillet 2018, le conseil d'Administration de SNCF Mobilités a approuvé la signature d'une commande de 100 TGV du futur avec le constructeur ALSTOM. Cette commande d'un montant global de 3,3 Milliards d'euros dont une tranche ferme pour 50 TGV, est prévue d'être livrée sur la période entre 2023 et 2033.

Les engagements pris au titre de cette commande sont détaillés dans la note 9.1.2 des comptes consolidés annuels au 31 décembre 2018.

2.1.8 Signature d'un nouveau contrat par la filiale Keolis

La filiale Keolis a remporté un important contrat d'exploitation ferroviaire au Royaume-Uni. Ce contrat signé le 4 juin 2018 en tant que partenaire majoritaire avec l'entreprise britannique Amey, filiale de la société espagnole Ferrovial, porte sur l'exploitation du réseau ferroviaire Wales and Borders et le métro de Galles du Sud à compter du 14 octobre 2018. Il devrait générer un chiffre d'affaires cumulé de 6 Milliards d'euros sur une durée de 15 ans.

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

La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne actée par référendum du 23 juin 2016 sera effective à compter du 29 mars 2019. L'accord de sortie du Royaume-Uni approuvé par les 27 pays membres de l'Union Européenne en novembre 2018, a été rejeté massivement par les députés britanniques le 15 janvier 2019. Le groupe exerçant au Royaume-Uni des activités de transport de voyageurs et de marchandises au travers de ses filiales, totalise un chiffre d'affaires consolidé de 1 620 M€ sur l'exercice 2018 dont 1 149 M€ sur Eurostar et la quote-part du résultat en provenance des co-entreprises au sein de Keolis représente un montant de 21 M€ dans l'état de situation financière consolidé au 31 décembre 2018.

La principale incertitude dont les effets pourraient être significatifs selon le scénario qui surviendra, réside dans les conditions de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne

le 29 mars 2019. Parmi les différents scénarios, une sortie avec un accord, un report de la sortie ou une sortie sans accord («Brexit No-deal»), et par conséquent une incertitude de l'impact sur le niveau de service futur d'Eurostar.

La facilité avec laquelle les voyageurs pourront s'acquitter des formalités lors de leurs déplacements sur les lignes Eurostar pourrait également être revue avec le Brexit et le respect de la réglementation à appliquer pourrait devenir plus coûteux à mettre en place.

Dans l'éventualité d'un Brexit sans accord, Eurostar est tributaire des actions des gouvernements et des autorités de régulation notamment en ce qui concerne les licences, les accords et les modalités opérationnels nécessaires au bon fonctionnement du service ferroviaire. Ces accords comprennent notamment les dispositions des contrôles aux frontières, les contrats de travail transfrontaliers pour le personnel Eurostar, les licences d'exploitation et de sécurité valables dans l'UE, ainsi que le cadre réglementaire et opérationnel du tunnel sous la Manche.

Les Administrateurs et la direction d'Eurostar se sont organisés pour anticiper ces différentes problématiques, et travaillent de manière constructive avec les autorités compétentes pour la mise en œuvre des accords et structure nécessaires à la continuité de l'activité.

Les éléments clés à mettre en œuvre pour assurer la continuité du service n'étant pas tous à la main de l'entreprise dans le cas d'un Brexit sans accord, et compte tenu du caractère exceptionnel de cette situation, il est difficile d'en prédire les conséquences avec une assurance suffisante.

Ce scénario le plus défavorable pour Eurostar pourrait avoir une incidence matérielle sur la valeur de certains de ses actifs, voire sur sa capacité à poursuivre son activité sans discontinuité.

Toutes les actions nécessaires sont menées auprès des autorités compétentes pour éviter la combinaison de facteurs les plus défavorables susceptible de conduire à un arrêt prolongé de l'activité.

Dans le cas contraire, ces facteurs auraient également des conséquences sur la situation financière d'Eurostar, les ratios de dettes (520 M€ au 31 décembre 2018) pourraient ne plus être respectés.

Face aux incertitudes liées aux modalités de mise en œuvre du Brexit, le groupe ne peut estimer, à ce stade, les impacts financiers et les conséquences sur l'activité du groupe. Des informations complémentaires sont données en note 4.3.1. des comptes consolidés annuels.

2.1.10 Projet de cession de la filiale Ouibus

Le Groupe SNCF est rentré en négociation exclusive avec Blablacar (BBC), dans le but de concrétiser un partenariat stratégique pour développer son activité de transport porte à porte.

Un protocole d'accord a été signé avec BBC le 12 novembre 2018 qui définit les conditions de mise en œuvre du projet de partenariat entre Ouibus et Blablacar.

Les informations liées à cette opération sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

2.1.11 Nouvelles obligations de séparation comptable

La décision de l'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'ARAFER le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ARAFER en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

Malgré d'importants travaux engagés dès 2018, ce référentiel n'a pu être mis en œuvre que partiellement sur l'exercice 2018. L'entreprise n'est pas en mesure d'estimer les éventuelles conséquences de cette situation.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 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€ (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et 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 groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

2.2.2 Signatures des protocoles d'accord des futures conventions des régions Sud et Nouvelle Aquitaine

Deux protocoles d'accord des futures conventions d'exploitation des services TER ont été signés avec les régions Sud pour 2019-2023 et Nouvelle Aquitaine pour 2019-2024 en janvier 2019. Ces protocoles permettent de déterminer les conditions d'exploitation des TER, d'améliorer la performance du système et de préparer l'ouverture à la concurrence d'une partie des services TER.

2.2.3 Avis de l'ARAFER sur le DRR de SNCF Réseau

L'avis de l'ARAFER n°2019-005 sur le DRR de SNCF Réseau a été publié le 7 février 2019. Cet avis ne concerne que les activités conventionnées et aucun impact n'a été constaté dans les comptes du groupe SNCF au 31 décembre 2018.

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 (Itiremia, 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 27 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 15 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 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 métier

				31/12/2018
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle
SNCF Transilien & TER	6 881	808	7 690	251
Keolis	5 814	122	5 936	350
Voyages SNCF	7 307	530	7 837	1 044
Intercités	701	132	833	50
Geodis	8 063	103	8 166	306
TFMM	1 445	134	1 578	-188
Ermewa Group	330	83	413	238
Autres	0	0	0	-3
Éliminations intra-métier		-105	-105	
SNCF Logistics	9 837	214	10 052	353
SNCF Réseau	2 254	3 962	6 216	1 560
SNCF Gares & Connexions	249	1 237	1 486	233
SNCF Immobilier	169	497	666	125
Corporate	98	2 849	2 947	54
Inter secteurs		-10 352	-10 352	
Total	33 311		33 311	4 020

				31/12/2017
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle
SNCF Transilien & TER	7 021	692	7 713	390
Keolis	5 292	109	5 401	305
Voyages SNCF	7 322	691	8 013	1 178
Intercités	927	102	1 029	62
Geodis	8 052	97	8 150	271
TFMM	1 486	110	1 595	-89
Ermewa Group	318	88	405	220
STVA	268	0	268	7
Autres	0	0	0	-3
Éliminations intra-métier		-120	-120	
SNCF Logistics	10 125	175	10 300	407
SNCF Réseau	2 289	4 124	6 412	1 910
SNCF Gares & Connexions	249	1 032	1 281	220
SNCF Immobilier	171	508	679	155
Corporate	120	2 996	3 116	120
Inter secteurs		-10 429	-10 429	
Total	33 515		33 515	4 748

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 au cash payé ou payable 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 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 sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017*	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	6 866	6 873	- 7	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	6 832	7 046	- 214	SNCF Logistics
Autres prestations annexes de transport	2 739	2 853	- 113	Voyages SNCF, SNCF Logistics
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	12 927	12 910	17	SNCF Transilien & TER, Keolis, Intercités
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	2 096	2 112	- 17	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	250	249	1	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	173	167	5	SNCF Logistics, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	312	301	11	SNCF Logistics, SNCF Transilien & TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	194	190	3	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	923	813	110	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	33 311	33 515	- 203	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	15 370	14 949	421	
Clients particuliers	6 901	7 057	- 156	
Clients entreprises du secteur privé	11 041	11 508	- 468	
Chiffre d'affaires par type de clients	33 311	33 515	- 203	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	9 968	10 138	- 170	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	22 745	22 646	98	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	599	731	- 132	
Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance	33 311	33 515	- 203	

* Le Groupe applique la norme IFRS 15 à partir du 1^{er} janvier 2018 selon la méthode de transition simplifiée. Les informations comparatives présentées ne sont pas retraitées (voir note 1.2.1).

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'utilisateur 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 1^{er} 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 1^{er} 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.

L'information comparative au 31 décembre 2017 a été retraitée afin de tenir compte :

— des évolutions liées à la norme IFRS 15 qui intègrent les recettes passagers en tant que rémunération provenant des AO ;

— de l'intégration des activités conventionnées du périmètre Keolis.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Prestations avec les AO	10 167	9 462	705
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	2 516	3 138	-622
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	238	299	-61
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	46	48	-2
Effets sur le chiffre d'affaires*	12 967	12 947	20
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047	19
Encaissements sur actifs financiers de concession	1 379	1 031	348
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	2 413	2 665	-253
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	2 763	2 649	114
* dont chiffre d'affaires Keolis	5 388	5 009	379
dont chiffre d'affaires EPIC SNCF Mobilités	7 579	7 938	-359
Actifs incorporels de concession	76	56	20
Actifs financiers de concession non courants	923	1 195	-273
Effets sur les actifs non courants	999	1 252	-253

(1) dont 2 046 M€ en 2018 (2 350 M€ en 2017) 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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017*	Variation
Sous-traitance	-6 098	-6 220	122
Péages Eurotunnel et autres	-845	-823	-22
Autres achats et charges externes	-6 638	-6 353	-285
Énergies de traction	-463	-476	13
Achats et charges externes	-14 044	-13 873	-171

* Le Groupe applique la norme IFRS 15 à partir du 1^{er} janvier 2018 selon la méthode de transition simplifiée. Les informations comparatives présentées ne sont pas retraitées (voir note 1.2.1).

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 :

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	-5	-4	-5	-4
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-5	-4	-5	-4
Services autres que la certification (SACC)	0	-1	0	-1
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	0	-1	0	0
Total	-6	-5	-5	-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. À compter du 1^{er} 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 1^{er} 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 2018, les charges de personnel et effectifs sont les suivants:

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Salaires	-13 694	-13 870	176
Autres avantages du personnel	-31	-1	-31
Participation des salariés	-33	-34	1
Personnel détaché et intérimaire	-426	-259	-166
Charges de personnel	-14 184	-14 164	-20

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. Sont exclus les effectifs des entités mises en équivalence. L'information n'est pas requise par les IFRS, mais par le règlement n°2016 09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC), instance de régulation comptable française. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement, et non à un équivalent temps plein publié antérieurement.

Effectif moyen	31/12/2018	31/12/2017
Cadres	54 742	53 329
Maîtrises	58 799	58 316
Exécutions	159 180	159 446
Total	272 721	271 090

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.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017*	Variation
IFER	-280	-271	-9
Taxes Foncières	-134	-134	0
Contribution Économique Territoriale	-330	-342	12
Contribution de Solidarité Territoriale	-16	-40	24
Taxe sur les salaires	-163	-69	-94
Autres impôts et taxes	-469	-367	-103
<i>dont Autres taxes assises sur les rémunérations</i>	<i>-371</i>	<i>-317</i>	<i>-54</i>
dont Autres taxes assises sur les salaires	-1 392	-1 222	-169

*Le Groupe applique la norme IFRS 15 à partir du 1^{er} janvier 2018 selon la méthode de transition simplifiée. Les informations comparatives présentées ne sont pas retraitées (voir note 1.2.1).

À compter du 1^{er} 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.

3.4.4 Autres produits et charges opérationnels

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 a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. 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. Pour 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4% de ces rémunérations puis porté à 6% pour les années suivantes. Il est passé à 7% pour l'année 2017 pour repasser à 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. À 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.

Au 31 décembre 2018 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 327 M€ (492 M€ au 31 décembre 2017). En 2017, outre la part relative au CICE, il inclut les produits reçus liés au taux T1 (voir note 4.5.2).

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.

En millions d'euros	31/12/2018			31/12/2017		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	2 367	-1 786	581	2 122	-1 555	567
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	118	-42	76	191	-135	56
Autres immobilisations incorporelles	2 121	-993	1 128	2 140	-896	1 244
Immobilisations incorporelles en cours	427	-8	419	346	-7	338
Total	5 033	-2 829	2 205	4 799	-2 593	2 206

Les autres immobilisations incorporelles comprennent principalement les marques acquises lors de regroupements d'entreprises pour 404 M€ (410 M€ en 2017), la clientèle pour 304 M€ (346 M€ en 2017), ainsi que les droits au bail pour 43 M€ (46 M€ en 2017).

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante:

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2017	504	44	1 332	252	2 132
Acquisitions	45	1	63	285	394
Cessions	-7	0	1	0	-5
Dotations aux amortissements	-216	-29	-136	0	-380
Pertes de valeur	-1	0	0	-6	-6
Variations de périmètre	42	0	7	0	49
Écarts de conversion	-5	0	-37	0	-42
Autres variations	205	40	14	-193	65
Valeur nette comptable au 31/12/2017*	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
Écarts 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

4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'État, de biens propres et de biens faisant l'objet de contrats de location financement.

