

SNCF

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES ANNUELS**

(Exercice clos le 31 décembre 2011)

MAZARS
61, rue Henri Regnault
92075 Paris-La Défense Cedex

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

(Exercice clos le 31 décembre 2011)

SNCF
34, rue du Commandant Mouchotte
75 699 Paris Cedex 14

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2011, sur :

- le contrôle des comptes annuels de l'EPIC SNCF, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme indiqué en note 5.2.4 de l'annexe aux comptes annuels, la SNCF a rendu public en septembre 2009 un nouveau Schéma Directeur du Transport Ferroviaire de Marchandises. Le déploiement de ce schéma se poursuit et a conduit la société à modifier son organisation. Dans ce contexte, les modalités d'évaluation des moyens de production de l'activité Fret SNCF ont été adaptées.

A ce stade d'avancement du schéma et compte tenu de la documentation existante sur les projections d'activité et de rentabilité, les valeurs d'utilités retenues ont été déterminées à partir d'une méthodologie et d'hypothèses ne remplissant pas les conditions requises par les principes comptables de l'EPIC exposés en note 3 de l'annexe aux comptes annuels. Par ailleurs, le marché européen de la vente et de la location des locomotives est un marché restreint et la référence à des transactions est limitée. En conséquence, les valeurs retenues pourraient ne pas être représentatives des valeurs de marché.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la valeur recouvrable des moyens de production du Fret SNCF dont la valeur comptable après amortissement s'élève à 1,1 milliard d'euros avant une dépréciation de 1 milliard d'euros. Ce point faisait déjà l'objet d'une réserve au cours des exercices précédents.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 4.4, 5.2.1 et 25 de l'annexe aux comptes annuels relative à l'UGT TGV France et Europe hors Eurostar qui décrivent les hypothèses et les résultats du test de perte de valeur de cette UGT ayant conduit à la constatation d'une dépréciation et d'une provision pour risque.

II - Justification de nos appréciations

Comme indiqué dans la note 2 des comptes annuels, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2011 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- Comme indiqué dans les notes 3.3 et 7, les titres de participation, dont le montant net figurant au bilan au 31 décembre 2011 s'établit à 3,4 milliards d'euros, sont évalués à leur coût d'acquisition et dépréciés sur la base de leur valeur d'utilité selon les modalités décrites. Nous avons procédé à l'appréciation des approches retenues par la société sur la base des éléments disponibles à ce jour, mis en œuvre des tests pour contrôler par sondage l'application de ces méthodes et avons vérifié l'information donnée dans les notes 3.3 et 7.
- Comme indiqué dans les notes 3.2, 4.4 et 5.2 des états financiers, la SNCF a procédé à des tests de perte de valeur sur les actifs rattachés aux activités présentant des indices de perte de valeur. Nous avons examiné les modalités retenues par la SNCF lors de la mise en œuvre de ces tests, les prévisions des flux de trésorerie et les hypothèses utilisées et nous avons vérifié l'information donnée dans les notes 3.2, 4.4 et 5.2.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III- Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport d'activité du Conseil d'administration sur la situation financière et les comptes annuels.

Courbevoie et Neuilly-sur-Seine, le 16 février 2012

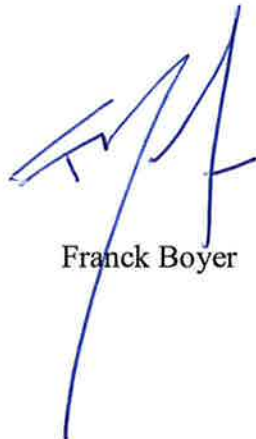
Les Commissaires aux comptes

MAZARS

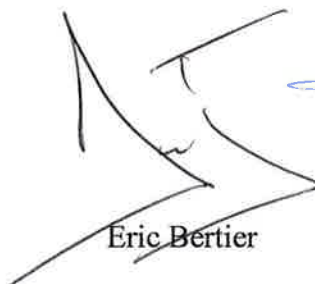
PricewaterhouseCoopers Audit



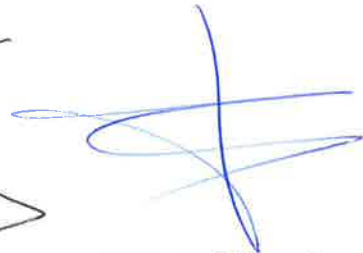
Lionel Gotlib



Franck Boyer



Eric Bertier



Philippe Vincent



Exercice 2011

***COMPTES ANNUELS
DE L'EPIC SNCF
(Normes Françaises)***

En Millions d'Euros

SOMMAIRE

	pages
BILAN	4
COMPTE DE RESULTAT	5
NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC	6
1. PREAMBULE	6
2. REFERENTIEL COMPTABLE	6
3. PRINCIPES COMPTABLES	7
3.1. Immobilisations incorporelles et corporelles	7
3.2. Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles	9
3.3. Immobilisations financières	10
3.4. Stocks	10
3.5. Créances d'exploitation	10
3.6. Valeurs mobilières de placement	11
3.7. Primes et frais d'émission, primes de remboursement des emprunts	11
3.8. Conversion des opérations en devises	11
3.9. Subventions d'investissement	11
3.10. Provisions pour risques et charges	11
3.11. Opérations de location - financement	13
3.12. Engagements de retraite et assimilés, prévoyance et autres avantages au personnel	16
3.13. Instruments financiers dérivés	17
3.14. Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits	18
3.15. Distinction entre résultat courant et exceptionnel	19
3.16. Traitement comptable des services annexes a vocation sociale	19
3.17. Nouvelle réglementation fiscale en France, applicable au 1er janvier 2011	19
4. EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	20
4.1. Entrée en vigueur de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire	20
4.2. SeaFrance	20
4.3. Protocole d'accord entre RFF et SNCF pour l'entretien du réseau en 2011	20
4.4. Perte de valeur constatée sur l'UGT TGV France et Europe	20
4.5. Financement de la Convention des Trains d'Equilibre du Territoire	21
4.6. Chemins de Fers Corses	21
4.7. Modification du mécanisme de report en avant des déficits subis par les entreprises passibles de l'impôt sur les sociétés	21
4.8. Apport partiel d'actifs à ICF Novedis :	22
4.9. Gares et Connexions	22
5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	23
5.1. Evolution des immobilisations incorporelles et corporelles	23
5.2. Pertes de valeur	24
6. CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE ET SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE	27
6.1. Créance sur Réseau Ferre de France (RFF)	27
6.2. Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) et créance sur la Caisse de la Dette Publique (CDP)	28
7. AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	30
8. STOCKS ET EN COURS	30
9. CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	31
10. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	32
11. COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	32
12. ECARTS DE CONVERSION	33
13. CAPITAUX PROPRES	33
14. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	34

15.	EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES.....	35
16.	INSTRUMENTS DERIVES	38
16.1.	Instruments financiers de change	38
16.2.	Instruments financiers de taux	39
16.3.	Instruments financiers sur matières premières	39
16.4.	Gestion du risque de contrepartie	39
16.5.	Valeur de marche des instruments financiers dérivés	40
17.	DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES.....	41
18.	COMPTES DE REGULARISATION PASSIF.....	41
19.	CHIFFRE D'AFFAIRES	42
20.	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	42
21.	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION.....	42
22.	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	43
23.	DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	43
24.	RESULTAT FINANCIER.....	44
25.	RESULTAT EXCEPTIONNEL.....	45
26.	IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE.....	46
27.	ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	47
27.1.	Engagements reçus	48
27.2.	Engagements donnés	49
28.	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT-BAIL ET ASSIMILEES	52
29.	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION.....	52
30.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	53
31.	LITIGES	53
32.	EVENEMENTS POST CLOTURE.....	55
32.1.	Modification de la notation financière de SNCF	55
32.2.	Emission d'emprunt.....	55
32.3.	Liquidation SeaFrance	55
33.	FILIALES ET PARTICIPATIONS	56
34.	PARTIES LIEES	57
34.1.	Transactions avec les filiales	57
34.2.	Autres parties liés.....	57

BILAN

Normes Françaises

➤ ACTIF

(en millions d'euros)	Référence Note	31 déc. 2011			31 déc. 2010
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	5	758	- 427	331	297
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	5	37 246	- 19 285	17 961	17 801
CREANCE VIS A VIS DE RFF	6	1 843	-	1 843	1 911
CREANCE VIS A VIS DE CDP	6	3 806	-	3 806	3 864
AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	7	8 890	- 145	8 745	8 898
TOTAL ACTIF IMMOBILISE		52 543	- 19 857	32 686	32 772
STOCKS ET EN COURS	8	966	- 171	795	759
CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	9	6 901	- 225	6 676	6 925
VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	10	3 186	-	3 186	4 808
DISPONIBILITES		60	-	60	65
TOTAL ACTIF CIRCULANT		11 113	- 396	10 717	12 558
COMPTES DE REGULARISATION	11	445	-	445	321
PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS		26	-	26	19
ECART DE CONVERSION - ACTIF	12	1 198	-	1 198	1 152
TOTAL DE L'ACTIF		65 325	- 20 253	45 072	46 823

➤ PASSIF

(en millions d'euros)	Référence Note	31 déc. 2011	31 déc. 2010
CAPITAL		4 971	4 971
ECART DE REEVALUATION		70	70
REPORT A NOUVEAU		2 361	1 889
RESULTAT DE L'EXERCICE		152	541
SITUATION NETTE		7 553	7 471
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT		6 897	6 806
TOTAL CAPITAUX PROPRES	13	14 450	14 277
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	14	1 693	1 588
DETTES FINANCIERES	15	15 839	17 218
DETTES FISCALES ET SOCIALES	17	2 354	2 418
AUTRES DETTES D'EXPLOITATION	17	7 718	7 883
COMPTES DE REGULARISATION	18	1 958	2 403
ECART DE CONVERSION - PASSIF	12	1 059	1 037
TOTAL DU PASSIF		45 072	46 823

COMPTE DE RESULTAT

Normes Françaises

(en millions d'euros)	Référence Note	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Chiffre d'affaires	19	19 653	18 753
Production immobilisée et stockée		1 233	1 231
Achats et charges externes	20	-9 404	-9 365
Valeur ajoutée		11 481	10 619
Autres produits d'exploitation	21	274	105
Impôts, taxes et versements assimilés		-881	-872
Charges de personnel	22	-8 804	-8 707
Excédent Brut d'Exploitation		2 070	1 144
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	23	771	830
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	23	-1 748	-1 658
Autres charges de gestion		-35	-24
Résultat d'exploitation		1 057	291
Produits financiers		1 255	1 310
Charges financières		-1 689	-1 511
Résultat financier	24	-434	-201
Résultat courant		623	91
Produits exceptionnels	25	1 160	2 383
Charges exceptionnelles	25	-1 484	-1 972
Résultat exceptionnel	25	-324	410
Impôt sur les résultats	26	-147	41
Résultat net		152	541

NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

1. PREAMBULE

Les comptes de l'entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 16 février 2012.

L'EPIC SNCF constitue l'entité consolidante du groupe SNCF.

2. REFERENTIEL COMPTABLE

Les comptes annuels de l'exercice sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le Plan Comptable Général issu du règlement 99-03 modifié par les règlements du Comité de Réglementation Comptable.

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

➤ **Estimations comptables**

Pour établir les comptes de l'entreprise, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2011 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives économiques. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2011 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

La dépréciation des actifs non financiers

L'entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation de la part de la direction, des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT¹), et du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation de la part de la direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs. Les résultats des tests de dépréciation sont présentés et décrits en notes 5.2 et 25.

¹ L'Unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs

Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Le coût des avantages liés au personnel, postérieurs à l'emploi est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions et des EHB selon l'évolution des hypothèses.

Les provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux coûts estimés des opérations de désamiantage au terme de la vie du matériel. En effet, la politique actuelle de l'entreprise consiste à vendre le matériel roulant arrivé en fin de vie et ce dernier ne peut être cédé que s'il a été préalablement désamianté. Le matériel roulant concerné correspond au parc d'engins mis en service avant le 1^{er} janvier 1997 (date d'entrée en vigueur de la réglementation amiante). Les opérations de désamiantage sont génératrices d'un coût pour l'entreprise car elles sont réalisées pour solder une situation passée. Ces coûts sont donc à provisionner en contrepartie d'une charge. Cette provision est actualisée.

3. PRINCIPES COMPTABLES

3.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées des logiciels acquis et créés par l'entreprise pour elle-même. Ceux-ci sont amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans.