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.

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 1^{er} 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 :

En millions d’euros	31/12/2018			31/12/2017		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	322	-24	298	332	-24	309
Terrains et constructions	23751	-10548	13203	23630	-9614	14016
Voies, terrassements, ouvrages d’art et passages à niveaux	53216	-21995	31222	48388	-18813	29575
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	28744	-13199	15545	27789	-11913	15876
Matériel de transport*	34289	-22024	12265	33659	-24410	9249
Immobilisations corporelles en cours	12713	-35	12678	13296	-42	13254
Total hors subventions	153035	-67826	85210	147095	-64817	82278
Subventions d’investissement	46598	-11790	34809	44532	-10501	34031
Total	106437	-56036	50401	102563	-54316	48247

* Dont matériel de transport en cours pour 745 M€ au 31/12/2018 (690 M€ au 31/12/2017).

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	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 01/01/2017	333	12317	24730	7606	9421	24319	-33504	45221
Acquisitions	0	12	0	116	1189	6251	-2605	4962
Cessions	-20	-59	0	-11	-58	5	1	-143
Dotations nettes aux amortissements	0	-546	-905	-924	-1030	0	1159	-2246
Pertes de valeur	0	-23	3	1	-8	-2	0	-29
Variation de périmètre	0	17	0	1	150	-0	-2	166
Écarts de conversion	0	-2	0	-9	-38	-1	0	-50
Autres variations	-4	2301	5747	9096	-377	-17318	921	366
Valeur nette comptable au 31/12/2017	309	14016	29575	15876	9249	13254	-34031	48247
<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	43	0	114	1314	6163	-2455	5179
Cessions	-10	-43	0	-9	-46	-3	1	-110
Dotations nettes aux amortissements	-1	-559	-1082	-1068	-1269	0	1371	-2608
Pertes de valeur	0	-621	-2099	-336	2980	5	0	-70
Variation de périmètre	0	2600	-2594	19	13	-0	-5	33
Écarts de conversion	0	-1	0	1	-14	-0	0	-14
Autres variations	0	-2232	7422	948	38	-6741	310	-256
Valeur nette comptable au 31/12/2018	298	13203	31222	15545	12265	12678	-34809	50401
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>52</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>658</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>714</i>

* 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 4.1.3, 4.1.4 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 -571 M€ par le reclassement des immobilisations corporelles de la filiale Foncière VESTA sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » au 30 juin 2018 avant la perte de contrôle intervenue sur le second semestre (voir 4.2.3.1);

— pour 243 M€ par l'annulation de mises en service sur le projet SEA suite à un abandon de créance 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 1^{er} 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 2018, 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 658 M€ pour les terrains et 252 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2017, ils s'élèvent respectivement à 517 M€ et 287 M€.

4.1.2.2 Biens en location

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions financées par emprunt dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Les contrats de location financement sont des contrats par lesquels le groupe, en tant que preneur, récupère, en échange d'un paiement, le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée ainsi que l'essentiel des avantages et des risques inhérents à la propriété de l'actif. Les critères d'appréciation de ces contrats sont fondés notamment sur les éléments suivants :

- le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location ;
- le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail ;
- la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué ;
- la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien ;
- les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

Les immobilisations concernées sont alors présentées à l'actif pour la valeur actualisée des paiements minimaux ou leur juste valeur si celle-ci est inférieure. Elles sont amorties selon les mêmes durées que les biens équivalents détenus en pleine propriété ou remis en jouissance lorsqu'il existe une certitude raisonnable que le Groupe en devienne propriétaire au terme du contrat de location.

Les contrats de location ne possédant pas les caractéristiques d'un contrat de location financement sont enregistrés comme des contrats de location simple et seules les redevances sont enregistrées en résultat.

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Immobilisations incorporelles	-371	-394
Immobilisations corporelles	-7634	-7567
Total acquisitions	-8005	-7961
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-46</i>	<i>-61</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-7959	-7900
BFR d'investissement	165	174
Flux d'investissement corporels et incorporels	-7794	-7726

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 110 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 46 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau ;
- des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :
 - 4316 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 1306 M€ (dont acquisition de TGV Duplex et TGV du futur, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 2455 M€ dont 106 M€ pour le matériel ferroviaire et 2349 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 112 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 23 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau ;

— des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 4125 M€ de production directe ;
- 458 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 7 M€, BPL 318 M€, CNM 133 M€) ;
- 68 M€ d'avances et acomptes ;
- 130 M€ d'acquisitions directes.

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 794 M€ (dont extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, Régio2N ou Z2N, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Rennes et Nantes, extension de la ligne de tram-train T4, prolongement EOLE ouest, création d'un pôle de bureaux à Paris Austerlitz, désaturation et valorisation quai transversal Paris Nord, modernisation de la gare Paris Montparnasse),

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1142 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 2605 M€ dont 76 M€ pour le matériel ferroviaire et 2529 M€ pour les installations fixes.

4.1.4 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

Reprise 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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Dotations aux amortissements – Immobilisations incorporelles	-387	-380	-8
Dotations aux amortissements – Immobilisations corporelles	-3 979	-3 405	-574
Subventions reprises en résultat	1 372	1 159	213
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	163	143	20
Dotations aux amortissements	-2 830	-2 482	-348

4.1.5 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 de cessions bail, la comptabilisation du résultat de cession dépend de la nature du contrat de location.

Dans le cas d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, la plus-value de cession est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

Dans le cas d'une cession débouchant sur un contrat de location simple les impacts diffèrent en fonction du niveau du prix de vente relativement à la juste valeur :

— si le prix de vente est inférieur ou égal à la juste valeur, le résultat de cession est immédiatement constaté dans le compte de résultat ;

— si le prix de vente est strictement inférieur à la juste valeur avec une perte compensée par des loyers en dessous du marché, la perte est étalée et amortie sur la durée du contrat ;

— si le prix de vente est strictement supérieur à la juste valeur, l'excédent est différé et amorti sur la durée du contrat.

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Cession d'actifs incorporels	-4	1	-5
Cession d'actifs corporels	196	296	-99
Cession d'actifs financiers	619	75	544
Résultat de cession d'actifs	811	372	440

Au 31 décembre 2018, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés aux cessions :

- de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 97 M€, par l'EPIC SNCF Réseau pour 62 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 38 M€;
- des titres Vesta générant un profit de 613 M€ (voir note 4.2.3).

Au 31 décembre 2017, ils étaient de 159 M€ pour l'EPIC Mobilités, de 83 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau et de 30 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 1^{er} 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 :

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1^{er} janvier 2017	2 736	-363	2 373
Acquisitions	65	0	65
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-1	0	-1
Conversion	-98	1	-98
Autres variations	-13	12	-1
Au 31 décembre 2017	2 689	-350	2 339
Au 1^{er} 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

Les acquisitions 2017 concernent principalement les prises de contrôle dans RE4A, Keolis Santé et Loco 2 UK.

Les acquisitions 2018 concernent principalement Captrain Espana et Open Tours – Les voyages Belges NV.

Les pertes de valeur de l'exercice concernent RE4A compte tenu des nouvelles orientations stratégiques décidées en fin d'exercice 2018.

À la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Keolis	576	559	17
Voyages SNCF*	401	452	-50
SNCF Logistics	1 341	1 307	34
dont UGT Geodis	1 124	1 100	24
dont UGT Gestionnaires d'actifs	197	197	0
dont Autres entreprises ferroviaires	19	10	10
Corporate / Performance	11	21	-9
Total	2 330	2 339	-9

* Dont Eurostar pour 355 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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Au 1^{er} janvier	782	773
Part du groupe dans le résultat net	28	33
Dépréciations	0	0
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	28	33
Variation de périmètre	182	51
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	0	-13
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	-4	3
Distribution	-30	-34
Écart de conversion	12	-32
Au 31 décembre	970	782
Dont: Co-entreprises significatives	208	208
Entreprises associées significatives	580	406
Autres entreprises mises en équivalence	181	167

En 2018, la ligne variation de périmètre est impactée par les pertes de contrôle de Vesta pour 165 M€ avec un taux de détention passant de 100% à 20% le 20 décembre 2018 (Voir note 4.2.3.1) et d'Orient Express pour 16 M€ avec un taux de détention passant de 100% à 49,9% le 16 janvier 2018.

En 2017, la ligne variation de périmètre intègre l'acquisition de BLS Cargo en juillet 2017 pour 47 M€ et la cession en octobre 2017 de Setram pour -4 M€ et Mostva pour -8 M€ (filiales STVA mises en équivalence).

Avant la cession de STVA, au 30 juin 2017, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », un reclassement sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » a été effectué sur les filiales STVA Setram et Mostva pour -13 M€.

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 cette année des entités MGW Service SAS et ALPS2) et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016, Akiem est détenue à 50% sous contrôle conjoint.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	618	87	613	67
Autres actifs courants	291	100	378	68
Total Actifs courants	909	186	991	135
Actifs non courants	47	1763	54	1355
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	60	34	60	27
Autres passifs courants	811	92	900	54
Total Passifs courants	870	126	960	81
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	1516	0	1096
Autres passifs non courants	5	17	3	19
Total Passifs non courants	5	1532	3	1114
Actif net	80	291	82	295
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
Part du groupe dans l'actif net	28	180	29	180
Valeur nette comptable des titres MEQ	28	180	29	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 527 M€ au 31 décembre 2018 (environ 420 M€ au 31 décembre 2017). Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 28 M€ au 31 décembre 2018 (29 M€ au 31 décembre 2017), est intégralement disponible.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
COMPTE DE RÉSULTAT				
Chiffre d'affaires	3037	236	3141	213
Résultat opérationnel	70	34	92	24
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-17	-51	-26	-49
Résultat financier	2	-19	0	-12
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-2	-22	-2	-14
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	4	0	2	0
Impôt sur les résultats	-12	-6	-20	-8
Résultat net des activités ordinaires	59	8	73	4
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	59	8	73	4
Part du groupe dans le résultat net	21	4	25	2

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
AUTRES INFORMATIONS				
Résultat net de l'exercice	59	8	73	4
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-1	-7	-1	6
Résultat global total	59	1	72	10
Dividendes versés au groupe	21	0	27	0

4.2.2.2 Entreprises associées significatives

Systra est un regroupement d'une trentaine de sociétés environ (pourcentage d'intérêt compris entre 17% et 42%) spécialisées dans l'ingénierie ferroviaire et qui opèrent dans le monde entier.

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 (Voir note 4.2.3.1), Vesta est détenue à 20% sous influence notable.

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	31/12/2018			31/12/2017	
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Systra
Actifs courants	4 534	27	475	4 012	491
Actifs non courants	11 279	1 276	147	12 991	156
Passifs courants	1 580	12	421	1 248	426
Passifs non courants	12 771	529	108	14 361	113
Actif net	1 461	762	93	1 395	108
<i>Reconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>					
	0	0	0	0	0
Part du groupe dans l'actif net	330	152	39	315	45
Goodwill	0	12	46	0	46
Autres	0	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	330	165	85	315	91

En millions d'euros	31/12/2018			31/12/2017	
COMPTE DE RÉSULTAT	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Systra
Chiffre d'affaires	0	0	568	0	600
Résultat opérationnel	-9	0	-1	-10	8
Résultat net des activités ordinaires	14	-1	-12	15	-15
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	14	-1	-12	15	-15
Part du groupe dans le résultat net	3	0	-5	3	-6

En millions d'euros	31/12/2018			31/12/2017	
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Systra
Résultat net de l'exercice	14	-1	-12	15	-15
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	53	0	-4	-124	-5
Résultat global total	67	-1	-16	-109	-20
Dividendes versés au groupe	0	0	0	0	2

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 273 M€ en valeur brute (418 M€ au 31 décembre 2017). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 232 M€ au 31 décembre 2018 contre 373 M€ au 31 décembre 2017. Au 31 décembre 2018, 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 2018 à 417 M€ (402 M€ au 31 décembre 2017).

À 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 174 M€ soit 196 MCHF (401 M€ soit 470 MCHF au 31 décembre 2017). 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 (727 MCHF) 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 521 M€ au 31 décembre 2018 (502 M€ au 31 décembre 2017). 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).

4.2.2.3 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 :

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	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	7	-2	8	1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	7	-2	9	0
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	2	0	-3
Résultat global total	7	-1	9	-2
Valeur nette comptable des titres MEQ	93	88	94	72

4.2.2.4 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.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	43	51
Achats et charges externes	-83	-118
Autres produits et charges	7	10
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	-34	-56

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Actifs financiers courants	17	17
Actifs financiers non courants	65	0
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.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Actifs détenus en vue d'être cédés	0	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0	1
Impact net au bilan	0	0

4.2.3.1 Perte de contrôle dans Vesta

À l'issue des négociations exclusives intervenues sur le deuxième semestre, le Groupe a cédé 80% des titres à un partenaire investisseur le 20 décembre 2018 pour un prix de 659 M€.

L'opération entraîne la perte du contrôle exclusif qu'exerçait le Groupe sur l'entité. La plus-value générée s'élève à 613 M€ avant impôts et est présentée sur la ligne « Résultat de cession d'actifs » du compte de résultat.

Par ailleurs, la perte de contrôle a impliqué la réévaluation à la juste valeur de la quote-part conservée par le Groupe dans Vesta, générant un impact positif net de 153 M€ sur la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » du compte de résultat.

À compter du 31 décembre 2018, l'entité Vesta, qui demeure sous influence notable du Groupe, est comptabilisée dans les comptes consolidés suivant la méthode de la mise en équivalence, conformément aux dispositions de la norme IAS 28 « Participations dans des entreprises associées ».

4.2.3.2 Projet de cession de Ouibus

Afin d'accélérer le développement de la mobilité partagée et permettre aux voyageurs de réaliser aisément des trajets porte-à-porte, le Groupe est entré en négociation exclusive avec Blablacar, dans le but de concrétiser un partenariat stratégique entre les deux acteurs de la mobilité. Un protocole d'accord a ainsi été conclu le 12 novembre 2018 permettant au Groupe, sous réserve que certaines conditions suspensives soient levées, de céder sa participation dans sa filiale Ouibus.

Au 31 décembre 2018, au regard de la non matérialité des actifs et passifs détenus par Oubus et des conditions suspensives afférant à l'opération, les dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » n'ont pas été appliquées.

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	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-98	-37	-62
Écarts d'acquisition	-51	0	-52
Provision pour risques et charges	0	0	0
Pertes de valeur	-150	-37	-113

Les dépréciations relatives aux écarts d'acquisition concernent principalement les entités RE4A et Loco2.

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2018	Impact résultat au 31/12/2017
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0 M€	0 M€
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Eurostar	4.3.1.4	Voyages SNCF	0 M€	0 M€

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2018	Impact résultat au 31/12/2017
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	3 160 M€	0 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	33 M€	0 M€
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	107 M€	Pas d'indice
Intercités, Direction Affrètement Voyageurs	4.3.2.4	Intercités	-9 M€	0 M€
Infrastructure	4.3.2.5	SNCF Réseau	-3 400 M€	0 M€

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous 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, 1 124 M€ (1 100 M€ au 31 décembre 2017) 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 :

	2018	2017
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 506 M€	1 643 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)	7,0%–8,0%	6,7%–7,7%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Au 31 décembre 2018, 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.

4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 576 M€ (559 M€ au 31 décembre 2017) 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 86 M€ (124 M€ au 31 décembre 2017) 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 :

	2018	2017
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 865 M€	1 757 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)	5,8%–6,8%	5,9%–6,7%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Aucune dépréciation n'a été constatée au 31 décembre 2018. 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 ± 271 M€ sur la valeur recouvrable (± 210 M€ en 2017). Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 409 M€ sur la valeur recouvrable (± 512 M€ en 2017).

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (197 M€ au 31 décembre 2017) 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 :

	2018	2017
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 555 M€	1 479 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)	4,7%–5,3%	4,5%–5,1%
Taux de croissance long terme	2,00%	1,80%

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, 355 M€ (358 M€ au 31 décembre 2017) 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 260 M€ (262 M€ au 31 décembre 2017) 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 :

	2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	2 063 M€	1 913 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)	7,2%–8,1%	7,2%–8,1%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

- l'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise pour revenir à un niveau ante attentats ;
- 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;
- les taux d'actualisation constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT;
- 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 approuvé au Board d'Eurostar en décembre 2018 (en décembre 2017 pour le test 2017). Elle tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs 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 et au climat actuel d'insécurité dû aux attentats ce qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

En lien avec les effets attendus du Brexit, le plan stratégique d'Eurostar arrêté le 29 novembre 2018 inclut une baisse des trafics des professionnels.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- le taux de marge opérationnelle de l'activité, montrent qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 97 M€ sur la valeur recouvrable (± 95 M€ en 2017);
- les investissements, montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 95 M€ sur la valeur recouvrable (± 75 M€ en 2017);
- un décalage de 1 an de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 90 M€ (± 465 M€ en 2017 avec un décalage de 3 ans);
- le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ± 25 bp entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 84 M€ (± 80 M€ en 2017);
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 10 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 20 M€ sur la valeur recouvrable (± 35 M€ en 2017 pour ± 20 bp).

Une baisse complémentaire de la marge opérationnelle d'environ 16% 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.

À 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 CDPQ/Hermès et SNCF 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 2018 et/ou en 2017

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 a 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 a 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, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent 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 d'une année 2020 à titre indicatif, a été déposé auprès de l'ARAFER le 16 mars 2018. L'ARAFER a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019 en date du 09 juillet 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions a par ailleurs saisi l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 en janvier 2019. Par ailleurs, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire confirme le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1^{er} janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1^{er} 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 ont été établis pour SNCF Gares & Connexions. Les directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, 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.

Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle. En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité.

Suite à la décision ARAFER 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de marge, les actifs du Matériel sont qualifiés d'actifs de support et 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.

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 constituent des indices de reprise 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 3 193 M€, dont 3 160 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.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
UGT		
Actif testé	2 097 M€	2 102 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)	6,8%–7,6%	6,7%–7,6%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :

- une croissance modérée des produits du trafic –hors lignes nouvelles– sur les 10 prochaines années pour tenir compte notamment des hypothèses macro-économiques et de la montée en puissance de la concurrence multimodale ;

- un scénario d'arrivée de la concurrence ferroviaire progressif à partir de l'ouverture du marché ;

- une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics ;

- une trajectoire de péages désormais indexée sur l'Indice des Prix à la Consommation (1,8% en 2020 et 1,75% à partir de 2021) ;

- un taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;

- une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023 ;

- un 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 intégrant la commande de 100 rames TGV2020.

Plusieurs de ces hypothèses sont entourées d'aléas importants, notamment celles dépendantes de facteurs exogènes à l'entreprise pouvant impacter la réalisation des projections économiques et financières :

- le calendrier d'arrivée et l'impact de la concurrence ferroviaire ;

- l'hypothèse d'une trajectoire des taxes de CST et TREF en baisse, en lien avec l'activité Intercités, ainsi que les dispositions fiscales sous-jacentes ;

- la mise en œuvre d'un certain nombre de leviers issus de la réforme ferroviaire, avec notamment le futur accord de branche.

La sensibilité des principales hypothèses a été évaluée et analysée comme suit :

- une variation de la croissance des produits du trafic TGV domestique hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet d'environ ± 950 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 257 M€ sur la valeur recouvrable;

— une variation de 10 M€ du montant prévu des investissements en année normative aurait un effet d'environ ± 68 M€ sur la valeur recouvrable;

— un décalage de 3 ans de la date d'arrivée de la concurrence sur le marché entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 582 M€;

— une variation de ± 50 bp du taux d'actualisation entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 771 M€;

— une variation de ± 20 bp du taux de croissance de l'année normative sur toute la période aurait un effet d'environ ± 187 M€ sur la valeur recouvrable;

— un retour à la trajectoire de CST/TREF du précédent plan stratégique (validé le 23 février 2018) entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ -473 M€.

Compte tenu de la valeur recouvrable déterminée au 30 juin 2018, aucune des analyses de sensibilité indiquées ci-dessus, prise individuellement, ne remet en cause la reprise de dépréciation des actifs de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys).

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou reprises de valeur n'a été identifié.

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 valeur de 273 M€. La reprise 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€. Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou reprises de valeur n'a été identifié.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

2018	
Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1767 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)	5,0%–5,5%
Taux de croissance long terme	1,90%

Le test de valeur a été réalisé en tenant compte de prévisions de trésorerie sur une période de 10 ans, contre 5 ans auparavant. Ce nouvel horizon est considéré comme mieux adapté au modèle économique et capitalistique de SNCF Gares & Connexions pour tenir compte des facteurs contribuant à l'évolution de la trajectoire financière tels que mentionnés ci-dessus (délai de retour sur les nouveaux investissements, notamment en matière immobilière, ainsi que sur les plans de performance).

La valeur terminale prise en compte dans le test de valeur a un poids prépondérant (82,5%) dans la détermination de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT. Les principales hypothèses retenues en année normative sont les suivantes :

- un taux de marge opérationnelle équivalent à celui de 2028;
 - des investissements correspondant à la moyenne de la période 2025-2028 ;
 - des amortissements normatifs traduisant l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.
- Par ailleurs, les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :
- le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale ;
 - le taux de rémunération des capitaux investis ;
 - le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;
 - le niveau d'investissements requis pour la réalisation de la trajectoire.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 282 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 242 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux d'actualisation (± 20 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 120 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.2.4 UGT Intercités et UGT Direction Affrètement Voyageurs (DAV)

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La 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 conformes aux annonces du secrétaire d'État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

À 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, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Cet élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011. Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -84 M€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé au 31.12.2017. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

Au 30 juin 2018, une dépréciation de 9 M€ a été constatée suite au transfert des engins de la Direction Affrètement Voyageurs vers Intercités.

Compte tenu de la clause de revoyure de mai 2017 donnant ainsi une nouvelle trajectoire financière pour la période 2019-2020, en cours de signature au 31 décembre 2018, un test de perte de valeur a été réalisé. Celui-ci n'a conduit à aucune reprise ni dépréciation complémentaire.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Intercités	Intercités
UGT	Intercités, DAV	Intercités
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)	6,0%–6,9%	6,9%–7,3%
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.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

4.3.2.5 UGT Infrastructure

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

Au 31 décembre 2016, la finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation en Conseil d'administration de SNCF Réseau du 20 décembre 2016 avait constitué un indice de variation de valeur. Un nouveau test avait ainsi été réalisé. Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance avaient concerné la prise en compte d'hypothèses de productivité complémentaires sur les charges, la révision à la baisse de la redevance quais, et la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels. Ce nouveau test avait alors permis de confirmer la valeur économique du réseau et avait été l'occasion de faire évoluer la méthode d'élaboration du test vers une méthodologie plus standard, en lien avec le nouveau contexte du contrat de performance.

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2017, l'évolution de la fiscalité (suppression du CICE et diminution progressive des taux d'IS) ainsi que les évolutions de cotisations patronales et salariales annoncées dans le cadre des lois de finances et loi de financement de la sécurité sociale pour 2018 ont constitué des indices de variation de valeur et un nouveau test a été réalisé selon la même méthodologie que le test réalisé au 31 décembre 2016.

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

- du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018 ;

- des échanges avec l'État qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€, la valeur recouvrable du réseau ressortant à 30,1 Mds€, dont 93% représentée par la valeur terminale, pour une valeur nette comptable de référence de 33,5 Mds€ au 30 juin 2018. Il est précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'État 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.

Dans le cadre de sa clôture des comptes au 31 décembre 2018, SNCF Réseau n'a pas identifié d'indice de variation de valeur de ses actifs d'infrastructure et n'a donc pas réalisé de test de valeur.

Il est précisé que l'avis défavorable de l'ARAFER, rendu le 11 février 2019 sur la tarification des péages pour l'HDS (horaire de service) 2020 des activités conventionnées de SNCF Réseau, n'a pas été considéré comme un indice de perte de valeur dans la mesure où il ne devrait pas s'appliquer aux années postérieures à 2020.

En effet, l'État a fait part à SNCF Réseau d'un projet d'ordonnance, pris en application de l'article 33 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui prévoit d'introduire, au sein de l'article 2133-5 du code des transports, le fait que la soutenabilité des péages des activités conventionnées est réputée acquise dès lors que l'existence d'un contrat de service public garantit l'équilibre économique des entreprises ferroviaires sur les segments de marchés considérés, en s'assurant que le montant global des redevances à la charge d'une activité de transports conventionnée n'excède pas la part du coût complet de gestion du réseau imputable à cette activité. Ce projet d'ordonnance est actuellement en cours de consultation à l'ARAFER et au Conseil d'État. Sa publication interviendra au plus tard fin mars 2019, date de fin de l'autorisation donnée au Gouvernement par le Parlement pour prendre des mesures par voie d'ordonnance sur ce sujet.

Il est précisé que la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2018 à 31,0 Mds€, contre 32,8 Mds€ au 31 décembre 2017, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes.

Les autres immobilisations en cours (1,8 Mds€ au 31 décembre 2018 contre 0,9 Mds€ au 31 décembre 2017) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30 juin 2018 ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

- la méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur ;

- il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées 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 ;

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

— les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,3%, sans changement par rapport au taux retenu pour le test réalisé au 31 décembre 2017.

— 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 ont été mises à jour pour tenir compte des accords intervenus entre l'entreprise et l'État, issus de la nouvelle trajectoire économique et financière, et qui concernent :

— 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 initial 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 dans le cadre de la tarification 2019 ;

— des investissements additionnels programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016). 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 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'État 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 par la SNCF sur le résultat de SNCF Mobilités, et complétée 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 GPF dans le cadre de l'organisation juridique et fiscale actuelle du groupe présentée à son Conseil

de surveillance le 27 juillet pour information.

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

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	2018	2017
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	33,5 Mds €	32,8 Mds €
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030 + année normative actualisée à l'infini	Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030 + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation	5,2%–5,3%	5,2%–5,3%
Taux de croissance long terme	1,70%	1,70%

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

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

— une variation de ± 10 bp du taux d'actualisation représente une variation de $\pm 1,2$ Md€ de valeur recouvrable ;

— une variation de ± 10 bp du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de $+0,8$ Md€.