Les immobilisations corporelles sont composées de biens remis en jouissance par l'Etat et de biens propres.

3.1.1. Régime de possession par la SNCF des biens immobiliers remis en jouissance par l'Etat

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié 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'Etat français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'entreprise.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

3.1.2. Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production, à l'exception des immobilisations acquises avant le 1^{er} janvier 1977 qui ont fait l'objet de la réévaluation légale.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les frais financiers ne sont pas capitalisés.

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 prolongent la durée de vie du bien ;

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.

3.1.3. Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaire, ...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété, ...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

3.1.4. Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation. Elles sont amorties suivant le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Aménagements des terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...) <ul style="list-style-type: none">• Gros œuvre• Clos et couvert• Second œuvre• Aménagements• Lots techniques	50 ans 25 ans 25 ans 15 ans 15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...) <ul style="list-style-type: none">• Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert• Aménagements• Lots techniques	30 ans 15 ans 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Matériel de transport ferroviaire :	
- TGV : <ul style="list-style-type: none">• Structure• Aménagement intérieur• Révision	30 ans 15 ans 15 ans
- Locomotives électriques et diesel : <ul style="list-style-type: none">• Structure• Révision	30 ans 15 ans
- Automoteurs : <ul style="list-style-type: none">• Structure• Aménagement intérieur• Révision	30 ans 15 ans 15 ans
- Voitures voyageurs : <ul style="list-style-type: none">• Structure• Aménagement intérieur• Révision	30 ans 15 ans 10 à 15 ans
- Wagons	30 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

3.2. DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

3.2.1. Cas général

L'amoidrissement de la valeur d'éléments d'actif, résultant de causes dont les effets ne sont pas jugés irréversibles, est constaté par une dépréciation. Ces dépréciations (comme les amortissements) sont inscrites distinctement à l'actif en diminution de la valeur des éléments correspondants.

Les actifs corporels immobilisés, font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'événements ou de 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...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

3.2.2. Tests de perte de valeur

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence, l'entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, le test consiste à comparer la valeur nette comptable d'un actif avec sa valeur nette recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est définie comme la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

Les tests sont réalisés au niveau de chaque UGT², représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

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 la SNCF :

- les flux de trésorerie sont ceux des plans d'affaires établis sur une durée de 5 à 10 ans,
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à l'infini proche du taux d'inflation long terme attendu en France, dans la limite de la durée de vie des actifs testés,
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et des perspectives de rentabilité attendues.

3.4. STOCKS

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 ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

3.5. CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

² L'Unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs

3.6. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droits d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

3.7. PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au dessous du pair, la prime est enregistrée sur une ligne spécifique à l'actif du bilan. Les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis par fractions égales sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime d'émission est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,

soit des frais d'émissions compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé sur la durée de l'emprunt.

3.8. CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVICES

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

3.9. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions dont bénéficie l'entreprise en vue de financer des investissements sont enregistrées en capitaux propres.

Elles sont reprises sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elles financent. La reprise est portée en résultat d'exploitation en diminution des dotations nettes aux amortissements.

3.10. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

3.10.1. Provisions pour risques liés à l'environnement

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 en juillet 2008, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », la SNCF a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets,... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 14.

Depuis le 1er janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24/12/1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, la vente,... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. La politique actuelle de l'entreprise est de vendre le matériel arrivant en fin de vie soit à d'autres opérateurs de transport soit à des prestataires d'industrie privée pour être ferrailé. Au regard du décret, l'entreprise ne peut céder le matériel que si préalablement il a été « désamianté ». A ce titre, l'EPIC SNCF provisionne les coûts liés à ces opérations de désamiantage. Cette provision fait l'objet d'une actualisation (cf. note 14). Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

3.10.2. Provisions pour litiges

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999 compris, la SNCF était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. A compter de 2000, la SNCF a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

3.10.3. Provisions pour restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés.

3.10.4. Provision 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 à recevoir, 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.

3.10.5. Provisions pour rentes accident du travail

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité et à ses retraités. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risques visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident professionnel.

L'engagement calculé intègre dorénavant la réversibilité des rentes accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès du retraité (ou de l'actif) est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant droit.

Les rentes versées au personnel retraité font l'objet de la constatation d'un engagement hors bilan (cf. note 27).

3.10.6. Provisions pour médailles du travail

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'Argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins vingt cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente huit années de services.

Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'Honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité à l'EPIC SNCF ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite.

3.10.7. Provisions pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un nouvel accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

3.11. OPERATIONS DE LOCATION - FINANCEMENT

L'entreprise procède à des cessions de son matériel ferroviaire. Ces cessions sont effectuées soit au coût de construction (matériel neuf), soit à la valeur nette comptable, soit à une valeur d'expertise (matériel ancien).

Le matériel est cédé soit pour faire l'objet d'un contrat de location vente avec la société Eurofima, soit dans le cadre d'un montage d'ingénierie financière d'optimisation du patrimoine ou dans un contrat de cession-bail.

3.11.1. Opérations de cessions-bails et assimilées

➤ **Cessions-bails**

Il s'agit de contrats de cessions-bails classiques. L'entreprise vend son matériel à un tiers et le reprend en location avec une option d'achat.

Les loyers sont constatés en « Charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 7).

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel sont constatées en « Comptes de régularisation – passif ». Le produit est repris en résultat sur la durée de vie du contrat.

Sur la base de l'analyse du contrat, l'option d'achat ne fait pas l'objet d'une provision. Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée en immobilisation corporelle et amortie sur la durée de vie résiduelle du bien.

➤ **Location vente**

L'entreprise procède auprès de la société Eurofima (société de financement suisse créée par les Etats Européens le 20 octobre 1955) à des cessions de son matériel ferroviaire. L'entreprise transfère la propriété de son matériel à Eurofima en échange d'un financement enregistré en « Dettes d'exploitation » (cf. note 17). Les remboursements de la dette sont constatés en diminution des « Dettes d'exploitation ».

Le matériel est repris sous forme d'un contrat de location-vente.

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 9) Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « Créances d'exploitation » (cf. note 9), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres Immobilisations Financières » (cf note 7). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

Pendant la durée du contrat, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement et de la dotation aux amortissements des matériels concernés.

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel à Eurofima sont neutralisées et comptabilisées :

- en « Dettes d'exploitation » pour la part correspondant à l'amortissement du bien cédé,
- et pour la différence résiduelle entre la plus-value et l'amortissement :
 - soit en « comptes de régularisation – passif », si le montant de la cession est supérieur à la valeur brute du bien cédé. Ce produit est alors figé tout au long du contrat et viendra compenser la valeur du bien lors de sa réintégration à l'actif immobilisé de l'entreprise,
 - soit en « Immobilisations financières », si le montant de la cession est inférieur à la valeur brute du bien cédé. Ce montant fait l'objet d'un amortissement sur la durée résiduelle du bien au même titre que les autres biens financés directement par l'entreprise.

A l'expiration du contrat de location vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'entreprise. Les comptes ci-dessus, constitutifs de la valeur brute et de l'amortissement sont transférés dans les postes correspondants de l'actif immobilisé de l'entreprise. Le matériel figure alors au bilan pour sa valeur brute d'origine, avant cession à Eurofima, et son amortissement est poursuivi normalement.

3.11.2. Autres opérations

➤ *Sur matériel roulant*

Depuis 1991, l'entreprise réalise des opérations d'ingénierie financière. La majorité de ces montages financiers s'appuie sur des contrats de financement préexistants avec Eurofima, dont le schéma de comptabilisation est mentionné ci-dessus.

Ces opérations consistent à donner du matériel en location (Lease Hold) ou à le vendre à un bailleur (Pickle Lease, Service Contract, Lease Néo-zélandais, Lease Suédois, lease UK). Celui-ci le remet en sous-location (Lease Hold) ou en location (Pickle lease, Service Contract, Lease Néo-zélandais, Lease Suédois, lease UK) à l'entreprise avec une option d'achat, ou sans option d'achat (lease UK). L'entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise du matériel concerné pour les besoins de son exploitation.

La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée, l'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier ainsi que le bénéfice net de ces opérations. Celui-ci est enregistré, dès la signature du contrat, en résultat financier, à l'exception des contrats Pickle Lease pour lequel le bénéfice de l'opération est constaté par étalement sur la durée du contrat.

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat, à l'exception des leases UK pour lesquels les spécificités sont décrites ci après.

Lease-Hold

Ce montage financier s'appuie sur des contrats de location-vente et sur des contrats d'échange préexistants avec la société Eurofima.

Au bilan :

- les pré-loyers versés par le bailleur, la charge à payer pour option d'achat et les sous-loyers courus non échus sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières » (cf. note 0),
- le placement, qui sera utilisé lors de la levée de l'option, les parties immobilisées des contrats d'échange et les intérêts courus non échus associés, ainsi que les loyers à recevoir sont constatés en « Autres immobilisations financières » (cf. note 7).

Pickle Lease, Service Contract, Lease Néo-zélandais, Lease Suédois

Ces opérations entraînent en tant que de besoin la résiliation de contrats de location-vente préexistants avec Eurofima. Le financement mis en place à l'origine avec Eurofima, ou des contreparties bancaires est maintenu en « Dettes d'exploitation ». Il est intégré dans le montage financier et représente la partie « emprunt » du contrat d'échange mis en place avec Eurofima, ou des contreparties bancaires. Ce contrat d'échange comporte une partie « prêt », exprimée en devises, destinée à financer l'achat du matériel par le bailleur. Il est comptabilisé en « Créance d'exploitation » (cf. note 9).

Le matériel entre, dans un premier temps, à l'actif de l'entreprise puis est cédé au bailleur lors de la mise en place du montage.

Ce matériel est ensuite repris en location avec une option d'achat. L'option d'achat est comptabilisée en charges à payer. Une partie de cette option d'achat est constituée de la valeur nette comptable du bien au moment de l'opération financière. Celle-ci est constatée chaque année en « Dotations aux provisions d'exploitations » selon la durée de vie restante du bien (cf. note 14). L'autre partie de cette option d'achat, est constatée en résultat financier.

Dans le cadre du Lease Néo-zélandais, l'option d'achat prépayée est constatée en « Autres immobilisations financières ».

Le Lease Suédois a pour particularité de mettre sous contrat des en-cours de matériel roulant, ceux-ci sont mis en service après la conclusion du contrat de lease.

Les placements sont enregistrés dans la partie « prêt » des contrats d'échange ou sous de forme de dépôt ou de titres.

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel sont comptabilisées en « Comptes de régularisation – passif ». Ce produit est constaté en résultat financier tout au long du contrat et fait l'objet d'une dotation aux provisions financières constitutives de l'option d'achat.

Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée à l'actif pour refléter la valeur actuelle du bien qui est amortie sur la durée de vie résiduelle. La provision constituée à ce titre est reprise simultanément.

UK Lease

Ce type de lease consiste à faire vendre par Eurofima du matériel roulant sous contrat, à un investisseur, ou à le vendre directement à l'investisseur, qui le donne en sous-location à l'EPIC SNCF pour une durée de 4 à 5 ans.

En compensation du matériel vendu par Eurofima, l'EPIC SNCF lui vend un autre matériel d'une valeur identique afin de maintenir en place le contrat de location-vente initial.

Tout au long du contrat, les charges de loyer sont constatées en résultat. En cas de résiliation anticipée du contrat ou lors de sa terminaison, l'EPIC SNCF intervient en tant que mandataire de l'investisseur en vue de trouver un acquéreur du matériel. A ce titre, l'EPIC SNCF perçoit une commission qui n'est comptabilisée en résultat qu'au moment de la réalisation de la vente.

A la fin du contrat de lease, le matériel est cédé par l'EPIC SNCF à un tiers, interne ou externe au groupe SNCF, à des conditions qui garantissent le bénéfice initial de la SNCF.

➤ **Sur actifs technologiques (Qualified Technologic Equipement)**

Le QTE Lease consiste à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur. Celui-ci les remet en sous-location à l'entreprise avec une option d'achat. L'entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise des matériels et logiciels concernés pour les besoins de son exploitation.

Sur la partie comptable, ces opérations sont assimilables aux opérations de Lease Hold. Au bilan, les pré-loyers versés par le bailleur, la provision pour option d'achat sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières », les placements (Equities, Dépôts et swaps) et les charges constatées d'avance étant placées en « Immobilisations financières ».

L'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier. Le bénéfice net de ces opérations est enregistré, dès la signature du contrat, en résultat financier.