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

— une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de $\pm 2,0$ Mds€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages ;

— une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représente une variation de $\pm 1,8$ Md€ de la valeur recouvrable.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2018	31/12/2017
Variation des stocks et encours	25	65
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	611	67
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	749	-39
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	113	-172

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 2018, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018			31/12/2017	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	1 074	-212	862	887	-25
Produits finis	310	0	310	294	16
Encours de production	37	-9	28	34	-6
Stocks et en-cours	1 422	-221	1 200	1 215	-15

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2018
Matières premières et fournitures – dépréciation	-171	-76	35	0	0	-212
Produits finis – dépréciation	0	0	0	0	0	0
Encours de production – dépréciation	-8	-2	1	0	0	-9
Dépréciations de stocks	-179	-78	37	0	0	-221

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	31/12/2018			31/12/2017	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	3 948	-143	3 805	3 727	77
Créances sur l'État et les collectivités	2 315	0	2 315	2 116	199
Autres créances d'exploitation	3 471	-22	3 450	3 376	73
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	113	0	112	123	-11
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	0	0	0	2	-2
Montant net des créances d'exploitation	9 847	-165	9 681	9 345	336

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2018 et 2017 :

En millions d'euros	31/12/2017	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre		Change et autres	31/12/2018
Clients et comptes rattachés – dépréciation	-163	-129	149	0	0	0	0	-143
Autres créances d'exploitation – dépréciation	-25	-1	3	1	0	0	0	-22
Total	-188	-130	152	1	0	0	0	-165

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre		Change et autres	31/12/2017
Clients et comptes rattachés – dépréciation	-179	-81	78	1	-1	19	19	-163
Autres créances d'exploitation – dépréciation	-29	-3	6	0	0	0	0	-25
Total	-209	-83	84	1	-1	20	20	-188

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	31/12/2018						Total
	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				
			< 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

En millions d'euros	31/12/2017						Total
	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 453	423	719	73	69	152	3 890
Total	2 453	423	719	73	69	152	3 890

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	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	6 410	5 854	556
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>913</i>	<i>800</i>	<i>113</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	515	693	-178
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>328</i>	<i>230</i>	<i>99</i>
Dettes sociales	2 526	2 555	-29
Dettes sur l'État et les collectivités	1 639	1 843	-205
Autres dettes d'exploitation	714	755	-41
Produits constatés d'avance	2 420	1 698	722
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	9	3	6
Total des dettes d'exploitation	14 234	13 403	831

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	31/12/2018
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

Les données comparatives à ce tableau ne sont pas présentées, en application de la méthode de transition simplifiée prévue par la norme IFRS 15 (Voir note 1.2.1).

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 doive 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 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. À l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

En millions d'euros	01/01/2018	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice		Autres Variations	31/12/2018	dont courant	dont non courant
			(utilisées)	(non utilisées)				
Litiges et risques contractuels	300	105	-55	-82	-1	268	58	210
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	224	51	-160	-17	0	98	27	71
Risques environnementaux	869	27	-48	-26	-11	811	2	809
Coûts de restructuration	18	15	-10	-3	2	22	17	5
Autres	244	46	-23	-43	2	226	62	164
Total provisions	1 656	244	-296	-170	-9	1 426	166	1 260

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 7 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2018.

La hausse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours de l'exercice 2018, une diminution des provisions de 16 M€ dont 5 M€ en contrepartie de la ligne «Variation nette des provisions» du résultat opérationnel courant et 11 M€ (dans la colonne «Autres variations») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1).

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 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 1^{er} février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1^{er} 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. À 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 : 156 M€ (160 M€ en 2017) ;
- coûts liés à l'amiante : 650 M€ (703 M€ en 2017).

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 seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes en 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne «Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers».

— Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T1 de cotisation vieillesse

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Par arrêtés du 02 mai 2017 et du 3 octobre 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils intégraient la nouvelle méthode de calcul préconisée par l'entreprise et avalisée par le Conseil d'État dans ses rendus de jugement de 2016.

Le produit total acquis à SNCF s'élève à 89 M€ dont 66 M€ au titres de 2013 et 2014 et 23 M€ au titre de 2015 et 2016. Ce produit a été comptabilisé sur la ligne «Autres produits et charges opérationnels» du compte de résultat pour 58 M€ dans les comptes de l'exercice 2016 et 31 M€ dans les comptes de l'exercice 2017.

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

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1^{er} mai 2017. Depuis le 2 mai 2017, l'entreprise s'acquiesce des cotisations T2 au nouveau taux fixé par le décret. Néanmoins l'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Plusieurs mémoires complémentaires et en réplique ont été produits depuis, tant par l'entreprise que par l'État. Un rapporteur ayant été désigné, l'audience au Conseil d'État a eu lieu le 9 juillet 2018 et une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018.

Suite à cet arrêt, SNCF a constaté, dans ses comptes au 31 décembre 2018, une provision de 8 M€ affectant la valorisation des engagements du personnel pour les agents au statut.

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. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

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.

Par ailleurs, l'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

En parallèle, l'Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 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 a retenu les deux griefs suivants : (i) que la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie, (ii) la circonstance aggravante de réitération de l'infraction. La Cour d'appel a confirmé le montant de la sanction à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités de 48 M€ majoré de 10% au titre de la circonstance aggravante, soit un montant total de 53 M€. Pour rappel, ce montant a déjà fait l'objet de règlements par l'EPIC SNCF Mobilités en 2013 et 2017. SNCF Mobilités a décidé de se pourvoir en cassation.

— 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. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

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€. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence devant la Cour d'appel de Paris. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016. Le 22 janvier 2016, Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision et l'audience a eu lieu en mars 2017. La décision de la Cour d'appel de Paris a finalement été rendue le 19 juillet 2018 : elle conduit à diminuer l'amende de 196 M€ à un montant de 166 M€. Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et 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 groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018 (voir note 2.2.1).

— Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

À 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 des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confiée à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

Depuis l'accident, l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. À la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

— 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.

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, non remis à ce jour.

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 2018.

— 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 courant 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.

À ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés au 31 décembre 2018.

— Déraillement à Culoz

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

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 la clôture.

4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF à d'anciens salariés (voir note 4.5.2, litiges résolus).

SNCF Réseau a fait l'objet d'un contrôle fiscal en 2017 et avait comptabilisé une provision pour les éléments de redressement acceptés. En revanche, elle en conteste d'autres, dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER versées par l'État pour le compte des régions et qui feront l'objet d'une démarche contentieuse.

SNCF Réseau a toutefois mis en place à compter de l'exercice 2017 les modifications préconisées par la direction de la législation fiscale dans le cadre de sa réponse à la demande de rescrit de l'Entreprise. Ces modifications concernent la convention annuelle entre l'État et SNCF Réseau qui détermine notamment le montant de la Redevance d'Accès (RA), et les factures de RA TER adressées à l'État pour le compte des régions. Elles permettent ainsi, de confirmer la qualification en chiffre d'affaires de la RA TER, contrepartie de prestations de services rendues, en accord avec l'Administration fiscale.

En septembre 2018, l'Administration fiscale a répondu favorablement au courrier de contestation de SNCF Réseau et a abandonné le redressement relatif à la RA.

SNCF Réseau a poursuivi la procédure fiscale par des entrevues et entretiens avec l'Administration fiscale qui a conduit à une sortie du dossier par voie amiable. En conséquence, la provision de 3 M€ au titre des éléments non contestés a été reclassée en charges à payer et une charge à payer complémentaire de 3,5 M€ a été comptabilisée au 31 décembre 2018.

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 mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels non conservés, aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs qui ne seront plus utilisés.

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^e 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).

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 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Valeur actualisée des obligations	3 047	3 074
Juste valeur des actifs du régime	-341	-356
Situation nette des régimes	2 706	2 717
Effet du plafonnement de l'actif	1	1
Passif (actif) net à la date de clôture	2 707	2 718
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 706</i>	<i>2 718</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>0</i>	<i>1</i>

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Retraite et autres avantages assimilés	439	431
Prévoyance CS	58	58
Action Sociale	297	296
Rentes Accidents du travail	1 071	1 105
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 865	1 889
Rentes Accidents du travail	46	46
Médailles du travail et autres avantages assimilés	196	183
Cessation progressive d'activité (CPA)	411	428
Compte épargne temps (CET)	189	173
Passif au titre des autres avantages à long terme	842	829
Passif total	2 707	2 718
- dont non courant	2 540	2 555
- dont courant	167	163

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	31/12/2018	31/12/2017
Total passif (actif) net à l'ouverture	2718	2708
Coût des services rendus	223	208
Coût des services passés	4	-5
Effet des liquidations du régime	0	-2
Intérêt financier net	33	40
Écarts actuariels générés sur la période	-78	17
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-187	-195
Contribution de l'employeur au fonds	-9	-8
Effet des variations de périmètre	0	-9
Effet de change	-1	-7
Autres	2	-30
Total passif (actif) net à la clôture	2707	2718

Sur 2018, le gain actuariel net de 78 M€ s'explique essentiellement par la hausse des taux d'actualisation et d'inflation 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€.

Sur 2017, la perte actuarielle nette de 17 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires: le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -30 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 13 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.

Sur 2017, la ligne « Effet des variations de périmètre » concerne principalement STVA pour des montants valorisés à la date de cession en octobre 2017 (-7 M€ sur le passif net et -21 M€ sur la valeur actualisée de l'obligation).

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						-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>	301	58	297	1 117	600	196	2 569
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	478						478

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	356	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture 1
Rendement implicite des actifs de régime	9	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif
Écarts actuariels générés sur la période	-14	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif
Effet des réductions et liquidations	0	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture 1
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	

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 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

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

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et autres épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Valeur actualisée de l'obligation l'ouverture	817	54	285	1 108	609	191	3 064
Coût des services rendus	37	1	5	43	75	47	208
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-1	0	0	0	0	-3	-3
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations	-1	0	0	0	0	-1	-2
Coût financier	16	1	4	17	9	2	50
Écarts actuariels générés sur la période	-12	5	12	44	-13	1	36
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-21	-2	-11	-62	-52	-47	-195
Prestations payées par le fond	-9	0	0	0	0	0	-9
Effet des variations de périmètre	-22	0	0	0	0	-1	-23
Effet de change	-18					-2	-21
Autres	0	0	0	0	-27	-3	-31
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	786	58	296	1 150	601	183	3 074
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	305	58	296	1 150	601	183	2 593
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	480						480

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés		
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	356	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Rendement implicite des actifs de régime	9	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Écarts actuariels générés sur la période	20	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet des réductions et liquidations	0	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1
Contribution de l'employeur au fonds	8		
Cotisation des salariés au fonds	0		
Prestations payées par le fonds	-9		
Effet des variations de périmètre	-13		
Effet de change	-14		
Autres	-1		
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	356		

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	786	58	296	1 150	601	183	3 074
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-356	0	0	0	0	0	-356
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1	0	0	0	0	0	1
Total Passif (actif) net à la clôture	430	58	296	1 150	601	183	2 718
Actif disponible après effet du plafonnement	1						1
Total Passif à la clôture	431	58	296	1 150	601	183	2 719

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Obligations	84	82
Actions	238	251
Biens immobiliers	1	1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	16	21
Juste valeur totale des actifs du régime	341	356
<i>Dont marché actif</i>	336	350
<i>dont zone Euro</i>	14	14

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 2018, contre 12 M€ au 31 décembre 2017). 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 recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

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

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	7
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	12

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 2019, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

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 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 2018 et 2017 est détaillée ci-après.

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

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Coût des services rendus	37	1	5	43	75	47	208
Coût des services passés générés sur l'exercice	-1	0	0	0	0	-3	-5
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-1	0	0	0	0	-3	-3
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations sur l'obligation	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	35	1	5	43	75	43	202
Intérêt financier net du régime	7	1	4	17	9	2	40
<i>Dont coût financier</i>	16	1	4	17	9	2	50
<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			0	-13	1	-12
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	7	1	4	17	-4	2	29
Total Charge comptabilisée	42	2	10	61	71	45	231

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 1,6 milliards d'euros sur 2018 (1,7 milliards d'euros en 2017). 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 1^{er} 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.

31/12/2018 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	-182	-11	55	-372	-510
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

31/12/2017 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	-217	-6	67	-328	-484
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	12	-5	-12	-44	-48
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	20				20
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	-1				-1
Écarts de réévaluation à la clôture	-182	-11	55	-372	-510

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 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.

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 31,98 % pour l'EPIC SNCF Réseau, 25,94 % pour l'EPIC SNCF Mobilités et 10,74 % pour 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 15 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.

	31/12/2018	31/12/2017
Taux d'actualisation	1,58%	1,23%
Taux d'inflation	1,90%	1,75%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	1,90%	1,75%
Rentes Accidents du travail	1,90%	1,75%
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	31,98%–25,94%–10,74%	31,98%–25,94%–10,74%

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 :

	31/12/2018					31/12/2017				
	GRANDE-Zone Euro BRETAGNE				Suède	GRANDE-Zone Euro BRETAGNE				Suède
	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar Holding AB	Geodis Wilson AB	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar Holding AB	Geodis Wilson AB
Taux d'actualisation	1,68%	1,40%	1,26%	2,90%	2,50%	1,35%	1,10%	0,88%	2,70%	2,80%
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,63%	4,29%	2,70%	3,00%	2,00%	2,61%	4,34%	2,60%	3,00%
Taux d'inflation	1,90%	1,90%	1,90%	3,20%	2,00%	1,75%	1,75%	1,75%	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

31/12/2018 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	-1	-10
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				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				-14				
Effet de change	1				1				
Autres	0				0				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-168	-12	50	-347	-477				
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	2	19

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	Total Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total Long- terme *
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-217	-6	67	-328	-484				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-10	-2	5	15	8	1	42	4	47
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	11	0	0	0	11	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	11	-3	-17	-59	-67	-1	-30	-5	-36
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	12	-5	-12	-44	-48	0	13	-1	12
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	20				20				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	20				20				0
Effet de change	5				5				0
Autres	-1				-1				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-181	-11	55	-372	-509				0
Total ajustements liés à l'expérience	10	-2	5	15	27	1	42	4	47
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	23	-3	-17	-59	-56	-1	-30	-5	-36

* 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 2018.

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

31/12/2017 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	-39	-2	-11	-42	-17
Variation de -0,25pt	29	2	12	44	18
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de +0,25pt		2	12	44	
Variation de -0,25pt		-2	-11	-41	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de +1pt					16
Variation de -1pt					-16

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	31/12/2018	31/12/2017
Avantages à court terme	8,0	6,5
Avantages postérieurs à l'emploi	0,0	0,0
Indemnités de fin de contrat	0,0	0,0
Total	8,0	6,5

L'évolution constatée s'explique par un élargissement des Comités Exécutifs de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, qui comprennent 22,5 membres équivalent temps plein en 2018, contre 17 en 2017.

Le salaire brut moyen des principaux dirigeants du Groupe est en baisse de 5%.

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 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 :

En millions d'euros	31/12/2018*	31/12/2017	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	56	-11	67
Gains et pertes sur instruments dérivés	272		
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-193		
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-12		
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	4		
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	1		
Autres gains et pertes de juste valeur	-17		
Coût de l'endettement financier net	-1 501	-1 495	-6
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	77		
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	-1 638		
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur instruments financiers à la juste valeur par capitaux propres</i>	0		
Autres charges et produits financiers	-7	58	-65
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 447	-5

* La mise en œuvre de la norme IFRS9 s'accompagne par des informations complémentaires en annexes pour ce qui concerne le coût de l'EFN (amendement IFRS7). Les données comparatives ne sont pas retraitées (voir note 1.2.2).

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Charges financières	-2 089	-1 870	-220
Produits financiers	637	422	215
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 447	-5

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 :

- évaluation au coût amorti ;
- évaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- évaluation 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.

31/12/2018		Instruments financiers							Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments		À la juste valeur par capitaux propres			À 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	2384	266	2650	-	2650	-	2650	2650	-	2650	-	
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	1478	42	1520	-	1520	-	1520	1841	-	1841	-	
Cash collatéral actif		-	1527	1527	-	1527	-	1527	1527	1120	408	-	
Autres prêts et créances	6.1.2.1	863	245	1108	-	1104	4	1108	1122	0	1120	2	
Actifs financiers de concession	3.3	923	137	-	-	1060	-	1060	1114	-	1114	-	
Titres de dettes	6.1.2.3	72	-	72	-	-	72	72	72	-	72	0	
Sous-total instruments de dette		5720	2217	6878	-	7861	76	7937	8325	1120	7203	2	
Actifs de retraite	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Placements dans des instruments de capitaux propres	6.1.2.2	198	0	-	171	-	26	198	198	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	1071	393	1464	-	-	-	1464	1464	-	1464	-	
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	-	8197	8197	-	-	8197	8197	8197	7148	1048	0	
Total des actifs financiers courants et non courants		7692	11025	17446	171	7861	9208	1464	18704	19092	8278	10643	171
Emprunts obligataires		56676	3563	60239	-	60091	148	-	60239	68723	-	68723	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2475	355	2830	-	2830	-	-	2830	2839	0	2839	-
Dettes de location-financement		404	90	493	-	493	-	-	493	494	-0	494	-
Sous-total emprunts	6.1.2.4	59555	4008	63563	-	63415	148	-	63563	72056	0	72056	-
dont:		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ne faisant pas l'objet d'une couverture		44044	1937	45982	-	45982	-	-	45982	54105	0	54105	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie		10921	1574	12495	-	12495	-	-	12495	12769	-	12769	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4444	495	4939	-	4939	-	-	4939	5034	0	5034	-
- évalués selon l'option « juste valeur »*		146	2	148	-	-	148	-	148	148	0	148	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2680	93	2773	-	-	-	2773	2773	2773	-	2773	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	540	121	661	-	-	661	-	661	661	-	661	-
Emprunts et dettes financières		62774	4221	66996	-	63415	808	2773	66996	75489	0	75489	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	-	4380	4380	-	4380	-	-	4380	4380	468	3912	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1558	-	-	1558	-	-	-	1558	1558	-	-	1558
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2438	279	2717	-	2717	-	-	2717	2717	-	2717	-
Total des passifs financiers courants et non courants		66770	8881	74093	1558	70512	808	2773	75651	84145	468	82118	1558
Endettement financier net du groupe		58654	-2008	56647	-	63711	-8373	1309	56647	64806	-7802	72611	-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 la comptabilisation initiale.

31/12/2017	Instruments financiers															
	Rubrique au bilan et classes d'instruments				À la juste valeur par capitaux propres				Prêts, créances, dettes au coût amorti		À la juste valeur par résultat		Dérivés qualifiés de couverture	Total	Juste valeur	
En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À 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			
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2418	301	2719	-	2719	-	-	2719	2719	-	2719	-			
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	1491	42	1533	-	1533	-	-	1533	1923	-	1923	-			
Cash collatéral actif		-	1657	1657	-	1657	-	-	1657	1657	1084	573	-			
Autres prêts et créances	6.1.2.1	711	144	855	-	855	-	-	855	875	1	871	3			
Actifs financiers de concession	3.3	1195	117	-	-	1312	-	-	1312	1439	-	1439	-			
Sous-total prêts et créances		5815	2261	6763	-	8076	-	-	8076	8613	1085	7525	3			
Actifs de retraite	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.2	229	0	-	229	-	-	-	229	229	-	38	191			
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.3	-	51	51	-	-	51	-	51	51	51	0	-			
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1395	108	1503	-	-	-	1503	1503	1503	-	1503	-			
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	736	130	866	-	-	866	-	866	866	-	866	-			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	-	10008	10008	-	-	10008	-	10008	10008	9239	770	-0			
Total des actifs financiers courants et non courants		8188	12558	19192	229	8076	10925	1503	20734	21271	10374	10703	194			
Emprunts obligataires		56291	3436	59727	-	59548	179	-	59727	68288	-	68288	-			
Emprunts auprès des établissements de crédit		2463	100	2563	-	2563	-	-	2563	2567	0	2566	0			
Dettes de location-financement		641	217	858	-	858	-	-	858	857	0	857	0			
Sous-total emprunts	6.1.2.4	59395	3752	63147	-	62968	179	-	63147	71711	0	71710	1			
dont:		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
- évalués au coût amorti		54364	3592	57956	-	57956	-	-	57956	66419	0	66418	1			
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4884	128	5012	-	5012	-	-	5012	5113	-	5113	-			
- évalués selon l'option juste valeur (*)		147	32	179	-	-	179	-	179	179	-	179	-			
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2739	31	2769	-	-	-	2769	2769	2769	-	2769	-			
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	590	182	772	-	-	772	-	772	772	-	772	-			
Emprunts et dettes financières		62724	3965	66689	-	62968	952	2769	66689	75253	0	75252	1			
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	-	4331	4331	-	4331	-	-	4331	4331	1953	2378	-			
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1275	-	-	1275	-	-	-	1275	1275	-	-	1275			
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2465	270	2736	-	2736	-	-	2736	2736	-	2736	-			
Total des passifs financiers courants et non courants		66464	8567	73756	1275	70035	952	2769	75031	83595	1954	80366	1276			
Endettement financier net du groupe		58439	-3875	54564	-	63271	-9974	1266	54564	62718	-8421	71140	-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 145 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 1 155 M€ pour BPL, 1 119 M€ pour CNM et 375 M€ pour GSM-R (respectivement 1 159 M€, 1 067 M€ et 491 M€ au 31 décembre 2017) ;
- 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) à compter de 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 à 2017 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Un protocole d'accord a été signé en 2018 qui met un terme définitif au litige afférent au PPP CNM. Au 31 décembre 2018 le contentieux BPL est toujours en cours. Il n'a fait l'objet d'aucune comptabilisation car la réclamation est contestée par l'entreprise.

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.

À 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 2018, 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 171 M€ (229 M€

au 31 décembre 2017), 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 :

- à 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. À 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.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	4 291	7 204	-2 913
Disponibilités	3 906	2 804	1 101
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	8 197	10 008	-1 811
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-467	-275	-193
Trésorerie et équivalents de trésorerie des activités abandonnées classés parmi les actifs détenus en vue d'être cédés et les passifs relatifs à ces actifs (voir note 4.2.3)	0	0	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	7 728	9 733	-2 004

* 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 3 389 M€ au 31 décembre 2018 (6 408 M€ au 31 décembre 2017).

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 3 652 M€ en 2018 (4 290 M€ en 2017). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 217 M€ (2 993 M€ en 2017).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 3 652 M€ en 2018 (négatifs de 5 787 M€ en 2017).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels pour 7 794 M€ en 2018 (7 726 M€ en 2017) ; ils sont détaillés en note 4.1.3 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 028 M€ en 2018 (1 047 M€ en 2017) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour 178 M€ en 2018 (-905 M€ en 2017).

— Ils sont compensés par :

- des incidences des variations de périmètre pour 614 M€ en 2018 liées principalement à la cession de la foncière VESTA (55 M€ en 2017, dont 180 M€ de trésorerie provenant de la cession STVA) ;
- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 366 M€ en 2018 contre 423 M€ en 2017 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 2 413 M€ en 2018 contre 2 665 M€ en 2017 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1 379 M€ en 2018 contre 1 031 M€ en 2017.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 1 991 M€ en 2018 (ils étaient positifs de 3 296 M€ en 2017). Ils proviennent principalement :

— du paiement des intérêts financiers nets pour 1 590 M€ (1 464 M€ en 2017) ;

— d'une augmentation des dettes de trésorerie pour 266 M€ (contre une augmentation des dettes de trésorerie de 58 M€ en 2017) ;

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 2 441 M€ (1 782 M€ en 2017). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à 0 M€ (0 M€ en 2017) ;

— de nouveaux emprunts, nets des frais et primes d'émission, pour 2 593 M€ (6 689 M€ en 2017) dont 2 277 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Réseau (4 878 M€ en 2017) et 8 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Mobilités (1 428 M€ en 2017).

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	31/12/17	Flux de trésorerie liés aux activités de financement						Variations non monétaires					31/12/18
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Variations des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre	Variations non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	74 755	2 593	-2 439	-275	-218	-266	0	539	-3	23	46	428	75 183
Emprunts obligataires	59 727	2 285	-1 952	0	-70	0	0	87	0	0	0	162	60 239
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 563	294	-60	0	1	0	0	17	-2	19	0	-2	2 830
Dettes de location-financement	858	15	-427	0	0	0	0	0	-1	5	46	-1	493
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	4 055	0	0	0	0	-266	0	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	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	0	-124	0	0	0	166	3 433
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 736	0	0	-275	0	0	0	153	0	0	0	103	2 717
Actifs (B)	6 665	0	1	-271	-129	0	0	95	0	0	0	224	6 586
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 533	0	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	0	5
Dépôts et cautionnements	39	0	1	0	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	0	-41	0	0	0	169	2 369
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 719	0	0	-271	0	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	0	
Charges		0	0	0	-1 818	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	317	0	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	0	444	-4	23	46	204	68 596

En millions d'euros	31/12/16	Flux de trésorerie liés aux activités de financement						Variations non monétaires					31/12/17
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Variations des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre de	Variations non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	70 664	6 689	-1 779	-63	-8	58	-4	-1 162	-76	179	61	196	74 755
Emprunts obligataires	55 862	6 306	-1 495	0	3	0	0	-949	0	0	0	0	59 727
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 311	370	-202	0	1	0	0	13	-69	158	0	-20	2 563
Dettes de location-financement	863	12	-82	0	0	0	0	0	-3	4	61	3	858
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	4 151	0	0	0	0	58	0	-168	0	0	0	15	4 055
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 177	0	0	0	0	0	-4	86	0	16	0	0	1 275
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 702	0	0	0	-12	0	0	-144	-4	1	0	-1	3 542
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 599	0	0	-63	0	0	0	0	0	0	0	200	2 736
Actifs (B)	7 286	0	3	-63	4	0	0	-815	-2	10	0	241	6 665
Créance envers SNCF Réseau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 545	0	0	0	0	0	0	-12	0	0	0	0	1 533
Autres prêts et créances - ICNE	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	-2	5
Dépôts et cautionnements	30	0	3	0	0	0	0	0	-2	9	0	-1	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	3 170	0	0	0	4	0	0	-803	0	0	0	-1	2 370
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 537	0	0	-63	0	0	0	0	0	0	0	245	2 719
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-1 452	0	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-1 810	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	358	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	63 378	6 689	-1 782	0	-1 464	58	-4	-347	-74	169	61	-45	68 090

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 en 2014 à 10,9 Mds€. Cette requalification n'entraîne pas de modification

des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

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, l'EPIC SNCF n'étant pas autorisée à émettre des emprunts sur le marché.