Tous les contrats afférents à ces actifs technologiques sont terminés au 31/12/2011

3.12. ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET ASSIMILES, PREVOYANCE ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL

Les régimes postérieurs à l'emploi sont classés en régimes à cotisations définies ou en régimes à prestations définies.

3.12.1. Régimes à cotisations définies

Les engagements de retraite, prévoyance et autres avantages au personnel sont traités en note 27. La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de retraite du Personnel de l'EPIC SNCF, le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager l'EPIC SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

3.12.2. Régimes à prestations définies

Les engagements restant concernent ceux relevant de régimes à prestations définies c'est-à-dire :

- **Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi pour lesquels l'entreprise a l'obligation de payer les prestations convenues aux membres de son personnel en activité et aux anciens membres de son personnel. Il s'agit :**
 - Du régime de prévoyance des cadres supérieurs,
 - Des rentes accident du travail à verser aux retraités ou à leurs veuves à compter du départ à la retraite du salarié (cf. note 3.10.5),
 - Des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique et de production de soins, des aides familiales, des aides à l'amélioration de l'habitat.
- **D'autres régimes à prestations définies à long terme tels que les rentes accident du travail à verser aux agents en activité, les médailles du travail, le chômage, les allocations pour départ volontaire, les prestations de cessation progressive / anticipée d'activité, les comptes épargne temps.**

Ces engagements sont provisionnés : les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

3.13. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les instruments financiers utilisés par l'entreprise font l'objet d'une inscription en engagements hors bilan (cf. note 16).

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'entreprise sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

3.13.1. Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

Les moins-values latentes sur les ventes d'options de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

En date de clôture, les pertes latentes sur les instruments financiers en devises et les sous-jacents couverts font l'objet d'une provision.

3.13.2. Gestion du risque de taux

➤ Contrats et options sur contrats d'échange de taux

L'entreprise utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Depuis 2006, toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'entreprise, l'ensemble des résultats liés à cette stratégie et à sa résiliation est inscrit en totalité dans le compte de résultat de l'exercice.

➤ Contrats à terme de taux

L'entreprise peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ses actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'interventions sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

3.13.3. Instruments financiers sur matières premières

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant, l'entreprise utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange), d'options sur swaps ou de caps.

Les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont enregistrées au compte de résultat dans la même période que les opérations couvertes.

3.14. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

3.14.1. Activités de transport (Voyageurs, Fret)

Le chiffre d'affaires est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises.

Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « Produits constatés d'avance ».

3.14.2. Contributions de l'Etat et des Autorités Organisatrices

Ces contributions sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'Etat, et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

3.14.3. Travaux réalisés par l'entreprise dans le cadre de la conduite de travaux pour Réseau Ferré de France

Les prestations et travaux réalisés sur plusieurs exercices par l'entreprise au titre de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre sont comptabilisés sur la base des données contractuelles et en fonction d'un avancement économique des travaux.

3.14.4. Maintenance du réseau ferré

La rémunération de la maintenance et de l'exploitation du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention pluriannuelle négociée avec le propriétaire du réseau.

3.15. DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

3.16. TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE

En application de la loi du 21 juillet 1909, les services annexes à caractère social (qui couvrent notamment le régime de prévoyance des cadres supérieurs, les rentes accident du travail,...) n'ont pas de personnalité juridique propre mais sont dotés d'une autonomie comptable et financière.

La comptabilité des services annexes à caractère social est incluse intégralement dans les comptes de l'EPIC SNCF. Toutefois, l'autonomie comptable de ces services est matérialisée par un code analytique distinct.

3.17. NOUVELLE REGLEMENTATION FISCALE EN FRANCE, APPLICABLE AU 1ER JANVIER 2011

L'article 65 de la Loi de finance 2011 instaure deux nouvelles taxes :

- **La Contribution de Solidarité Territoriale (CST)** 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 conventionnés et des prestations commerciales. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts et taxes » au sein de l'EBE. Son impact est de 90 M€ sur l'exercice 2011 (100 M€ en 2010).
- **La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF)** assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre de son dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 155 M€ après avoir été initialement plafonné à 75 M€ sur 2010. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Son impact est de 155 M€ sur le résultat net de l'entreprise sur l'exercice 2011 (75 M€ sur 2010).

4. EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

4.1. ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

La convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) est entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Signée le 13 décembre 2010, elle couvre les trains Intercités, Téoz et Lunéa, à l'exception des trains spéciaux et des auto-trains. Les résultats sont suivis sous la nouvelle activité « Intercités », nom commercial pour l'ensemble des Trains d'Equilibre du Territoire. Initialement répartis entre les UGT « Intercités » de la branche SNCF Proximités et « Matériels classiques (Corail, Elipsos) » de la branche SNCF Voyages, les actifs couverts par la convention ont donc été regroupés dans une seule UGT au sein de la branche SNCF Proximités.

4.2. SEAFRANCE

Fin septembre 2010, SNCF Participations, filiale du Groupe SNCF a annoncé son intention de vendre sa filiale SeaFrance spécialisée dans le trafic maritime entre la France et le Royaume-Uni. Le 28 avril 2010 SeaFrance a été placée sous la protection du tribunal de commerce via une procédure collective. Parallèlement, la demande de recapitalisation soumise à Bruxelles en février 2011 a été rejetée par la Commission considérant que la solution proposée par le gouvernement français n'était pas conforme aux règles de la concurrence. Le gouvernement français a fait appel de cette décision. Jugeant insuffisantes les deux offres de reprise restantes, le tribunal de commerce a prononcé le 16 novembre 2011 la liquidation de la société avec poursuite de l'activité jusqu'au 28 janvier 2012 tout en fixant au 12 décembre 2011 une date de remise d'offres de reprises éventuelles.

Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris a prononcé la cessation complète d'activité de SeaFrance. De ce fait, les créances détenues par l'EPIC SNCF et non garanties, ont été intégralement dépréciées. Le coût de liquidation complémentaire estimé est provisionné dans les comptes de SNCF Participations actionnaire de SeaFrance.

4.3. PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE RFF ET SNCF POUR L'ENTRETIEN DU RESEAU EN 2011

RFF et SNCF ont validé le 17 mars 2011 le protocole d'accord, préalable à la signature de la convention d'entretien du réseau ferré national, pour l'année 2011. Les deux acteurs se sont notamment mis d'accord sur le principe d'une relation économique saine. Le montant de la convention de gestion pour 2011 s'élève à un peu plus de 2,1 milliards d'euros. Cette rémunération permet à SNCF Infra de couvrir intégralement ses charges pour le volume de production demandé par RFF pour l'entretien du réseau en 2011, et par conséquent, d'envisager une relation économique saine. La signature de cette convention contribue à améliorer le chiffre d'affaires de la branche SNCF Infra de 211 M€ par rapport à 2010.

4.4. PERTE DE VALEUR CONSTATEE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE

L'évolution des conditions d'exploitation a constitué un indice de perte de valeur pour l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar) amenant SNCF à réaliser un test de perte de valeur sur cette UGT. Les résultats du test ont conduit à constater une perte de valeur de 404 M€ sur la ligne « charges exceptionnelles » du résultat de l'entreprise (cf. note 5.1 et note 14). Les hypothèses du test et les impacts résultat sont respectivement détaillés en notes 5.2 et 25.

4.5. FINANCEMENT DE LA CONVENTION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

En 2010, le projet de loi de finance 2011 a créé un compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ». Ce compte, dont le ministre chargé des transports est l'ordonnateur principal, retrace :

En recettes :

Le produit de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST) mentionnée à l'article 302 bis ZC du code général des impôts ;

La fraction du produit de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes prévue au IV du présent article ;

Le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) mentionnée à l'article 235 ter ZF du CGI

En dépenses :

Les contributions de l'État liées à l'exploitation des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés par l'État ;

Les contributions de l'État liées au financement du MR des services nationaux de transport de voyageurs conventionnés, instaurée par Le projet de loi de finance 2011 qui crée un compte d'affectation spéciale « services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ».

En 2011, le projet de loi de finance 2012 modifie le montant des recettes pour le porter à 280 M€ contre 210 M€ à fin 2010.

La contribution de solidarité territoriale (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 conventionnés, et des prestations commerciales. La CST est inscrite en impôts et taxes dans les comptes 2011 de l'entreprise et affectée analytiquement à l'activité SNCF Voyages, pour un montant de 90 M€ contre 100 M€ en 2010.

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre de son dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe – son périmètre correspond aux entreprises ferroviaires. Cette taxe est enregistrée en impôt sur les sociétés dans les comptes 2011 de l'entreprise pour un montant de 155 M€ contre 75 M€ en 2010.

4.6. CHEMINS DE FERS CORSES

Le contrat de délégation de service public, pour lequel SNCF était attributaire depuis 1983, prend fin en décembre 2011. A compter du 1er janvier 2012, et sur proposition de la SNCF, les Chemins de Fer Corse (CFC) seront exploités par une société d'économie mixte (SEM), pour une durée de 10 ans.

SNCF devrait prendre une participation de 15% au capital de cette société et apporter son assistance technique, dans le cadre des procédures d'appels d'offres.

4.7. MODIFICATION DU MECANISME DE REPORT EN AVANT DES DEFICITS SUBIS PAR LES ENTREPRISES PASSIBLES DE L'IMPOT SUR LES SOCIETES

L'article 2 de la loi de finances rectificative pour 2011 aménage, pour la détermination du résultat des exercices clos à compter du 21 septembre 2011, les mécanismes de report en avant et en arrière des déficits subis par les sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés.

S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 60 % 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.

En raison de ce changement de législation l'EPIC SNCF, fiscalement bénéficiaire, devient payeur d'IS pour la première fois en 2011 et a acquitté, à ce titre, 90% de l'IS dû dès le versement de l'acompte au 15/12/2011.

4.8. APPORT PARTIEL D'ACTIFS A ICF NOVEDIS :

Suite à la publication des décrets du 5 janvier 2011 et du 8 décembre 2011, l'EPIC SNCF a effectué deux apports partiels d'actifs à ICF Novédis pour un montant total de 175,1 M€ correspondant à 1 512 logements. En contrepartie de cet apport, l'EPIC SNCF a augmenté sa participation financière au sein de la SICF (cf. note 7). La plus value comptabilisée au titre de cet apport est de 131,8 M€ comptabilisée sur la ligne résultat exceptionnel.

4.9. GARES ET CONNEXIONS

Dans le cadre de ses attributions définies par la Loi du 1^{er} décembre 2010, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) été amenée à rendre un avis sur les règles de séparation comptable de Gares et Connexions. Elle invite SNCF à lui soumettre une proposition de règles de séparation comptable prenant en compte ses observations.

Afin de respecter le ratio Dette nette/ Marge Opérationnelle cible de 4, il est proposé au Conseil d'Administration du 16 février 2012 d'augmenter les capitaux propres de Gares et Connexions au 1^{er} janvier 2012.

5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

(en millions d'euros)	31 déc. 2010	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts/ reclassements (1)	31 déc. 2011
Immobilisations incorporelles	548	0	-32	125	641
Immobilisations incorporelles en cours	106	94	-0	-58	117
Total des immobilisations incorporelles brutes	654	94	-32	67	758
Terrains	1 040	0	-37	34	1 037
Aménagements des terrains	475	0	-2	77	550
Constructions et agencements	7 006	0	0	36	7 042
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 602	0	-284	210	2 528
Autres immobilisations corporelles	830	0	-86	94	839
Matériel ferroviaire	21 070	518	-396	1 111	22 303
Immobilisations en cours	2 781	2 080	367	-2 307	2 947
Total des immobilisations corporelles brutes	35 806	2 598	-438	-744	37 246
Total des immobilisations corporelles et incorporelles brutes	36 459	2 692	-470	-678	38 004
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	-356	-113	42	0	-427
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles (2)	-356	-113	42	0	-427
Amortissements des aménagements des terrains	-108	-26	1	-1	-133
Amortissements des constructions et agencements	-3 365	-292	43	172	-3 442
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1 540	-165	279	4	-1 422
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-512	-82	84	-4	-513
Dépréciation des immobilisations fixes	-337	-87	87	-0	-336
Amortissements du matériel ferroviaire	-10 671	-965	271	-0	-11 366
Dépréciation du matériel ferroviaire (3)	-1 471	-666	130	-66	-2 073
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (2)	-18 004	-2 282	895	106	-19 285
Total des amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-18 360	-2 395	937	106	-19 712
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	18 099	297	467	-572	18 291

(1) La colonne "transferts / reclassements" correspond aux mises en service d'immobilisations en cours et aux reclassements effectués sur l'exercice (dont 62 M€ de reclassement de provision pour perte de valeur en dépréciation d'immobilisation en cours concernant l'activité Fret).

(2) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

(3) Les augmentations des dépréciations matériel ferroviaires comprennent notamment les dépréciations des options d'achat (cf. note 25) et les pertes de valeur de l'UGT TGV (cf. note 5.2.1)

5.1. EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2011 (2 692 M€) sont principalement constitués par :

Des logiciels produits en interne pour 94 M€

Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 2 598 M€ dont :

- L'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments (création d'une verrière gare de Lyon, travaux de modernisation de la gare Saint-Lazare et gare nouvelle de Besançon TGV) pour un total de 674 M€,
- L'acquisition de matériel ferroviaire pour 1 407 M€ qui s'explique notamment par les projets suivants : les autorails grande capacité (45 M€), les TVG 2N2 (359 M€) et Dasye (35 M€), les TER2N nouvelle génération (64 M€), les Régiolis pour TER (87 M€), les rames de Franciliens

(233 M€) et les locomotives diesel Fret (63 M€), la rénovation de matériel ferroviaire à hauteur de 438 M€.

- L'arrivée à échéance de contrats Eurofima, conduisant à la réintégration en immobilisations du matériel ferroviaire pour 151 M€ en valeur brute et pour 61 M€ en valeur nette comptable avant dépréciation.
- La levée anticipée d'options d'achat pour 367 M€.

La production immobilisée, incluse dans les investissements, s'élève à 959 M€ (1 043 M€ en 2010) dont :

- 521 M€ (627 M€ en 2010) pour les installations fixes,
- 438 M€ (416 M€ en 2010) pour le matériel ferroviaire.
- Les diminutions des immobilisations (-470 M€) correspondent pour l'essentiel à :
- La cession de rames TGV à la société Eurofima dans le cadre des contrats de location - financement du matériel ferroviaire : 4 M€ en valeur brute et 3 M€ en valeur nette comptable,
- Des cessions de matériel ferroviaire pour 281 M€ en valeur brute et 269 M€ en valeur nette
- A des cessions de matériel ferroviaire financé par les régions pour 1 M€

5.2. PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT¹ représentatives d'entités juridiques ou définies en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs testés comprennent les actifs à durée de vie finie dès lors que l'UGT présente des indices de perte ou de reprise de valeur.

Conformément aux dispositions réglementaires, l'entreprise apprécie, à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice, qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

¹ L'Unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs

5.2.1. UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)

L'évolution des conditions d'exploitation a constitué un indice de perte de valeur pour l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar) amenant SNCF à réaliser un test de perte de valeur sur cette UGT. Les résultats du test ont conduit à constater une perte de valeur de 404 M€ sur la ligne « charges exceptionnelles » du résultat de l'entreprise.

La valeur des immobilisations corporelles et incorporelles testées et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes au 31 décembre 2011 :

Secteur	SNCF Voyages
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)
Immobilisations corporelles et incorporelles nettes de subventions et avant dépréciation (à la clôture en millions d'euros)	5 411 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan à 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini-maxi)	7,6% - 8,8%
Taux de croissance	2,00%

L'analyse a consisté à valoriser les flux futurs de trésorerie générés par l'actif économique identifié au 31 décembre 2011 en approche business (plan 5 ans plus une année normative actualisée à l'infini). Suivant les scénarii retenus de hausses tarifaires et de taux d'actualisation appliqués, les résultats de l'analyse sont compris dans une fourchette de valeur recouvrable inférieure de 360 M€ jusqu'à 1000 M€ à la valeur comptable en normes françaises de l'actif économique testé.

La perte de valeur constatée au 31 décembre 2011 s'élève à 404 M€ se répartissant entre une dépréciation d'actifs à hauteur de 261 M€ et une provision pour risques de 143 M€.

Les impacts en résultat des pertes de valeur constatées sont détaillés en note 25.

5.2.2. UGT Infrastructure

La nouvelle Convention de Gestion de l'Infrastructure pour 2012 étant en cours de négociation avec RFF et en l'absence de visibilité à moyen terme, la dépréciation à 100% des actifs de l'UGT Infrastructure a été maintenue.

La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation de l'UGT infrastructure s'élève à 489 M€.

5.2.3. UGT Corail trains spéciaux, Elipsos, auto trains :

L'UGT Corail trains spéciaux, Elipsos, auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31/12/2011. Ainsi, aucun test de sensibilité n'a été effectué et cette UGT est dépréciée à 100 %. La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 37 M€.

5.2.4. UGT Fret Ferroviaire

A la suite de la réorganisation de l'activité engagée fin 2009 et de la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur, Fret SNCF a été découpée en quatre UGT. Du fait de l'absence d'amélioration constatée sur l'UGT Fret Ferroviaire, les actifs continuent d'être dépréciés.

Une reprise de perte de valeur nette de 6 M€ (y compris sur les engagements de commandes fermes) a été enregistrée en 2011 (cf Note 25).

Au 31 décembre 2011, la valeur nette comptable avant dépréciation des moyens de production (matériel ferroviaire essentiellement) s'élève à 1 130 M€ (y compris matériel en cours) et la dépréciation totale au bilan s'élève à 954 M€. Par ailleurs, le montant de la provision pour risque portant sur les engagements de commandes fermes s'élève à 17 M€.

A ce stade, l'entreprise considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation des pertes de valeur à constater.

Par ailleurs, le stock de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF a été déprécié sur l'entité SNCF Matériel, soit un montant de dépréciation de 25 M€ au 31 décembre 2011.

6. CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE ET SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE

6.1. CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF)

La Loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF), précise dans son article 7 que, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1^{er} janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à Réseau Ferré de France.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan de l'entreprise, d'une créance sur RFF, le passif de l'entreprise restant identique.

La créance sur RFF a été constituée en ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celles de la dette de l'entreprise après contrats d'échange arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes de l'entreprise sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur RFF.

Au 31 décembre 2011, la créance sur RFF se décompose comme suit :

6.1.1. Structure par échéances

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Moins d'un an	193	80
Plus d'un an et moins de 5 ans	940	983
Plus de 5 ans	676	814
Total	1 809	1 877
Intérêts courus non échus	34	34
Total général	1 843	1 911

6.1.2. Structure par devises hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Euro	1 409	1 415
Franc suisse	223	217
Livre Sterling	176	245
Total	1 809	1 877

6.1.3. Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Taux fixe	1 249	1 242
Taux variable	560	635
Total	1 809	1 877

6.2. SERVICE ANNEXE D'AMORTISSEMENT DE LA DETTE (SAAD) ET CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

La Loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 par son article 82 a mis fin au Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) créé le 1^{er} janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'Etat français et la SNCF et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de la SNCF.

A cet effet, les opérations suivantes ont été réalisées en décembre 2007 :

Conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre la SNCF et la Caisse de la Dette Publique (CDP) le 31 décembre 2007 :

Conclusion d'un contrat d'emprunt SNCF vis-à-vis de la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette inscrite dans le SAAD et portant aussi sur les dérivés associés,

Simultanément conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à la SNCF.

A l'issue de cette étape, la SNCF est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD.

Reprise par l'Etat des engagements de la SNCF vis-à-vis de la CDP :

Une fois ces contrats miroirs mis en place, l'Etat s'est substitué à la SNCF pour le remboursement de la dette CDP, par arrêté publié le 28 décembre 2007, comme l'y autorisaient les dispositions de la loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 au JO.

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

Du fait de la reprise de ses engagements par l'Etat et du changement de débiteur corrélatif, la SNCF se trouve libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP. En contrepartie, les engagements financiers de l'Etat au titre du SAAD sont soldés.

A l'issue de ces opérations, il est mis fin au SAAD.

Il en résulte que la **SNCF** :

- **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.

Au 31 décembre 2011 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

6.2.1. Structure par échéances

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Moins d'un an	972	83
Plus d'un an et moins de 5 ans	1 224	2 196
Plus de 5 ans	1 407	1 407
Sous-total	3 603	3 686
Neutralisation effet contrat d'échange	118	92
Total	3 721	3 778
Intérêts courus non échus	85	86
Total général	3 806	3 864

6.2.2. Structure par devises hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Euro	3 017	3 017
Franc suisse	494	480
Dollar américain	77	150
Dollar canadien	113	112
Dollar de Hong Kong	20	19
Total	3 721	3 778

6.2.3. Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Taux fixe	2 600	2 600
Taux variable	1 003	1 086
Neutralisation effet contrat d'échange	118	92
Total	3 721	3 778

7. AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES

(en millions d'euros)	31 déc. 2010	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31 déc. 2011
Créance vis à vis RFF	1 911	-	- 106	38	1 843
Créance vis-à-vis de CDP	3 864	-	- 83	25	3 806
Titres de participations	3 218	178	- 0	-	3 396
Dont titres libérés (a)	2 937	178	-	- 0	3 115
Dont titres non libérés (b)	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (c)	2 593	387	- 185	141	2 937
Dont créances liées à la location financement	347	-	-	- 2	345
Dont créances non liées à la location financement	2 246	387	- 185	143	2 592
Prêts et créances	383	210	- 186	- 114	292
Créances et dépôts liés à la location financement (d)	1 764	98	- 285	- 327	1 250
Placements moyen terme	305	-	- 192	-	113
Dépôts versés	526	6 207	- 5 948	8	793
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	13	-	-	0	13
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	100	-	-	- 3	97
	-	-	-	-	-
Total	8 901	7 080	- 6 796	- 295	8 890
Dépréciation (e)	- 2	- 144	2	-	- 145
Immobilisations financières nettes de dépréciation	8 898	6 936	- 6 794	- 295	8 745

(a) Dont sur 2011 acquisition des titres SICF de 175 M€ suite à l'apport partiel d'actifs à ICF

(b) Il s'agit uniquement des titres Eurofima

(c) Le solde est constitué principalement de : prêts attribués à des filiales dans le cadre du financement du 1% logement (343 M€), avance faite dans le cadre d'un contrat de lease suédois (345 M€), prêt SEAFRANCE (140 M€) et autres prêts accordés à des filiales (2 109 M€).

(d) Les variations concernent des débouclages de lease QTE et lease SCT. La contrepartie des 380 M€ en autres mouvements est en BFR.

(e) La dépréciation concerne essentiellement les créances financières non garanties de SeaFrance pour 142 M€.

8. STOCKS ET EN COURS

(en millions d'euros)	31 déc. 2011			31 déc. 2010
	Montants bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets
Matières et fournitures premières	533	-67	466	542
Produits finis	414	-104	309	193
En cours de production	20	-	20	24
Total	966	-171	795	759

9. CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Clients et comptes rattachés (a)	1 724	1 880
Créances sur Etat et Collectivités publiques (b)	808	748
Eurofima & assimilés	1 061	1 184
Dérivés actifs (c)	1 634	1 924
Autres créances d'exploitation	1 674	1 460
<i>Avances et acomptes versés</i>	287	182
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	167	301
<i>Opérations pour ordre et compte de RFF</i>	174	181
<i>Comptes courants d'exploitation actif (d)</i>	792	546
<i>Autres (e)</i>	254	249
Valeurs Brutes	6 901	7 197
Dépréciation	- 225	- 271
Valeurs Nettes	6 676	6 925

- a) Concerne à hauteur de 604 M€ des produits à recevoir, dont 192 M€ au titre des produits à recevoir des Autorités Organisatrices, 103 M€ de produits à recevoir de RFF et 35 M€ de produits à recevoir sur le Fret.
- b) Ce poste comprend notamment les créances sur l'Etat, le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et les Conseils Régionaux au titre des subventions
- c) Intérêts Courus Non Echus.
- d) Dont compte courant RFF GEODE : 425 M€ (157 M€ au 31 décembre 2010). La variation de ce poste par rapport à 2010 est liée à la modification de la date d'inscription en compte courant (1 mois de facturation supplémentaire)
- e) Dont créances voyageurs pour 121 M€ (agences de voyage, RATP)

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

(en millions d'euros)	Valeur brute	Créances dépréciées	Échéance des créances non dépréciées	
	31 déc. 2011		à 1 an au +	à + d'1 an
Créances clients et comptes rattachés	1 724	65	1 595	64

10. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010	Variation de l'exercice
Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux	225	1 087	-863
Obligations	165	154	11
Titres de créances négociables	60	933	-873
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	2 959	3 717	-758
Obligations	80	0	80
Titres de créances négociables	764	394	370
OPCVM	2 099	3 321	-1 222
Placements en devises	16	2	14
Intérêts courus non échus	2	4	-2
	3 186	4 808	-1 623

Seules les Valeurs Mobilières de Placement à échéance, dès l'origine, inférieure ou égale à trois mois, entrent dans la définition de la trésorerie retenue pour l'élaboration du tableau de flux de trésorerie.