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 2018 est de 99,40% comparée à 108,50% au 31 décembre 2017. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,41% pour l'exercice 2018 contre 3,01% pour l'exercice 2017.

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	31/12/2018				31/12/2017			
	+ 50 bp		-50 bp		+ 50 bp		-50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	12	0	-9	0	9	0	-11	0
Dettes en juste valeur sur option	4	0	-4	0	4	0	-5	0
Dérivés non qualifiés de couverture	17	0	-32	0	10	0	-21	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	24	695	-28	-775	15	769	-18	-850
Total	56	695	-72	-775	39	769	-54	-850

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	
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
Taux fixe	55 635	55 261	54 670	53 909
Taux variable	4 197	4 367	6 785	7 161
Taux d'inflation	3 731	3 520	2 108	2 078
Total des emprunts	63 563	63 147	63 563	63 148

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 2018, 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 0,18% (0,17% au 31 décembre 2017).

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

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.

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 :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
Euro	50 899	50 395	62 669	62 420
Franc suisse	2 671	2 973	0	0
Dollar américain	2 786	2 594	364	283
Dollar canadien	245	260	32	34
Livre sterling	5 534	5 503	391	292
Yen	727	707	0	0
Dollar australien	118	133	62	74
Dollar hong-kong	249	239	0	0
Couronne norvégienne	61	63	0	0
Couronne suédoise	226	236	0	0
Dollar de Singapour	0	0	0	0
Autres	45	45	45	45
Total des emprunts	63 563	63 147	63 563	63 147

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, les dettes en Franc suisse sont totalement couvertes, 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 2017 et dans un contexte de baisse des prix du baril en deçà de 50 \$, l'EPIC SNCF Mobilités a décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place de dérivés, pour un volume de 8 400 tonnes. Ces dérivés ont dégagé sur l'exercice un gain de 0,236 M€.

Pour l'année 2018, il a été décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place des dérivés, pour un volume de 5 000 tonnes, dégageant sur l'exercice un gain de 0,52 M€.

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€.

— Chez Keolis, six tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 6822 tonnes de gasoil au 31 décembre 2017, 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 2018 et le 30 septembre 2019.

Treize tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 7 961 tonnes de gasoil au 31 décembre 2018, ont été mis en place et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels présentent une juste valeur de -0,6 M€ à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 31 mai 2019 et le 31 août 2020.

— 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.

En 2018, une variation positive de juste valeur à hauteur de 107 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

Depuis le 31 décembre 2014, 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'il sont qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9. Au 31 décembre 2018, ils sont actifs pour 0 M€ (2 M€ au 31 décembre 2017) et passifs pour 9 M€ (3 M€ au 31 décembre 2017). La colonne « Cash collateral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2018 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				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

31/12/2017 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	2 372	0	2 372	774	1 417	181
Instruments financiers dérivés passifs	3 546	0	3 546	1 617	1 416	513
Position nette sur instruments dérivés	-1 174	0	-1 174	-843	1	-332

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.

— Trois 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 2017 :

— Trois contreparties représentent 99% 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 208 M€ au 31 décembre 2018 (800 M€ au 31 décembre 2017) et en moyenne à hauteur de 147 M€ pendant l'exercice 2018, contre 390 M€ en 2017.

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 299 M€ au 31 décembre 2018 (860 M€ au 31 décembre 2017) et en moyenne à hauteur de 530 M€ pendant l'exercice 2018 (410 M€ sur 2017).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1 500 M€ non utilisée en 2018 (1 500 M€ non utilisée en 2017). Cette ligne est à échéance du 29 juin 2022. De son côté, SNCF Mobilités dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 815 M€ (815 M€ en 2017). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2018	3 117	504	2 560	53
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2017	2 937	402	2 529	6

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Moins d'1 an	3 751	3 674
De 1 à moins de 5 ans	16 279	13 974
De 5 à moins de 10 ans	18 608	20 356
De 10 à moins de 20 ans	14 905	16 452
20 ans et plus	9 915	9 418
Impact de la juste valeur (option « juste valeur »)	24	25
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	80	-752
Total	63 563	63 147
Juste valeur des dérivés non courants	3 219	3 329
Juste valeur des dérivés courants	214	213
Total emprunts et dettes financières	66 996	66 689

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		31/12/2018				
En millions d'euros	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	-80 267	-4 557	-21 767	-21 886	-18 316	-13 741
Capital	-58 281	-2 611	-14 972	-16 957	-13 696	-10 046
Flux d'intérêts	-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
Capital	-2 825	-349	-1 383	-655	-439	0
Flux d'intérêts	-115	-16	-29	-23	-47	0
Sur dettes de location-financement	-510	-103	-262	-28	-116	0
Capital	-493	-90	-258	-29	-118	0
Flux d'intérêts	-16	-14	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	-83 716	-5 025	-23 441	-22 592	-18 917	-13 741
Capital	-61 599	-3 049	-16 612	-17 640	-14 252	-10 046
Flux d'intérêts	-22 117	-1 976	-6 829	-4 951	-4 666	-3 696
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 380	-4 380				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-4 115	-289	-1 133	-1 102	-1 592	0
Capital	-2 717	-279	-950	-736	-752	0
Flux d'intérêts	-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
Capital	2 650	266	940	692	751	0
Flux d'intérêts	1 368	9	176	343	840	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	1 846	99	1 747	0	0	0
Capital	1 407	0	1 407	0	0	0
Flux d'intérêts	439	99	340	0	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 798	1 796	212	700	83	6
Capital	2 762	1 766	208	699	82	6
Flux d'intérêts	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
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-1 292	-77	-294	-365	-370	-187
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-713	-112	-418	-170	-5	-9
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	1 176	106	197	354	349	170
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	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

Flux d'échéances		31/12/2017				
En millions d'euros	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	-79 966	-4 376	-18 786	-23 778	-19 918	-13 108
Capital	-57 597	-2 510	-12 013	-18 372	-15 224	-9 479
Flux d'intérêts	-22 370	-1 867	-6 773	-5 407	-4 694	-3 629
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 671	-109	-1 450	-603	-148	-361
Capital	-2 560	-96	-1 419	-580	-108	-357
Flux d'intérêts	-111	-13	-32	-23	-40	-4
Sur dettes de location-financement	-871	-227	-419	-107	-117	0
Capital	-858	-217	-414	-108	-119	0
Flux d'intérêts	-13	-11	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	-83 509	-4 712	-20 655	-24 489	-20 183	-13 469
Capital	-61 015	-2 822	-13 846	-19 060	-15 450	-9 836
Flux d'intérêts	-22 494	-1 890	-6 809	-5 429	-4 733	-3 633
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 331	-4 331	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-4 380	-289	-1 125	-1 177	-1 789	0
Capital	-2 736	-270	-915	-759	-791	0
Flux d'intérêts	-1 645	-18	-210	-418	-998	0
I - Total emprunts	-92 220	-9 332	-21 781	-25 666	-21 972	-13 469
Créances des partenariats publics privés (PPP)	4 336	318	1 113	1 116	1 789	0
Capital	2 719	301	907	720	792	0
Flux d'intérêts	1 617	17	206	396	998	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	1 944	99	858	988	0	0
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	537	99	358	81	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 841	1 833	90	846	66	7
Capital	2 801	1 795	89	845	66	7
Flux d'intérêts	40	38	1	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	10 008	10 008	0	0	0	0
II - Actifs financiers	19 130	12 258	2 061	2 949	1 855	7
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative</i>	<i>-924</i>	<i>-32</i>	<i>-88</i>	<i>-225</i>	<i>-358</i>	<i>-221</i>
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative</i>	<i>-825</i>	<i>-109</i>	<i>-429</i>	<i>-273</i>	<i>-3</i>	<i>-10</i>
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive</i>	<i>1 046</i>	<i>69</i>	<i>148</i>	<i>239</i>	<i>392</i>	<i>199</i>
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive</i>	<i>1 028</i>	<i>153</i>	<i>567</i>	<i>301</i>	<i>6</i>	<i>1</i>
III - Instruments financiers dérivés	326	81	197	41	37	-30
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-72 765	3 007	-19 522	-22 677	-20 080	-13 492

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		31/12/2018				
En millions d'euros	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

Flux d'échéances		31/12/2017				
En millions d'euros	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	1 435	159	1 259	2	15	0
Capital	1 341	108	1 216	2	15	0
Flux d'intérêts	93	51	43	0	0	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	1 435	159	1 259	2	15	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 :

En millions d'euros	31/12/2018			31/12/2017		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	591	169	760	792	76	867
Dérivés de couverture de juste valeur	479	224	703	603	32	636
Dérivés de transaction	689	216	906	736	130	866
Total instruments dérivés actifs	1 760	609	2 369	2 131	239	2 370
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	2 462	102	2 564	2 560	48	2 608
Dérivés de couverture de juste valeur	218	-9	208	178	-17	161
Dérivés de transaction	540	121	661	590	182	772
Total instruments dérivés passifs	3 219	214	3 433	3 329	213	3 542

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 :

31/12/2018

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	2374	2374	142	11	6	483	1920	-96	-9	-3
Swaps de taux	2374	2374	142	11	6					
Risque de change	4742	4719	561	198	-7	0	4824	-224	-17	-23
Cross-currency swaps*	2984	2906	509	191	-36					
Achats ou ventes de devises	1757	1813	52	6	29					
Couverture de juste valeur	7115	7093	703	208	-1	483	6744	-320	-25	-26
Risque de taux	6267	6761	81	895	88				-86	2
Swaps de taux	6267	6267	80	894	86					
Options de taux	0	387	1	0	2					
Instruments de pré-couverture	0	106	0	0	0					
Risque de change	9497	8697	679	1670	-202				213	-1
Cross-currency swaps **	9319	8521	678	1669	-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	15764	15459	761	2573	-122				134	1
Instruments de taux	8029	8029	749	644	-32					
Swaps de taux	7529	7529	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	8694	8736	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.

(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.

31/12/2017

En millions d'euros	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			
Risque de taux	1784	1784	131	9	-35	0	1914	-71	21	-14
Swaps de taux			131	9	-35					
Risque de change	2854	2703	504	153	-373	0	3098	383	374	0
Cross-currency swaps*			504	153	-373					
Couverture de juste valeur	4638	4487	636	161	-408	0	5012	312	394	-14
Risque de taux	6670	7007	75	961	209				-224	-1
Swaps de taux			75	960	209					
Options de taux			0	1	1					
Risque de change	9312	8399	793	1647	-354				358	-1
Cross-currency swaps**			792	1647	-356					
Achats ou ventes de devises			1	0	2					
Risque de prix	135	130	2	3	-12				12	0
Instruments fermes			2	3	-12					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	16116	15536	869	2612	-157				138	-2
Instruments de taux			832	693	-13					
Swaps de taux			832	691	-20					
Options de taux			0	2	7					
Instruments de change			34	80	-173					
Swaps de devises			3	27	-173					
Cross-currency swaps			30	1	0					
Achats ou ventes de devises			1	52	0					
Transaction			866	773	-186					

* Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 127 M€.

** Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 680 M€.

6.3.2 Échéanciers des engagements nominaux

Aux 31 décembre 2018 et 2017 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 31/12/2018

En millions d'euros	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	2374	0	478	436	1460	0
Risque de change	4719	2426	1148	271	755	119
Couverture de juste valeur	7093	2426	1626	707	2215	119
Risque de taux	6761	661	3151	1138	1161	650
Risque de change	8697	1800	2092	1514	1522	1770
Risque de prix	1	1	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15459	2461	5243	2652	2683	2420

Engagements nominaux reçus 31/12/2017

En millions d'euros	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	1784	0	150	174	1460	0
Risque de change	2703	85	1571	265	670	111
Couverture de juste valeur	4487	85	1721	439	2130	111
Risque de taux	7007	549	2072	2228	1129	1030
Risque de change	8399	308	3395	778	1916	2002
Risque de prix	130	104	26	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15536	962	5493	3006	3044	3032

Engagements nominaux donnés 31/12/2018

En millions d'euros	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	2374	0	478	436	1460	0
Risque de change	4742	2214	1313	350	755	109
Couverture de juste valeur	7115	2214	1791	785	2215	109
Risque de taux	6267	559	2760	1138	1161	650
Risque de change	9497	1635	2028	2007	1831	1996
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15764	2193	4788	3145	2992	2646

Engagements nominaux donnés 31/12/2017

En millions d'euros	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	1784	0	150	174	1460	0
Risque de change	2854	70	1654	350	672	109
Couverture de juste valeur	4638	70	1804	524	2132	109
Risque de taux	6670	474	1810	2228	1129	1030
Risque de change	9312	247	3355	975	2430	2305
Risque de prix	135	107	27	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	16116	828	5192	3203	3559	3335

Pour ce qui est de la couverture des volumes de gasoil, les nominaux sont exprimés en volumes et se présentent ainsi :

Engagements nominaux reçus 31/12/2018

En tonnes	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 reçus 31/12/2017

En tonnes	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	49 331	43 878	5 453	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	49 331	43 878	5 453	0	0	0

Engagements nominaux donnés 31/12/2018

En tonnes	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 31/12/2017

En tonnes	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	49 331	43 878	5 453	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	49 331	43 878	5 453	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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Risque de taux	- 174	- 206
Risque de change	75	80
Couverture de juste valeur	- 99	- 125

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:

31/12/2018

En millions d'euros	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*
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

* 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 est restitué dans la ligne marge opérationnelle du compte de résultat consolidé.

31/12/2017

En millions d'euros	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
Risque de taux	-731	-223	0	-14
Risque de change	-179	0	143	0
Risque de prix	6	0	-1	0
Couverture de flux de trésorerie	-903	-223	142	-14

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:

Echéancier

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2018	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

Echéancier

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2017	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	-1 596	52	-27	-262	-915	-443
Emprunts non obligataires	-132	-20	-52	-20	-40	0
Dettes de location financement	-14	-4	-10	0	0	0
Prêts et créances	1	1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 741	29	-89	-282	-955	-443

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) :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2017	- 1 538
Recyclé en résultat	591
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	- 157
Couverture de risque de taux	157
Couverture de risque de change	- 303
Dont transactions futures couvertes	0
Couverture de risque de prix	- 11
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	10
Clôture au 31/12/2017	- 1 093
Incidence des changements de méthode comptable*	- 180
Ouverture au 01/01/2018	- 1 274
Recyclé en résultat	38
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	- 66
Couverture de risque de taux	20
Couverture de risque de change	- 65
Dont transactions futures couvertes	- 2
Couverture de risque de prix	- 20
Variation de valeur des coûts de la couverture	- 174
Couverture de risque de taux	0
Couverture de risque de change	- 174
Couverture de risque de prix	0
Clôture au 31/12/2018	- 1 476

* Incidence de l'application rétrospective de la norme IFRS 9 (voir note 1.2.2).

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. 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 2018, le capital du groupe SNCF est donc 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.

Le groupe SNCF a poursuivi en 2018 ses analyses sur le traitement en IFRS de la dotation au fonds de concours de l'État. Ces analyses l'ont conduit à reconsidérer le traitement de la dotation versée en juillet 2018 pour 274 M€, et à la comptabiliser comme un versement de dividendes dès 2017 (170 M€).

6.4.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Geodis	11	11	0
STVA	0	0	0
Ermewa	8	7	1
CapTrain	22	21	1
Keolis	86	86	-1
Autres	12	9	3
Total	139	135	4

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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	5 936	5 401
Résultat net de l'exercice	34	34
Résultat global total	24	43
Flux de trésorerie généré sur la période	- 7	- 16
Dont dividendes versés aux minoritaires	- 13	- 11
Actifs courants	1 625	1 308
Actifs non courants	2 501	2 550
Passifs courants	2 288	1 933
Passifs non courants	1 433	1 532
Actif net	405	392

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 13 M€ au 31 décembre 2018 (16 M€ au 31 décembre 2017).

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 contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les dividendes versés par une société qui ne respecte pas les conditions de détention pour être incluse dans un groupe d'intégration fiscale ;

— 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 1^{er} janvier 2016 (200 M€ à partir du 1^{er} janvier 2013) et calculé après réintégration des dotations aux amortissements. 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 au titre d'un impôt sur le résultat ;

— 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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-315	-292	-23
(Charge) / produit d'impôt différé	-294	472	-766
Total	-609	180	-789

La charge d'impôt courant tient compte en 2017 et 2018 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 2018 (148 M€ sur 2017).

À compter du 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 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, à compter du 1^{er} janvier 2015. Le nouveau périmètre est constitué de 229 sociétés au 31 décembre 2018 (219 au 31 décembre 2017) 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 4.3.2.2.

Les impacts des impôts différés au résultat 2018 proviennent principalement des effets suivants :

— une charge d'impôts différés de -767 M€ sur le périmètre SNCF Réseau liée aux effets contrastés suivants :

- à l'application de la directive ATAD relative à la déductibilité des charges financières, limitant la capacité de consommation des déficits du groupe précédemment activés ;
- à la baisse des péages, effet partiellement compensé par de meilleures perspectives de résultat et ;
- la reprise de la dette de SNCF Réseau en 2020 et 2022.

— un produit d'impôts différés de 450 M€ correspondant à la reconnaissance des actifs sur déficits au vu des nouvelles perspectives de bénéfices imposables futurs chez SNCF Mobilités, compte tenu des nouvelles perspectives de bénéfices imposables améliorées en lien avec la nouvelle trajectoire financière qui tient compte des annonces gouvernementales du 1^{er} semestre 2018 notamment au titre des baisses de péage TGV, et qui a fait l'objet d'une confirmation par le commissaire du gouvernement du Conseil de surveillance d'arrêté des comptes du 28 février 2019.

Le produit d'impôt différé sur 2017 provient de :

- une activation d'impôts différés actifs de 1 102 M€ au vu des nouvelles perspectives de résultat futur ;
- compensée par :
 - l'effet issu du changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2018, abaissant le taux d'impôt de façon progressive dès 2019 et jusqu'à 25,83 % à compter de 2022. Le Groupe a donc réévalué ses impôts différés en fonction de ce nouveau taux, entraînant une charge d'impôt de 469 M€ ;
 - des variations d'impôts différés reconnus au bilan pour -149 M€

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2018, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 31 M€.

Au 31 décembre 2017, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 150 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 €.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice	213	1 535
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	28	33
Impôt sur les résultats	-609	180
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	794	1 321
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	-273	-455
Différences permanentes	-180	-14
Activation de déficits antérieurs	1 714	1 151
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-309	-3
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-1 518	-20
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	1	-17
Différentiels de taux	-157	-115
Crédits d'impôts	114	136
Ajustements sur exercices antérieurs	-3	-2
Effets des changements de taux	0	-477
IMPÔT COMPTABILISÉ	-609	180
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	76,73%	13,66%

— La ligne « Activation de déficits antérieurs » provient essentiellement de SNCF Mobilités tel que décrit en note 7.1.1. Pour rappel S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— La ligne « Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés » provient essentiellement de SNCF Réseau dont les perspectives de consommation de déficit ont été revues

suite à l'application sur la trajectoire de résultat du groupe de 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. A partir de 2019, la directive ATAD (Anti-Tax Avoidance Directive) qui a été transposée dans l'article 34 de la Loi de Finances sera applicable.

— La ligne « Crédits d'impôts » est constituée principalement du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) pour 107 M€ (127 M€ au 31 décembre 2017). Le CICE est remplacé, à compter du 1^{er} janvier 2019, par un allègement des charges sociales (de 6 points pour l'assurance maladie pour les salaires

inférieurs à 2,5 fois le SMIC) et pour l'extension du champ de la réduction générale des cotisations de retraite complémentaire et des cotisations d'assurance maladie.

— Le taux d'impôt sur les résultats est de 34,43% en 2018, puis passe de façon progressive à 32,02% en 2019, 28,92% en 2020, 27,37% en 2021 puis 25,83% à compter du 1^{er} janvier 2022. Ces taux déjà votés dans la loi de finances de 2018 n'ont pas d'effet sur la ligne « Effets des changements de taux ».

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2018 s'élèvent à 19,9 milliards d'euros contre 19,0 milliards d'euros au 31 décembre 2017. Sur ce montant, 17,8 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (17,0 milliards d'euros au 31 décembre 2017). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 4,4 milliards d'euros (4,2 milliards d'euros au 31 décembre 2017).

En millions d'euros	31/12/2017	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variations de périmètre et change	31/12/2018
Reports déficitaires	4 947	394	-224	0	-2	5 115
Avantages du personnel	50	7	-11	0	1	46
Différences de valeur sur les immobilisations	-366	-65	0	0	-2	-433
Location financement	-17	2	0	0	0	-16
Provisions réglementées	-134	-4	0	0	0	-139
Instruments financiers	345	-20	88	-1	0	413
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-249	24	0	0	-6	-231
Résultats internes	152	-1	0	0	0	150
Total retraitements de consolidation	-221	-58	77	-1	-8	-210
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	4 456	-147	-20	1	1	4 291
Impôts différés non reconnus	-4 203	-482	237	0	4	-4 445
Impôts différés nets reconnus	4 979	-294	71	0	-5	4 751
Impôts différés actif	5 168	0	0	0	0	4 936
Impôts différés passif	189	0	0	0	0	184
Impôts différés nets au bilan	4 979	0	0	0	0	4 751

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 MENÉES 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 :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Subventions d'exploitation reçues	141	113

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.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Redevances d'accès*	1 832	1 820
Compensations Fret	54	62

*Dont redevances TER 1 392 M€ et redevances TET 440 M€ (1 384 M€ et 435 M€ à la clôture précédente).

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Actifs financiers courants	11	9
Actifs financiers non courants	259	270
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'élevaient à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2017) et sont inclus dans les actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres (dans les actifs disponibles à la vente au 31 décembre 2017) (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 :

— 1 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2018 (1 M€ pour 2017) ;

— 216 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2018 (95 M€ pour 2017).

Engagements reçus (en M€)	Notes	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		3 186	520	2 566	100	2 990
Sûretés personnelles		65	12	5	48	49
Sûretés réelles		4	4	0	0	4
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.2.6	3 117	504	2 560	53	2 937
Engagements liés aux activités opérationnelles		10 959	3 272	6 561	1 126	10 367
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	5 933	1 493	4 306	134	5 918
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	1 372	423	794	155	1 557
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	73	64	7	2	111
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 582	922	625	34	1 388
Contrats de location simple: mobilier	9.1.2.5	437	175	223	39	434
Contrats de location simple: immobilier	9.1.2.5	1 552	197	600	756	948
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		10	-2	6	6	11
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		20	18	2	0	9
Total engagements reçus		14 182	3 810	9 129	1 243	13 382

Engagements donnés (en M€)	Notes	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		1 778	788	211	779	1 683
Sûretés personnelles		185	100	47	38	194
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	9.1.1.1	661	38	153	470	740
Sûretés réelles	9.1.1.2	933	650	11	271	750
Engagements liés aux activités opérationnelles		20 037	5 328	9 521	5 188	16 259
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	9 674	2 086	4 788	2 801	6 828
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	3 087	1 020	2 026	40	3 467
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	71	64	7	0	109
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 917	363	367	1 187	1 677
Cautions douanes (activité Geodis)		178	137	21	20	166
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	2 215	420	993	801	1 490
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	2 083	554	1 195	335	1 816
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9.1.2.6	278	239	39	1	218
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.7	533	446	85	3	489
Engagements liés au périmètre consolidé		11	4	5	2	12
Autres engagements liés au périmètre consolidé		11	4	5	2	12
Autres engagements donnés		56	12	25	19	43
Total engagements donnés		21 883	6 133	9 763	5 987	17 996

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés personnelles

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 183 M€ au 31 décembre 2018 liés au nantissement des rames Siemens livrées chez Eurostar.

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

Une revue des procédures internes relatives aux engagements hors bilan pour l'activité TER, a conduit à minorer les données d'ouverture sur différentes rubriques précisées ci-après.

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. L'augmentation nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période inférieurs aux nouveaux engagements souscrits.

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement 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. À l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements.

L'augmentation des engagements donnés de 2 847 M€ s'explique principalement par :

— la contractualisation des nouveaux programmes d'investissement pour 4 647 M€ principalement :

- chez SNCF Voyages pour 3 324 M€ concernant 100 rames TGV 2020 (50 rames tranche ferme et 50 rames tranche optionnelle) commandées à ALSTOM ;
- chez Transilien pour 1 026 M€ concernant 83 rames NAT pour 759 M€, 32 rames DUALIS pour 161 M€ et 9 rames Régio2N ZL pour 106 M€ commandées à Bombardier ;
- chez TER pour 265 M€ concernant 19 rames Régio2N ;
- chez Ermewa pour 32 M€ concernant des nouveaux investissements de Wagons.

— une baisse pour 518 M€ des conventions de modernisation du matériel roulant essentiellement liée à la revue des procédures internes pour 574 M€ chez TER atténuée légèrement par une hausse de 32 M€ chez Transilien ;

— une baisse pour 1 352 M€ des investissements restant à exécuter sur le matériel ferroviaire liée à des acomptes versés et des livraisons effectuées :

- chez Transilien pour 559 M€ concernant les rames Régio2N pour 254 M€, les rames NAT pour 198 M€, les rames RER NG pour 82 M€ et les rames Tram Train pour 25 M€ ;
- chez SNCF Voyages pour 272 M€ concernant les rames TGV 2N2 pour 161 M€ et les rames TGV 3UFC pour 111 M€ ;
- chez Eurostar pour 217 M€ concernant les rames Siemens ;

- chez Intercités pour 117 M€ concernant les rames Régiolis;
- chez TER pour 187 M€ lié aux rames Régiolis et Régio2N.