La diminution de 1 623 M€, des Valeurs Mobilières de Placement résulte de l'évolution défavorable de la situation nette de trésorerie de l'entreprise.

11. COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010	Variation de l'exercice
Charges constatées d'avance	432	283	149
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	13	38	-25
<i>Frais d'émission des emprunts</i>	10	9	1
<i>Pertes sur contrats d'échange</i>	3	29	-25
<i>Autres charges différées sur opérations financières</i>	0	0	0
Total	445	321	124

12. ECARTS DE CONVERSION

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010	Variation de l'exercice
Ecart de conversion actif	1 198	1 152	46
Ecart de conversion passif	- 1 059	- 1 037	- 22
Net actif/(passif)	139	115	24

Les écarts de conversion portent sur les opérations financières (créances RFF en devises, swaps en devises, emprunts en devises) et sur les titres non libérés EUROFIMA (augmentation de +11 M€ par rapport à 2010). La variation de la période s'explique principalement par un effet cours sur devises.

13. CAPITAUX PROPRES

en M€	31 déc. 2010	Affectation du résultat 2010	Résultat 2011	Mouvements sur subventions	Inscription des subventions au compte de résultat	Dividendes versés (a)	31 déc. 2011
Dotation en capital	2 204						2 204
Dotation immobilière	2 767						2 767
Ecart de réévaluation	70						70
Autres réserves	16	4					20
Report à nouveau	1 872	537				- 69	2 340
Résultat de l'exercice	541	- 541	152				152
Situation nette	7 471	0	152		-	- 69	7 553
Subventions d'investissement	6 806			534	- 443		6 897
Capitaux propres	14 277	0	152	534	- 443	- 69	14 450

a) Il s'agit des dividendes versés l'Etat au titre des résultats 2010

14. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

(en millions d'euros)	31 déc. 2010	Dotations provisions	Analyse de la reprise		Reclassement (f)	31 déc. 2011
			Reprise provision devenue sans objet	Reprise provision utilisée		
Engagement envers le personnel (a)	531	75	-	-44	-	561
Risque environnement (b)	365	16	-6	-20	-	355
Risques fiscaux et sociaux (c)	33	65	-	-	-	99
Litiges contractuels (d)	394	70	-147	-28	-1	288
Charges de restructuration	4	-	-0	-2	-	2
Opérations de location financement	-	-	-	-	-	-
Risques de change et de taux	123	71	-	-55	-	139
Risques financiers	31	25	-	-13	-	43
Autres provisions pour R&C (e)	107	185	-10	-9	-66	207
Total	1 588	507	-163	-171	-67	1 693

- a) Cette rubrique comprend notamment les engagements envers le personnel pour les rentes accidents du travail (119 M€) la médaille d'honneur du travail (pour 53 M€), le Compte Epargne Temps (CET pour 26 M€) et la Cessation Progressive d'Activité (CPA pour 330 M€).
- b) Concerne principalement la dépollution de terrains pour 85 M€ et les coûts liés à l'amiante Matériel Roulant pour 157 M€.
NB : En raison de l'étalement dans le temps des opérations de désamiantage, la provision fait l'objet d'une actualisation au taux de 4,1 %.
- c) L'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.
- d) Cette rubrique comprend notamment les provisions pour contrats déficitaires (19 M€ sur Infrastructure, 9 M€ sur Fret, 6 M€ sur TER), les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats.
- e) Cette rubrique comprend principalement la dotation pour perte de valeur du matériel ferroviaire de l'UGT TGV en location financement pour 143 M€ et une provision pour risque sur commandes fermes de matériel roulant de Fret (17 M€ versus 75 M€ au 31 décembre 2010).
- f) Les reclassements concernent à hauteur de -66 M€ la provision sur EHB matériel roulant (transfert de la provision en Perte de valeur au moment de l'entrée du matériel en encours)

15. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Les emprunts et dettes financières inscrits au bilan en « Emprunts et Dettes Financières » sont constitués des emprunts à long et moyen terme émis par l'entreprise (y compris les dettes provenant du Service Annexe d'Amortissement de la Dette) et des dettes de trésorerie. Les dettes financières totales comprennent, outre le montant précédent, les dettes relatives aux contrats de location financement (Eurofima et assimilés) inscrites en « Dettes d'exploitation » (cf. note 17).

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Emprunts obligataires long terme	11 977	11 081
Emprunts obligataires moyen terme	113	306
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 407	1 374
Intérêts courus non échus	380	373
Dettes financières à long et moyen terme	13 878	13 134
Dettes de trésorerie	1 536	3 390
Autres emprunts (Lease Hold et QTE)	426	694
Intérêts courus non échus	-	-
Frais d'émissions	- 39	-
Dettes de trésorerie	1 923	4 084
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés	15 800	17 218
Eurofima et assimilés long terme	1 861	2 409
Eurofima et assimilés moyen terme	-	-
Eurofima et assimilés court terme	-	-
Intérêts courus non échus	- 5	- 4
Dettes Eurofima et assimilés à long et moyen terme	1 857	2 405
Eurofima et assimilés court terme	-	-
Ecart de change des ICNE sur SWAP	- 103	21
Dettes Eurofima et assimilés	1 754	2 426
Passifs financiers	17 554	19 644
Créance vis à vis RFF	- 1 843	- 1 911
Créance vis-à-vis de CDP	- 3 806	- 3 864
Dépôts Lease Hold et QTE	- 426	- 694
Autres immobilisations financières (hors participations et créances liées à la location financement)	- 3 757	- 3 572
VMP et disponibilités	- 3 246	- 4 873
ENDETTEMENT FINANCIER NET (b)	4 477	4 730

- a) Reclassement à l'ouverture en BFR, des primes de remboursements sur obligations et des frais d'émissions sur emprunts, à hauteur de 32 M€.
- b) Ce montant est en valeur nette, il tient compte des provisions pour dépréciation d'actifs financiers dont les dépréciations des créances financières sur Seafrance à hauteur de 142 M€ au 31/12/2011.

15.1.1. Structure par échéances des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés

La structure des dettes financières long et moyen terme, après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Echéances à moins d'un an	2 408	1 742
Echéances à plus d'un an et moins de 5 ans	3 125	4 262
Echéances à plus de 5 ans	9 606	9 095
<i>Neutralisation effet contrats d'échange</i>	220	70
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	15 358	15 170
Intérêts Courus Non Echus (B)	376	369
Dettes financières long terme (A)+(B)	15 734	15 539

15.1.2. Structure par devises et par taux des dettes financières long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés, hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Euro	14 406	14 453
Livre Sterling	176	246
Franc suisse	330	321
Dollar Américain	226	80
<i>Neutralisation effet contrats d'échanges</i>	220	70
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	15 358	15 170
Dont par taux :		
- taux fixe	9 810	9 615
- taux variable	5 328	5 485
- neutralisation effet contrats d'échange	220	70

15.1.3. Structure des dettes financières nettes de la créance sur Réseau Ferré de France (RFF), de la créance sur la Caisse de la Dette Publique (CDP) et des prêts long terme aux filiales

La structure de la créance sur RFF et sur CDP est décrite en note 6.

La structure des prêts aux filiales est décrite en note 7.

➤ **Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima :**

La répartition par échéances des dettes financières long et moyen terme de la SNCF (hors créance sur RFF, créance sur CDP et prêts long terme aux filiales) s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Echéances à moins d'un an	1 058	1 216
Echéances à plus d'un an et moins de 5 ans	- 461	- 30
Echéances à plus de 5 ans	6 718	6 086
<i>Neutralisation effet contrats d'échange</i>	102	- 22
Dettes financières nettes à long terme hors intérêts courus non échus	7 418	7 250
<i>Intérêts courus non échus</i>	-	-
Dettes financières nettes à long terme avec intérêts courus non échus	7 418	7 250

Les dettes financières nettes incluent la dépréciation des créances financières SeaFrance pour 142 M€

➤ **Structure par devises et par taux des dettes financières nettes à long et moyen terme hors intérêts courus non échus :**

La répartition par devises et par taux des dettes financières long et moyen terme de la SNCF (hors créance sur RFF, créance sur CDP et prêts long terme aux filiales), après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Euro	7 171	7 159
Franc suisse	107	104
Dollar Américain	38	10
<i>Neutralisation effet contrats d'échange</i>	102	- 22
Dettes financières nettes à long terme hors intérêts courus non échus	7 418	7 250
Répartition par taux		
Taux fixe	4 934	4 905
Taux variable	2 382	2 368
<i>Neutralisation effet contrats d'échange</i>	102	- 22
Dettes financières nettes à long terme hors intérêts courus non échus	7 418	7 250

Les dettes financières nettes incluent la dépréciation des créances financières SeaFrance pour 142 M€

16. INSTRUMENTS DERIVES

16.1. INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

16.1.1. Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2011 sont détaillés ci-dessous :

(en millions d'euros)	<i>Engagements reçus (en devises)</i>	<i>Engagements donnés (en euros)</i>
Euro	60	61
Franc Suisse	1 975	1 309
Dollar américain	320	268
Dollar australien	200	127
Dollar canadien	150	92
Dollar de Hong Kong	1 032	95
Livre Sterling	620	1 006
Yen	56 500	434

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certaines créances, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux créances correspondantes.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2011 sont détaillés ci-dessous :

(en millions d'euros)	<i>Engagements reçus (en euros)</i>	<i>Engagements donnés (en devises)</i>
Franc Suisse	389	600
Dollar américain	83	100
Dollar canadien	92	150
Dollar de Hong Kong	22	200

16.1.2. Achats à terme de devises

(en millions d'euros)	<i>Devises</i>
Livre sterling	414
Dollar américain	302

16.1.3. Ventes à terme de devises

(en millions d'euros)	<i>Devises</i>
Livre sterling	15

16.1.4. Options sur devises : Néant

16.2. INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'entreprise intervient sur le marché des swaps de taux et des swaptions.

Les encours de ces swaps et swaptions, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants :

(en millions d'euros)	<i>Dette nette Long et Moyen Terme</i>	<i>Dette nette Court Terme</i>
Swaps receveurs de Taux Fixe	3 582	76
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 542	416
Swaps d'index	1 035	

16.3. INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES

Dans le cadre de ses activités courantes, l'entreprise met en place des contrats dérivés sur les produits pétroliers afin d'optimiser le coût d'approvisionnement en carburant.

Les engagements correspondants sont présentés ci-dessous :

(En tonnes)	<i>Volume</i>
Achat cap matières premières	78 000

16.4. GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

16.4.1. Les placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificat de dépôt, billet de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placements pour chacune d'elle.

16.4.2. Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux et de change naissant de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

16.5. VALEUR DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31/12/2011 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31/12/2011 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31/12/2011 auprès des établissements financiers contreparties de l'entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré a été déterminée en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors cours, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31/12/2011 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)	<i>Valeur de marché estimée (hors intérêts courus) à la clôture</i>	<i>Rentabilité (primes – valeurs de marché) à la clôture</i>
<i>Gestion du risque de change</i>		
Swaps de devises	243	
Change Terme	24	
<i>Gestion du risque de taux</i>		
Swaps de taux	177	
<i>Gestion du risque matières premières</i>		
Achat cap	1	

17. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Dettes fiscales et sociales	2 354	2 418
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	1 480	1 419
Taxe sur le chiffre d'affaires	477	517
Etat et collectivités publiques	398	481
Autres dettes d'exploitation	7 718	7 883
<i>Avances et acomptes reçus</i>	<i>438</i>	<i>277</i>
<i>Dettes fournisseurs et comptes rattachés (a)</i>	<i>4 010</i>	<i>3 842</i>
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	281	268
<i>Autres dettes</i>	<i>3 270</i>	<i>3 764</i>
Titres de participation non libérés (dettes) (b)	387	376
Opérations de location financement	1 861	2 409
Comptes courants d'exploitation passif	393	327
Dérivés passifs (c)	412	451
Intérêts courus sur contrat d'échange	-	-
Autres dettes d'exploitation (d)	217	201
Total dettes d'exploitation	10 072	10 300

a) Dont 1 804 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (contre 1 711 M€ à fin 2010) ; 207 M€ de charges à payer d'investissements (contre 127 M€ à fin 2010) ; 1 158 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 1 338 M€ à fin 2010).

Au 31/12/2011, les dettes fournisseurs hors factures non parvenues s'élèvent à 985 M€ dont 72 M€ de fournisseurs d'immobilisations

b) Concerne les titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 106 M€).

c) Opérations de contrat d'échange sur emprunts.

d) Ce poste comprend 114 M€ d'avance sur cessions d'immobilisations, principalement sur TER.

18. COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Gains sur contrats d'échange	78	77
Plus-values sur opérations de Service Contract, Pickle Lease et Lease Néozélandais	431	532
Plus-values sur opérations Eurofima	209	209
Plus-values sur opérations de cession-bail immobilier (a)	7	9
Plus-values sur opérations de cession MR	20	19
Autres (b)	1 213	1 557
Total	1 958	2 403

a) Etalement des plus-values sur la durée du contrat

b) Concerne notamment les titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2011 et qui seront utilisés après cette date (392 M€), des produits relatifs à la convention de gestion RFF (278 M€) facturés en 2011 au titre de l'exercice 2012, des produits constatés d'avance vis-à-vis des AO (199 M€) et vis-à-vis d'EIL (146 M€)

19. CHIFFRE D'AFFAIRES

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Produits du trafic	9 597	9 446
Prestations de service pour les AO	3 991	3 581
Produits annexes au trafic (a)	449	367
Gestion du trafic et des circulations	847	921
Travaux, Entretien, Maintenance	3 990	3 691
Locations de matériel et engins	82	61
Produits du patrimoine	316	293
Autres produits (a)	381	393
Chiffre d'affaires	19 653	18 753

- a) En 2011, les commissions de distributions ont été reclassées de « autres produits » en « produits annexes au trafic » pour 58 M€. A l'inverse, les prestations d'escalas ont été reclassées de « produits annexes au trafic » en « autres produits » pour 18 M€.

20. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Achats de matières et fournitures	- 1 333	- 1 463
Péages (a)	- 3 319	- 3 253
Utilisation moyens de transports et de traction	- 629	- 617
Travaux entretien et maintenance	- 802	- 750
Charges de patrimoine	- 849	- 808
Locations matériel et engins	- 265	- 269
Prestations d'escale	- 34	- 31
Energie de traction	- 650	- 582
Autres charges	- 1 524	- 1 590
Total	- 9 404	- 9 365

- a) Péages facturés par Réseau Ferré de France et par Eurotunnel

21. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Subventions d'exploitation	29	39
Autres produits / transfert de charges (a)	244	65
Total	274	105

- a) Cette rubrique regroupe des indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction des conditions contractuelles avec des tiers.

22. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Salaires et traitements	- 5 932	- 5 781
Cotisations retraites	- 1 603	- 1 674
Autres charges sociales	- 1 169	- 1 164
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 36	- 34
<i>Sous-total</i>	- 8 740	- 8 654
Mise à disposition de personnel	- 65	- 53
Total des charges de personnel	- 8 804	- 8 707
Effectifs moyens payés		
Cadres	28 724	28 437
Maîtrise	45 975	46 170
Exécution	81 350	83 287
Total des effectifs moyens payés	156 049	157 894
Effectifs disponibles moyens	150 455	152 387

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de l'entreprise s'élèvent à 4,8 M€ en 2011 contre 4 M€ en 2010, pour un nombre moyen de 15 personnes siégeant au Comité Exécutif.

Les effectifs moyens payés incluent les effectifs disponibles moyens, le personnel mis à disposition d'autres entreprises et le personnel en interruption de travail de longue durée.

23. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	- 886	- 852
Immobilisations incorporelles	- 84	- 79
Immobilisations matériel ferroviaire	- 469	- 438
Autres immobilisations corporelles	- 332	- 336
(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation	- 92	24
Dépréciations des immobilisations	- 6	- 3
Dépréciations sur actif circulant	- 107	24
Provisions pour risques et charges	21	3
Total	- 978	- 828

24. RESULTAT FINANCIER

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010	Variation
Coût endettement financier net	-135	-139	4
Coût financier des avantages au personnel	-20	-10	-11
Dividendes	5	21	-16
Autres charges financières	-923	-618	-305
Autres Produits financiers	639	545	95
Résultat financier	-434	-201	-233

Le coût de l'endettement financier net régresse de 4 M€, notamment grâce à la diminution du coût des frais financiers liée à la baisse des taux et à la hausse des produits résultant de l'augmentation des prêts accordés aux filiales.

Les autres charges financières comprennent 533 M€ de loyers sur contrats de Lease, 44 M€ de provisions pour pertes de change, 145 M€ de provision pour dépréciation des créances SeaFrance consécutive à la liquidation judiciaire (cf. note 4.2) et une perte de -123 M€ sur Les opérations de Lease qui résulte principalement du non étalement des commissions de vente sur les leases UK.

Les autres produits financiers comprennent principalement les produits financiers sur dépôts de leases.

25. RESULTAT EXCEPTIONNEL

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Plus values nettes de cessions d'actifs	258	287
<i>Titres de participation</i>		-5
<i>Actifs incorporels</i>	23	-1
<i>Actifs corporels</i>	236	293
Dotations nettes aux amortissements et provisions	-593	105
<i>Perte de valeur UGT Intercités</i>		124
<i>Perte de valeur UGT Fret</i>	6	-106
<i>Perte de valeur UGT Infrastructure</i>	-83	-77
<i>Perte de valeur UGT TGV</i>	-404	185
<i>Perte de valeur BOX TGV</i>	-23	
<i>Perte de valeur UGT ATL TS</i>	-4	
<i>Radiations exceptionnelles d'actifs</i>	-64	
<i>Résultat des sorties des leases</i>	12	
<i>Autres</i>	-32	20
Autres	11	18
<i>Amendes pour pénalités</i>	-7	
<i>Accord Qualité Sillons RFF</i>	15	
<i>ALB gare péages lcr VFE</i>	1	
<i>indemnités EUROTUNNEL</i>	9	
<i>accord commercial SNCB</i>		-2
<i>Reconstitution stock apporté à EIL</i>		22
<i>protocole d'accord Infra cautionnement BNP</i>	1	
<i>Autres charges et produits divers</i>	-8	-2
Total	-324	410

Les dépréciations pour pertes de valeur concernent l'actif et les Engagements Hors Bilan. Le détail est fourni en note 5.2.

Le résultat exceptionnel à fin décembre 2011 est une charge nette de -324 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

Plus value nettes de cessions d'actifs 258 M€ dont :

- Des plus-values de cessions d'immobilisations incorporelles : 23 M€
- Des plus-values sur cessions d'installations fixes corporelles : 230 M€ (dont 132 M€ au titre de l'apport partiel d'actif à ICF de 1 512 logements), et 100 M€ au titre de cessions immobilières diverses)
- Des plus values sur cessions de matériel ferroviaire à Akiem : 6 M€

Amortissements et provisions -593 M€ dont :

- Les dépréciations complémentaires sur Infrastructure pour -83 M€ et sur les autos trains et trains spéciaux pour -4 M€.
- La reprise nette de perte de valeur sur l'UGT Fret pour 6 M€
- La constatation des dépréciations sur l'UGT TGV dont :
 - -404 M€ de pertes de valeur (cf note 5.2.1),
 - -23 M€ de dépréciation des actifs WiFi de la ligne TGV Est.
- Des radiations exceptionnelles pour -64 M€ dues notamment à la rénovation des aménagements des TGV

D'autres produits exceptionnels pour 11 M€ dont la facturation à RFF des défauts de qualité des sillons attribués pour 15 M€.

26. IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE

(en millions d'euros)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Produit d'intégration fiscale	110	102
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	- 155	- 75
Impôt sur les Sociétés (b)	- 116	-
Autres (c)	14	14
Total Impôt sur les résultats	- 147	41

- a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)
- b) L'EPIC est redevable de l'Impôt sur les sociétés en 2011
- c) la variation correspond au Crédit d'Impôt Recherche auparavant présenté dans le résultat d'exploitation

Le 1er juillet 1988, l'EPIC SNCF a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code Général des Impôts. Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué de 287 sociétés au 31 décembre 2011 (périmètre déclaré y compris l'EPIC SNCF) dont principalement SNCF Participations, France Wagons, ICF Novedis, et les filiales françaises des groupes GEODIS et de la SNEF.

Aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est définitivement acquis à l'EPIC SNCF, société mère du groupe fiscalement intégré.

Au 31 décembre 2011, la SNCF constate une charge nette d'impôt sur les sociétés de -147 M€ contre un produit net de +41 M€ en 2010. Ce montant inclut le produit d'intégration fiscale (110 M€ en 2011 contre 102 M€ en 2010), les crédits d'impôt apprentissage (CIA) qui s'élèvent à 4 M€, le crédit d'impôt Recherche (8 M€) et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -155 M€ (charge d'impôt).

Après imputation, le montant des déficits reportables du groupe fiscal SNCF au 31 décembre 2011 s'élève à 4 617 M€ (au titre des déficits constitués depuis 1988, date de création du Groupe) contre 5 130 M€ au 31 décembre 2010.

La charge d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF s'élève à 116 M€ suite à l'évolution de la législation fiscale qui limite l'imputation des reports déficitaires.

27. ENGAGEMENTS HORS BILAN

A compter de 2011, l'EPIC SNCF applique la recommandation n° 2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;

De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématiques en 3 parties :

- Les EHB liés au financement de la société,
- Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
- Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

De ce fait, la présentation des engagements hors bilan est notamment modifiée par :

- Le reclassement des subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices au titre des acquisitions de matériel ferroviaire de TER (2 083 M€ au 31 décembre 2011 contre 2 123 M€ au 31 décembre 2010) en « garanties de rémunération » (rubrique créée en 2011) ;
- Le reclassement des contrats d'Autorisations d'Occupation Temporaire en gares (703 M€ au 31 décembre 2011 contre 420 M€ au 31 décembre 2010) en « location simple – immobilier », versus « autres engagements d'achats d'exploitation » au 31/12/2010;
- Le rattachement des engagements de prévoyance et assimilés (1 048 M€ au 31 décembre 2011 contre 1 007 M€ au 31 décembre 2010) présentés distinctement des autres engagements hors bilan au 31 décembre 2010
- La prise en compte des seules clauses contractuelles couvrant l'absence de contrepartie générant des engagements donnés (11 M€ au 31/12/2011) déclarées dans la rubrique « autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation », à l'exclusion des engagements réciproques déclarés jusqu'au 31 décembre 2010.
- Le reclassement des engagements irrévocables portant sur des volumes fermes d'achats de matières premières (445 M€ au 31 décembre 2011 contre 250 M€ au 31 décembre 2010), c'est-à-dire l'électricité et le gazole de traction, en « engagements fermes d'achats de matières premières » vs « autres engagements d'achats d'exploitation » au 31/12/2010.
- Le reclassement des contrats de locations financement sur matériel ferroviaire (1 281 M€ au 31 décembre 2011, contre 2 180 M€ au 31 décembre 2010) en « location financement – matériel ferroviaire » vs « location financement » au 31/12/2010.

27.1. ENGAGEMENTS REÇUS

	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2011	Clôture 31/12/2010
Engagements liés au financement (reçus)	27.1.1	90	1 860	10	1 960	1 992
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		71	963	0	1 034	1 021
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		16	25	0	41	3
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		3	12	10	25	28
Ligne de crédit bancaires non utilisée		0	860	0	860	940
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	27.1.2	891	3 482	506	4 879	4 290
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire		230	877	23	1 129	2 932
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		5	0	0	5	164
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations		237	295	0	532	0
Autres engagements d'achats d'exploitation		0	0	0	0	939
Location simple mobilier		0	0	0	0	44
Location simple matériel ferroviaire		10	35	1	46	0
Garanties de rémunération en contrepartie des investissements prévus (IFRIC12)		271	2 007	25	2 302	0
Location simple immobilier		96	200	458	753	89
Location Financement		0	0	0	0	28
Location Financement matériel ferroviaire		2	8	0	9	0
Promesses de ventes - biens immobiliers		40	62	0	102	93
Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)		0	0	0	0	0
Autres engagements (reçus)		0	0	0	0	0
Total des Engagements Reçus		981	5 342	518	6 839	6 281

27.1.1. Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à 1 960 M€ au 31 décembre 2011 et correspondent principalement aux :

➤ **Avals et cautions vis-à-vis des tiers externes (1 034 M€ - en hausse de -13 M€)**

Il s'agit principalement des garanties bancaires à première demande reçues des fournisseurs de l'entreprise (constructeurs de matériel roulant et prestataires de services).