La hausse des engagements reçus sur 2018, pour 15 M€, est due principalement à :

— de nouveaux engagements pour 1 388 M€ dont des nouvelles commandes chez Transilien pour 1 119 M€ concernant les 83 rames NAT pour 812 M€, 32 rames DUALIS pour 191 M€ et les 9 rames Régio2N pour 116 M€ et chez TER pour 269 M€ concernant 19 rames Régio2N;

— une diminution de 1 122 M€ liée à des appels de fonds et livraisons réalisés sur la période dont chez Transilien pour 659 M€ concernant les rames Régio2N pour 332 M€, les rames NAT pour 213 M€, les rames les rames RER NG pour 91 M€, les rames Tram Train pour 23 M€, chez Intercités pour 209 M€ concernant les rames OMNEO pour 9 M€ et les rames Régiolis pour 200 M€, et chez TER pour 254 M€ concernant les rames Régio2N et Regiolis;

— une baisse de 249 M€ des subventions d'investissement à recevoir des AO sur les travaux de rénovation et sur la maintenance du matériels roulants dont chez Transilien pour 33 M€ et chez TER pour 299 M€ liée à la revue des procédures internes atténuée partiellement par une hausse de 83 M€ liée à la signature d'une convention pour 2018-2025 avec l'AO Bourgogne-Franche Comté.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La variation nette des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire pour 185 M€ s'explique par la variation des subventions à recevoir des AO :

— à la baisse pour 343 M€ dont chez TER pour 302 M€ liées la revue des procédures internes et chez SNCF Gares et Connexions pour 41 M€ liées à l'avancement des projets en gares et des Pôle d'Échange Multimodal (PEM);

— compensée par une hausse de 155 M€ liée essentiellement au projet de modernisation de la billettique du contrat Île-de-France Mobilités pour 113 M€ et sur les projets d'extension du réseau pour 45 M€ chez Transilien.

La baisse des engagements donnés d'achat d'immobilisation pour 380 M€ s'explique :

— à la baisse pour 557 M€ dont chez TER pour 519 M€ liée à la revue des procédures internes et chez SNCF Gares et Connexions pour 35 M€ liée à l'avancement des projets sur l'accessibilité des gares Ile de France;

— compensée par une hausse de 247 M€ chez Transilien à la suite de la revue de la trajectoire des programmes d'investissements hors Contrat Plan État / Région (CPER) relatifs à des projets d'installations fixes et de modernisation de la billettique pour 222 M€ et des investissements CPER relatifs à des projets d'extension du réseau pour 25 M€;

— la baisse de 51 M€ liée aux projets EOLE.

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 assurera une avance (remboursable) de trésorerie plafonnée à 40% de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, soit un montant maximum de 805 M€. Cette avance, effectuée sur une période de 10 ans, sera rémunérée au taux de 1,5%. Les frais de portage sont couverts par l'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 majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe ADP une concession de travaux (avec la possible participation d'un investisseur tiers au capital, pour une part minoritaire). La société aura pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'État 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. Le montage financier de ce projet est en cours de finalisation. CDG Express a été créé le 5 octobre 2018. Son activité prend effet à la signature des principaux contrats, notamment le contrat de concession avec l'État et le contrat de conception construction avec SNCF Réseau. La signature initialement prévue en décembre 2018 a été réalisée le 11 février 2019.

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 240 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC SNCF Mobilités pour 22 M€ et sur Keolis pour 228 M€ dont la signature d'un nouveau contrat aux Pays de Galles pour 49 M€ et à Doha pour 151 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 pour 194 M€ est liée principalement à des nouvelles cautions :

— chez Transilien pour 131 M€ dont les rames NAT pour 115 M€, les rames RER NG pour 39 M€ atténuée de la restitution de cautions liées aux livraisons de rames Trams Trains pour 36 M€ ;

— chez SNCF Voyages pour 33 M€ liée aux nouvelles rames TGV 2020 pour 21 M€, à des cautions reçues des agences de voyages pour 28 M€ atténuée par une baisse de 14 M€ concernant les rames TGV 3UFC ;

— atténuée par une baisse de 47 M€ chez Intercités et TER liée à la livraison des rames Régiolis et Régio2N ;

— chez SNCF Réseau pour 67 M€ concernant des nouvelles garanties financières reçues des fournisseurs.

Les garanties financières données et reçues des tiers, dans les comptes de SNCF Réseau, sont détaillées de la façon suivante :

— les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2018 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne.

Elles s'élèvent à 757 M€ au 31 décembre 2018 comme au 31 décembre 2017.

— les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès de Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus augmentent de 608 M€ à la suite de la reprise de la gestion des contrats immobiliers gérés anciennement par les mandataires Yxime et Nexity pour 543 M€.

La hausse nette de 993 M€ des engagements donnés des contrats de location simples mobiliers et immobiliers s'explique, dans les comptes de SNCF, principalement par :

— un nouveau contrat de locations matériels roulants aux Pays de Galles pour 580 M€ chez Keolis ;

— de nouveaux baux immobiliers pour 319 M€ atténués par une diminution de 59 M€ suite à l'arrivée à échéance de certains baux et au passage du temps ;

— un nouveau contrat de location de matériel ferroviaire avec Akiem pour 138 M€.

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 60 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons.

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 pour 44 M€ est due principalement à une réévaluation des tarifs de l'électricité chez SNCF Énergie.

9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

— à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de l'EPIC SNCF Mobilités ; ou

— à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats ;

— à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération, enregistré en résultat financier. Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

À l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial ;

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte ;

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat ;

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

9.3.3 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. À 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 170 M€ sur 2018 (121 M€ sur 2017) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

9.3.4 Cession de la créance CICE

En 2016, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) a fait l'objet d'une cession Dailly sur le groupe d'intégration fiscale français Keolis. L'opération a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

Sur 2017, la cession Dailly s'est traduite par un encaissement net de 58 M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Sur 2018, 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 :

	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	894	847	47
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	1	1	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	51	47	4
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	70	69	1
Périmètre total	1 016	964	52

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 qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités 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 : 4 451 M€ (4 432 M€ en 2017) ;

— passifs non courants (dettes) : 2 373 M€ (2 402 M€ en 2017).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,30 milliards d'euros (2,38 milliards d'euros au 31 décembre 2017).

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 actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 2033 M€ (1 937 M€ au 31 décembre 2017) ;

— passifs non courants : 2005 M€ (1 924 M€ au 31 décembre 2017).

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 la 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 Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI 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					
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	GRANDE-BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
FRANCE	FRANCE	OUI Bus	IG	95%	95%	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	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités – Gares & Connexions ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Lagardère & Connexions	CE	50%	50%	50%	50%
		Métier					
		Keolis					
AFRIQUE, MOYEN-ORIENT	QATAR	RKH Qitarat LLC	IN	33%	23%	0%	0%
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ÉTATS-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%
		KDR Gold Coast 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%
	DANEMARK	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%
		Nottingham Trams Ltd	IG	80%	56%	80%	56%
	PAYS-BAS	Keolis Nederland BV (ex-Syntus)	IG	100%	70%	100%	70%
	SUÈDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
FRANCE	FRANCE	Aerolis	IG	100%	70%	100%	70%
		Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
		Effia Stationnement et Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
		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%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Keolis Brest	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 Lille	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis 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%
		SAEMES	CE	33%	23%	33%	23%
		Transpole	IG	100%	70%	100%	70%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	100%	70%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
	Métier	SNCF Logistics					
AFRIQUE, MOYEN-ORIENT	AFRIQUE DU SUD	Geodis Wilson, South Africa (Pty.) ^{Ltd}	IG	100%	100%	100%	100%
AMÉRIQUES	BRÉSIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-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%
		Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V. – Logistics	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%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZÉLANDE	Geodis Wilson. New Zealand Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	TAIÏWAN	Geodis Wilson Taiwan 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 Wilson Belgium N.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Spain SA	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE-BRETAGNE	Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1	
FRANCE	LUXEMBOURG	Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%	
		Cap Train Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis RT Italia Italia Srl	IG	100%	100%	100%	100%	
		LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%	
		Lexsis	IG	100%	100%	100%	100%	
		PAYS-BAS	ALPS 2	CE	100%	50%	0%	0%
			Geodis BM Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
			Geodis RT Netherlands BV (ex Geodis Wilson Netherlands BV)	IG	100%	100%	100%	100%
		POLOGNE	Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
			Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%
		SUÈDE	Geodis Sweden AB (ex Geodis Wilson Sweden AB)	IG	100%	100%	100%	100%
		SUISSE	Geodis Holding Sweden AB (ex Geodis Wilson Holding AB)	IG	100%	100%	100%	100%
	PIRCO SA		IG	100%	100%	100%	100%	
	Ermewa Ferroviaire		IG	100%	100%	100%	100%	
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
			BLS CARGO	IN	45%	45%	45%	45%
			AKIEM Group	CE	50%	50%	0%	0%
			AKIEM Holding	CE	50%	50%	50%	50%
			AKIEM SAS	CE	50%	50%	50%	50%
			ALPS1	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 Île-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 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%	
Geodis BM Réseau	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Euromatic	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Freight Forwarding France	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 Logistics Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Projets	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%
		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%
		S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis – Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		STSI	IG	100%	100%	100%	100%
		Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
		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	SNCF – Immobilier EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	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	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Autres CSP EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Pilotage et CC EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Énergie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités – FC – DFT-FM EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités – FC – DJ 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%	0%	0%
	FRANCE	Systra	IN	42%	42%	42%	42%
	FRANCE	VESTA	IN	20%	20%	100%	100%

O4—
RAPPORT
DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine

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

GROUPE SNCF

Exercice clos le 31 décembre 2018

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

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 en date du 9 juin 2015, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de l'entreprise SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018, 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.

Fondement de l'opinion avec réserves

■ Motivation des réserves

Comme mentionné en note 4.3.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, l'entreprise a considéré que l'adoption le 14 juin 2018 de la Loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire ainsi que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages, ont constitué de nouveaux indices de perte de valeur. SNCF Réseau a en conséquence réalisé un nouveau test au cours de l'exercice selon la même méthodologie que celle utilisée au 31 décembre 2017, et a comptabilisé une dépréciation de 3,4 milliards d'euros complémentaire à celle de 9,6 milliards d'euros comptabilisée en 2015 traduisant un nouvel équilibre à date de négociations entre SNCF Réseau et l'Etat. Ce nouvel équilibre suppose, 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.

Ainsi, les projections de trésorerie utilisées dans le test intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations), des investissements de renouvellement et des gains de productivité :

- Pour le réseau en service, l'entreprise a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint. La valeur terminale constitue la part essentielle de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie utilisés pour supporter la valeur de ces actifs supposent l'atteinte par l'entreprise de plans de productivité encore plus ambitieux que ceux retenus pour les exercices précédents.
- La trajectoire des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport à la clôture précédente, à un niveau plus soutenu que les activités TGV et Fret et ce malgré l'avis rendu par l'Arafer en février 2019 sur le DRR 2020, l'Entreprise considérant que le projet d'ordonnance actuellement en cours de revue par le Conseil d'Etat lui permettra de continuer à appliquer une indexation différente de celle de TGV et Fret.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et qui sont financées notamment à travers un fonds de concours par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau des dividendes perçus de SNCF, reposent sur une nouvelle trajectoire financière du Groupe Public Ferroviaire qui n'intègre pas les conséquences éventuelles des restructurations juridiques et fiscales à venir. En outre, ces subventions d'investissement issues de la trajectoire du Groupe ferroviaire n'ont pas reçu l'engagement formel de l'Etat.
- Enfin, les flux de trésorerie utilisés sont issus d'une nouvelle trajectoire financière de SNCF Réseau qui devrait être intégrée dans un nouveau contrat de performance pour couvrir la période résiduelle 2018-2026. Cette trajectoire a été présentée pour information au conseil d'administration de SNCF Réseau du 25 juillet 2018 sans faire l'objet d'une approbation formelle.

Ainsi, des aléas et incertitudes majeures pèsent sur les hypothèses de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenues pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure, dont le montant des dépréciations pourrait augmenter de manière importante, et avec des conséquences significatives sur la valeur des actifs d'impôts différés.

Pour les raisons évoquées ci-avant, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur (i) la valeur nette des actifs de l'UGT Infrastructure qui s'élève au bilan à 32,7 milliards d'euros après dépréciation (ii) et le montant des actifs d'impôts différés s'élevant à 4,9 milliards d'euros.

■ 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 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits 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 2.1.9 «Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit)» de l'annexe aux comptes consolidés qui expose les incertitudes liées à cette sortie.

Justification des appréciations

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 appréciations suivantes qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice.

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.

- Comme indiqué dans la note 4.3 « Tests de valeur des actifs immobilisés » de l'annexe aux comptes consolidés, votre groupe a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nous avons examiné leurs modalités de mise en œuvre, les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable, apprécié la sensibilité des évaluations à ces hypothèses, et vérifié que l'information donnée dans la note 4.3 aux comptes consolidés est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 5 « Avantages du personnel » et 3.4.2 « Charges de personnel et effectifs », votre groupe comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 5 et 3.4.2 aux comptes consolidés fournissent une information appropriée.

Vérification du rapport sur la gestion du groupe

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des 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.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil de surveillance.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ▶ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- ▶ concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2019

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

Philippe Vincent

Christine Vitrac

Denis Thibon

SNCF

Direction de la Communication
2 place aux Étoiles
93210 La Plaine-Saint-Denis

Conception & réalisation
M&C Saatchi Little Stories

Photographies
Getty, Marie Genel pour Capa Picture,
Matthieu Raffard pour SNCF