➤ **Lignes de crédit bancaire non utilisée (860 M€ - en baisse de -80 M€)**

Les lignes de crédit bancaire non utilisées diminuent de -80 M€ en raison de l'extinction des engagements reçus de CADIF (-40 M€) et CIC (-40 M€).

27.1.2. Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements reçus liés aux activités opérationnelles sont de 4 879 M€ à fin 2011 et se composent essentiellement de :

➤ **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (1 129 M€ - en baisse de -1 803 M€)**

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaire diminuent de -1 803 M€.

Les subventions d'investissement à recevoir sur matériel roulant neuf de TER s'élevaient à 2 123 M€ au 31 décembre 2010. Au 31 décembre 2011, elles sont déclarées pour 2 083 M€ (soit une baisse globale de -40 M€) en « garanties de rémunération » en contrepartie des investissements reçus

Un nouvel engagement a été constaté au titre des subventions d'investissement à recevoir prévues dans la convention Intercités pour 351 M€ concernant la reprise par l'Etat en fin de contrat du parc d'origine.

➤ **Autres engagements d'achats d'exploitation (aucun engagement - en baisse de -939 M€)**

A compter de 2011, les engagements d'achats d'exploitation réciproques effectués dans le cadre normal des affaires ne sont plus déclarés.

De plus, les contrats d'Autorisations d'Occupation Temporaire en gares, qui s'élevaient à 420 M€ fin 2010, ne sont plus considérés comme des contrats d'exploitation mais des locations simples – immobilier au 31 décembre 2011.

➤ **Garanties de rémunération en contrepartie des investissements prévus (2 302 M€ - en hausse de +2 302 M€)**

Cette catégorie n'existait pas au 31 décembre 2010. Au 31 décembre 2011, y sont enregistrées :

- les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux acquisitions de matériel ferroviaire de TER pour 2 082 M€ ;
- les subventions d'investissement à recevoir prévues dans la convention Intercités pour 220 M€ concernant le plan pluriannuel d'investissement prévu à la convention.

➤ **Location simple – immobilier (753 M€, en hausse de +665 M€)**

Cette rubrique comprend notamment au 31 décembre 2011, les contrats d'Autorisations d'Occupation Temporaire en gares (pour 703 M€), qui étaient classés en autres engagements d'achats d'exploitation pour 420 M€ fin 2010, soit une hausse globale de cet engagement de +283 M€.

27.2. ENGAGEMENTS DONNES

	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2011	Clôture 31/12/2010
Engagements liés au financement (donnés)	27.2.1	156	362	1 705	2 223	2 124
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		61	21	5	87	112
Avals et cautions vis-à-vis du personnel	27.2.1.1	10	50	980	1 041	1 000
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		13	25	0	38	5
Engagements de prévoyance et assimilés	27.2.1.2	72	256	720	1 048	1 007 (*)
Ligne de crédit bancaire non utilisée		0	9	0	9	0
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	27.2.2	2 695	5 982	869	9 545	11 830
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		1 052	4 139	53	5 244	6 159
Réservations de sillons		70	0	0	70	0
Autres engagements d'achats d'exploitation		0	0	0	0	1 993
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		9	2	0	11	0
Garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution)		6	13	0	19	0
Engagement d'achats d'immobilisations autres		24	22	0	46	0
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		445	0	0	445	0
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter		515	791	1	1 307	0
Location simple mobilier		16	11	0	27	440
Location simple matériel ferroviaire		164	179	43	386	0
Location Financement		0	7	9	16	2 180
Location Financement matériel ferroviaire		190	419	673	1 281	0
Crédit bail immobilier		10	20	0	30	55
Location simple immobilier		155	319	90	563	884
Promesses de ventes - biens immobiliers		40	62	0	102	93
Avances remboursables vis-à-vis de tiers externes		0	0	0	0	26
Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)	27.2.3	4	0	0	4	0
Garanties solidaires des sociétés de personnes non consolidées (GIE, SNC)		4	0	0	4	0
Autres engagements (donnés)	27.2.4	1	3	0	4	0
Total des Engagements Donnés		2 855	6 347	2 574	11 776	13 954

(*) Au 31 décembre 2011, les engagements de prévoyance et assimilés présentés distinctement dans l'annexe aux comptes du 31 décembre 2010, ont été inclus dans le tableau des autres engagements donnés.

27.2.1. Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à 2 223 M€ au 31 décembre 2011 et correspondent principalement aux :

- **Avals et cautions vis-à-vis du personnel (1 041 M€ - en hausse de +41 M€)**
- **Engagements de prévoyances et assimilés (1 048 M€ - en hausse de +41 M€)**

27.2.2. Avals et cautions vis-à-vis du personnel (1 041 M€ - en hausse de +41 M€)

L'engagement de 1 041 M€ correspond aux cautions accordées au personnel de la SNCF pour l'obtention de prêts dans le cadre de l'acquisition de leur résidence principale.

Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

27.2.3. Engagements de prévoyance et assimilés (1 048 M€ - en hausse de +41 M€)

Depuis la création de la CPRP SNCF au 30 juin 2007, l'entreprise se trouve engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies. A ce titre, **la SNCF n'est plus tenue de reconnaître d'engagement financier au titre des retraites.**

A compter du 30 juin 2007, **les seules prestations sociales** significatives qui n'entrent pas dans le champ d'application des décrets évoqués ci-dessus et **sur lesquelles la SNCF reste engagée** sont les **rentes accidents du travail, l'action sociale et le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs.**

Les principales hypothèses actuarielles des calculs d'engagements sont les suivantes :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Taux d'actualisation brut	3,80%	4,25%
Taux d'inflation / revalorisation	2 % pour rentes AT et action sociale 3% pour le régime complémentaire des cadres supérieurs	2 % pour rentes AT et action sociale 3% pour le régime complémentaire des cadres supérieurs
Tables de mortalité	Tables TD88-90 et TGF05 pour les engagements liés aux accidents du travail Tables prospectives par génération TGH05 et TGF05 pour les autres engagements	Tables TD88-90 et TGF05 pour les engagements liés aux accidents du travail Tables prospectives par génération TGH05 et TGF05 pour les autres engagements

➤ **Engagements de prévoyance :**

Les cadres supérieurs actifs et retraités, affiliés au régime de prévoyance du personnel de la SNCF, conservent un régime complémentaire de prévoyance spécifique géré en interne par l'Entreprise. Ce régime constitue un avantage postérieur à l'emploi qui porte engagement. Au 31 décembre 2011, cet engagement est estimé à **45 M€** (contre 44 M€ au 31 décembre 2010).

➤ **Rentes accidents du travail**

Les rentes servies aux retraités ou aux conjoints survivants sont considérées par la SNCF comme un complément de retraite. En conséquence, la valeur actuelle probable de ces compléments de retraite est portée en engagements hors bilan. Au 31 décembre 2011, ces engagements s'élèvent à **753 M€** (contre 718 M€ au 31 décembre 2010).

➤ **Action sociale**

L'entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'Action Sociale sont des cheminots retraités. L'analyse du régime d'action sociale dans le cadre de la transition vers les normes IFRS a conduit à identifier des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies au titre des aides familiales aux retraités, aides à l'amélioration de l'habitat des pensionnés, charges d'entretien de maisons de retraites pour un montant de **250 M€** au 31 décembre 2011 (contre 246 M€ au 31 décembre 2010).

➤ **Facilités de circulation**

Le personnel SNCF (actifs et leurs ayants droit et retraités) bénéficie de facilités de circulation lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. La SNCF estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production et que le coût moyen marginal de ce dispositif est inférieur à la réservation acquittée par les ayants droits.

➤ **Evolution des engagements entre décembre 2011 et décembre 2010**

L'évolution du niveau des engagements entre fin 2010 (1 007 M€) et fin 2011 (1048 M€) s'explique par :

Le coût financier lié à la perte d'une année d'actualisation ;

L'accumulation des droits acquis liée à l'acquisition d'une année d'ancienneté supplémentaire ;

Le paiement des prestations ;

Les écarts actuariels liés à des changements d'hypothèses ou relatifs à des écarts entre les hypothèses retenues et leur réalisation effective au cours de l'année (mortalité, taux de revalorisation).

27.2.4. Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 9 545 M€ et se composent essentiellement de :

➤ ***Engagements d'achat – matériel ferroviaire (5 244 M€ - en baisse de -915 M€)***

Les engagements donnés d'achat de matériel ferroviaire diminuent de -920 M€ en raison notamment de l'extinction de certains engagements et en lien avec le programme d'investissement.

➤ ***Autres engagements d'achats d'exploitation (aucun engagement - en baisse de -1 993 M€)***

➤ ***A compter de 2011, les engagements d'achats d'exploitation réciproques effectués dans le cadre normal des affaires ne sont plus déclarés à l'exception :***

Des clauses contractuelles couvrant l'absence de contrepartie générant des engagements donnés à déclarer dans la rubrique « autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation ». Au 31 décembre 2011, ces engagements s'élèvent à 11 M€ ;

Des engagements irrévocables portant sur des volumes fermes d'achats de matières premières, c'est-à-dire l'électricité et le gazole de traction. Au 31 décembre 2011, ces engagements sont déclarés dans la rubrique « engagements fermes d'achats de matières premières » et s'élèvent à 445 M€, en hausse de +195 M€ par rapport à 2010.

➤ ***Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter (1 307 M€ - en hausse de +1 307 M€)***

Les engagements relatifs aux plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter correspondent aux montants prévisionnels des engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées.

➤ ***Location financement – matériel ferroviaire (1 281 M€ - en hausse de +1 281 M€)***

Les engagements relatifs aux locations financement de matériel ferroviaire étaient déclarés en « location financement » au 31 décembre 2010 pour 2 180 M€ et sont déclarés au 31 décembre 2011 en « location financement – matériel ferroviaire » pour 1 281 M€, soit une baisse globale de -899 M€.

Cette variation de -899 M€ s'explique principalement par le débouclage du dernier lease QTE et de deux leases Service Contract.

27.2.5. Engagements donnés liés au périmètre consolidé

Les engagements donnés liés au périmètre consolidé sont de 4 M€ au 31 décembre 2011. Il s'agit uniquement de la garantie solidaire de la SNCF envers le GIE S'Miles.

27.2.6. Autres engagements donnés

Les autres engagements donnés s'élèvent à 4 M€ au 31 décembre 2011. Il s'agit de l'engagement de la SNCF envers le comité d'entreprise d'investir 50% des plus values de cessions sur biens gérés par le comité d'entreprise dans des biens / activités qui seront gérés par le comité d'entreprise.

28. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT-BAIL ET ASSIMILEES

Nature des biens financés	Redevances payées		Redevances restant à payer				Prix d'achat résiduel
	Clôture	Cumul à la clôture	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà	Ensemble	
Crédit-bail	10	159	10	20	0	30	92
<i>Immobilier</i>	10	159	10	20	0	30	92
Location-financement Matériel ferroviaire	445	3 526	197	436	682	1 315	2 224
<i>Pickle Lease</i>	37	503	35	0	0	35	471
<i>Lease-Hold</i>	10	607	10	40	30	80	49
<i>Service Contract</i>	51	1 410	25	98	120	243	1 078
<i>Lease Néo-zélandais</i>	5	233	5	21	38	65	0
<i>Lease Suédois</i>	43	109	43	174	485	702	510
<i>Lease UK</i>	292	582	70	86	0	156	115
<i>Locations longue durée TER</i>	7	81	7	18	9	34	0
Location-financement Système de réservation	5	788	0	0	0	0	0
<i>QTE</i>	5	788	0	0	0	0	0
TOTAL	459	4 473	206	457	682	1 345	2 316

29. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION

Conformément aux dispositions de la loi n°2004 – 391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'EPIC SNCF accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de vingt heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de six ans. Au terme de ce délai et à défaut de leur utilisation, l'ensemble des droits reste plafonné à cent vingt heures.

Un accord concernant la formation et notamment la mise en œuvre du DIF a été signé en 2005 entre l'EPIC et les organisations syndicales. Cet accord arrivant à expiration en 2008, un nouvel accord a été signé en septembre 2008.

Une formation est éligible au DIF si elle est utile à la tenue du poste exercé ou envisagé. Les formations indispensables à l'acquisition des compétences nécessaires à la tenue du poste ne relèvent pas du DIF.

Toute action de promotion, d'acquisition, d'entretien ou de perfectionnement des connaissances ou de qualification relève du DIF pour autant :

- qu'elle soit cohérente avec la situation professionnelle de l'agent, son poste de travail, et ses possibilités et perspectives d'évolution dans l'entreprise,
- que l'agent dispose des pré requis nécessaires pour suivre la formation,
- qu'elle ne relève pas de l'obligation de l'employeur,
- qu'elle soit inscrite dans l'offre de formation de l'entreprise.

En application de l'avis n°2004 – F du 13 octobre 2004 du comité d'urgence du Conseil National de la Comptabilité, les dépenses engagées ne sont soumises à aucun provisionnement. Les dépenses engagées au titre du DIF constituent une charge de la période.

Au 31 décembre 2011, le cumul des droits acquis par les salariés au titre du DIF s'élève à 21,3 millions d'heures et le volume d'heures total de formation n'ayant pas donné lieu à demande s'élève à 19,7 millions d'heures.

Au titre des droits accumulés sur les années 2005 à 2011, 1 481 754 heures de formation ont été consommées.

30. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

(en Euros)	Mazars	PriceWaterhouseCoopers
Honoraires au titre :		
- du contrôle légal des comptes	1 390 000	1 401 000
- des missions de diligences directement liées	366 000	166 432
Total	1 756 000	1 567 432

31. LITIGES

L'entreprise est impliquée dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

➤ *Contentieux liés à la concurrence*

Les sociétés Karavel, Promovacances.com, Lastminute et Switch ont respectivement saisi le Conseil de la Concurrence les 5 août 2002, 25 juin 2004 et 4 avril 2007 de plaintes relatives à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des voyages en ligne entre l'entreprise SNCF et Expédia.

Suite à la procédure de non contestation des griefs (article L 462-2 III du code de commerce) dans laquelle la SNCF s'était engagée pendant l'été 2008 et après les audiences du Conseil de la Concurrence intervenues les 2 et 9 décembre 2008, le Conseil de la Concurrence a rendu le 5 février 2009 sa décision. Aux termes de celle-ci, la SNCF est condamnée à une sanction pécuniaire de 5 M€. Le Conseil de la Concurrence a par ailleurs pris acte des engagements souscrits par l'entreprise SNCF en soulignant dans son communiqué de presse qu'ils donneront une meilleure visibilité aux entreprises ferroviaires qui arriveront sur le marché à l'ouverture de la concurrence au transport international de voyageurs.

SNCF n'a pas fait appel de la décision du Conseil de la Concurrence, ce qui n'a pas été le cas de Expédia et de Karavel. De ce fait, SNCF a présenté, le 10 avril 2009, une demande de jonction volontaire à l'instance, procédure ouverte lorsque le recours risque d'affecter les droits et charges des autres parties à l'instance devant l'Autorité de la Concurrence. L'affaire a été plaidée le 15 décembre 2009 et l'arrêt de la Cour d'Appel a été rendu le 23 février 2010, confirmant la décision du Conseil de la Concurrence du 5 février 2009.

Expedia et Karavel ont formé un pourvoi en cassation contre l'arrêt de la Cour d'appel. De la même manière qu'en appel, SNCF s'est jointe à cette procédure. La Cour de cassation a rendu son arrêt en 2011. Les deux questions prioritaires de constitutionnalité présentées par Karavel et Expedia ont été quant à elle rejetées.

Parallèlement Lastminute a intenté une action en réparation du préjudice prétendument subi devant le Tribunal de Commerce de Paris à hauteur de 27 M€. Le dossier a été plaidé fin septembre, pour un délibéré le 26 novembre.

Le 6 août 2010, la société Karavel a également introduit une action en réparation devant le Tribunal de commerce de Paris contre la SNCF. Dans son assignation, Karavel prétend que son préjudice s'élèverait à un peu plus de 46 M€. Il s'agit d'une assignation à bref délai (procédure rapide) et une première audience s'est tenue devant le Tribunal le 20 septembre 2010, puis l'affaire a été renvoyée pour conclusions au 24 janvier 2011.

Les sociétés Lastminute et Karavel ont finalement abandonné leurs actions en justice contre la SNCF à la suite d'une transaction conclue par la SNCF avec chacune d'entre elles.

➤ **Litige avec RTE**

Dans le cadre des négociations sur le renouvellement du contrat de mise à disposition des lignes à Haute Tension qui devait aboutir à la signature d'un contrat tri partite SNCF-RFF-RTE, un différend entre RFF et SNCF a abouti à la signature en novembre 2001 d'un contrat entre RTE et RFF. En décembre 2001, RTE a profité de cette situation pour indiquer à la SNCF qu'elle cessait le paiement des loyers au motif que la convention contre rémunération qui la liait à la SNCF n'était plus applicable.

Le 29 août 2008, le Tribunal Administratif de Paris (suite au pourvoi de la SNCF du 07/04/2003) condamne RTE à payer les loyers à la SNCF ainsi que des intérêts légaux à compter du recours formé par la SNCF soit le 7/04/2003, avec capitalisation des intérêts à compter du 7 avril 2004.

RTE fait appel mais doit verser à la SNCF le 10 décembre 2008 le montant des loyers dus assortis des intérêts légaux € arrêtés au 1/01/2008.

Par un arrêt du 10 mai 2010, la Cour Administrative d'Appel de Paris a confirmé le jugement du tribunal Administratif de Paris du 29/08/2008 et a condamné RTE à payer un montant de loyers complémentaires (loyers du 01/05/2008 au 30/06/2009).

RTE a formé un pourvoi en cassation devant le Conseil d'Etat contre l'arrêt de la Cour Administrative le 22/07/2010.

Le 17 février 2011, SNCF est informée que le Conseil d'Etat n'admet pas le pourvoi de RTE.

Ce litige est donc clos.

➤ **Litige France Télécom**

En octobre 2000, la SNCF a engagé une action contre France Télécom devant le tribunal administratif de Paris, aux fins d'obtenir le versement de dommages intérêts pour l'occupation du domaine ferroviaire par ses câbles de télécommunications entre 1991 et 1997. Par un jugement en date du 11 mars 2004, le tribunal administratif de Paris a rejeté la requête de la SNCF au motif que la SNCF n'avait pas motif pour agir en application de l'article 6 de la loi du 13 février 1997. La SNCF a fait appel contre ce jugement le 28 mai 2004 auprès du greffe de la cour administrative d'appel de Paris.

Par un arrêt en date du 24 mai 2007, la Cour d'Appel de Paris a de nouveau rejeté la requête de la SNCF.

La SNCF a formé un pourvoi en cassation devant le Conseil d'Etat en date du 30 juillet 2007 et déposé un premier mémoire fin octobre 2007, admit en mars 2010.

Le 14 mars 2011 la Cour de Cassation a annulé l'arrêt de la CAA et renvoyé l'affaire devant la Cour Administrative d'Appel de Paris.

Au 31 décembre 2011 la procédure est toujours en cours.

➤ **Litige Fret-DGCCRF**

Une enquête est actuellement menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. Une première notification a été reçue le 28 juillet 2011 avec un certain nombre de griefs tous rejetés en réponse par SNCF principalement au motif que l'atteinte à la concurrence n'est jamais établie. La procédure prévoit qu'à l'issue de l'étude de la réponse de SNCF un nouveau rapport soit transmis à l'Autorité de la concurrence auquel SNCF pourra répondre si nécessaire.

La décision conclusive de l'Autorité de la concurrence sera présentée dans un dernier rapport attendu au cours du second semestre 2012. D'ici-là, en l'absence de décision contraignante pour SNCF et d'obligation de sa part vis-à-vis d'un tiers, aucune provision n'est comptabilisée dans les comptes de l'EPIC SNCF.

32. *EVENEMENTS POST CLOTURE*

32.1. MODIFICATION DE LA NOTATION FINANCIERE DE SNCF

Après avoir dégradé la note souveraine de la France, l'agence de notation Standard and Poor's a annoncé le 17/01/2012 avoir dégradé la note d'un certain nombre d'entreprises publiques françaises. Celle de la SNCF en particulier a été dégradée d'un cran et passe de AA+ à AA. Cette modification est sans impact sur la capacité d'endettement de l'entreprise.

32.2. EMISSION D'EMPRUNT

SNCF a émis le 18 janvier 2012, un emprunt obligataire de 450 M€ à échéance 18 janvier 2042, au taux de 4,227%, soit OAT 30 ans + 31 points de base.

32.3. LIQUIDATION SEAFRANCE

Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris a prononcé la cessation complète d'activité de SeaFrance. De ce fait, les créances détenues par l'EPIC SNCF et non garanties, ont été intégralement dépréciées (cf. notes 4.2 et 25).

33. FILIALES ET PARTICIPATIONS

SOCIETES	CAPITAL SOCIAL	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	CHIFFRE D'AFFAIRE HT	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	DIVIDENDES ENCAISSES EN 2011
				brute	nette					
I - FILIALES										
SICF	464	589	100%	563	563					
SNCF Habitat (Anciennement SOCRIF)	0	86	100%	0	0		2	0	7	5
SNCF PARTICIPATIONS	385	2 622	100%	2 527	2 527		7	4	2	0
									191	
II - PARTICIPATIONS										
Société du chemin de fer sous marin	NC	NC	50%	0	0			NC	NC	NC
EUROFIMA	2 139	1 218	23%	24	24				33	
SEM d'aménagement de Paris (SEMAPA)	1	9	20%	0	0			57	1	
Les Editions de la vie du rail	2	3	10%	0	0			11	0	
III - PARTICIPATIONS (intérieures à 10% du capital										
SEM d'aménagement de l'est de Paris (SEMAEST)	3	14	3%	0	0			16	0	
SEM PARIS SEINE	0	28		0	0			NC	1	
RATP VAL SERVICE	0	1		0	0			NC	0	
LA MAISON DES POLYTECHNIENS	1	2		0	0			1	0	
HIT RAIL BV	NC	NC		0	0			NC	NC	NC
SODETEL	NC	NC		0	0			NC	NC	NC
BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	NC		0	0			NC	NC	NC
LOMME SEQUEDIN	NC	NC		0	0			NC	NC	NC
SEMALY	NC	NC		0	0			NC	NC	NC
TOTAL GENERAL				3 115	3 115					

34. PARTIES LIEES

34.1. TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES

Les données chiffrées concernant les filiales directes intégrées globalement en consolidation sont les suivantes :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Bilan actif		
Participations	3 115	2 937
Créances rattachées à des participations	2 350	2 142
Créances clients et comptes rattachés	150	211
Autres créances	54	160
Total Actif	5 668	5 449
Bilan passif		
Dettes financières	40	41
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	344	301
Autres dettes	59	72
Total Passif	443	413
Résultat financier		
Charges financières	-2	0
Produits financiers	83	73
Produits des participations	5	21
Résultat financier net	86	94

34.2. AUTRES PARTIES LIEES

SNCF EPIC, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Considérant que l'objectif ultime est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

SNCF EPIC a retenu comme parties liées :

l'Etat, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées ;

Les autorités organisatrices de transport ;

RFF

34.2.1. Transactions menées avec l'Etat

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'Etat, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport, qui sortent du régime de droit commun ; il s'agit :

Subventions d'exploitation apportées par l'Etat et les collectivités cf. note 21

Subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant cf. note 13

34.2.2. Transactions avec les Autorités Organisatrices de Transport

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires cf. note 19

34.2.3. Transactions réalisées avec d'autres entreprises publiques

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Telecom, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec RFF, pour qui SNCF reste à l'heure actuelle un des principaux clients :

Péages payés sur le réseau ferroviaire cf. note 20

Chiffre d'affaires relatif aux travaux entretien et maintenance cf. note 19

Créance sur RFF cf. note 6.1

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'Etat, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

34.2.4. Garanties Eurofima

Eurofima est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont comptabilisées sur la ligne « autres créances » dans les comptes de l'EPIC SNCF pour 1 933 M€ en valeur brute au 31 décembre 2011 (1 850 M€ au 31 décembre 2010). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 1 357 M€ au 31 décembre 2011 contre 1 737 M€ au 31 décembre 2010.

Au 31 décembre 2011, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de la SNCF restant à appeler s'élève à 281 M€ au 31 décembre 2011 (cf. note 7) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs pour un montant de 106 M€ au 31 décembre 2011 contre 95 M€ au 31 décembre 2010.

A cette même date, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 1 876 M€ (2 280 MCHF). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'EUROFIMA. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'Etat associé, émetteur de la garantie. Pour SNCF, le montant maximal de cet engagement s'élève à 483,4 M€ au 31 décembre 2011. L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF et la garantie donnée par SNCF au titre des contrats de financements)