31 DÉCEMBRE 2018

RAPPORT FINANCIER SNCF MOBILITÉS

GROUPE SNCF MOBILITÉS

01 — RAPPPORT DE GESTION
PAGE 04

02 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE
PAGE 44

03 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
DU GROUPE SNCF MOBILITÉS
PAGE 54

04 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
PAGE 142

EPIC SNCF MOBILITÉS

PAGE 154

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 27 FÉVRIER 2019

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes au 31 décembre 2018 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

GUILLAUME PEPY
LE PRÉSIDENT

MATHIAS EMMERICH
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ PERFORMANCE

01 — RAPPORT DE GESTION

Normes IFRS. En millions d'euros

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2018 **6**
1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2018 6

2. CHIFFRES CLÉS 9

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE 9

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE **10**
1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE 10

2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS 14

3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET 21

4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS 22

5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES 23

6. VOLET SOCIAL 24

PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES **25**
1. LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES 25

2. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE 39

ENJEUX ET PERSPECTIVES **42**

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2018

Le groupe SNCF Mobilités est constitué de l'EPIC SNCF Mobilités et de ses filiales. L'EPIC est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite « Loi LOTI »), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1er janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La loi portant sur la réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires ;

— SNCF Mobilités (anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français ») : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares ;

— SNCF (la maison-mère) : créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2018

1.1 RÉFORME DU FERROVIAIRE

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

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le « Nouveau Pacte Ferroviaire ») se décline autour de ces axes :

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

• SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts ;

• la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;

• le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;

• SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

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

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

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

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

• pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence ;

• l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ; et

• les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

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

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

1.2 REPRISES DE PERTES DE VALEUR

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

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

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

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

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou de reprises de valeur n'a été identifié sur ces UGT.

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

1.3 DÉCISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

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

1.4 EFFETS DE LA GRÈVE

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

1.5 CESSION DE FONCIÈRE VESTA

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

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

1.6 NOUVEAU DÉCOUPAGE SECTORIEL

Une nouvelle organisation en 4 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF Mobilités effective à compter du 1er janvier 2018 avec les modifications suivantes :

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

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

L'activité du groupe SNCF Mobilités est dorénavant organisée autour de 4 métiers qui sont :

— Mobilités quotidiennes ;

— Mobilités longue distance ;

— SNCF Logistics ;

— SNCF Gares & Connexions.

1.7 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

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

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

1.8 SIGNATURE D'UN NOUVEAU CONTRAT PAR LA FILIALE KEOLIS

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

1.9 SORTIE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPÉENNE (BREXIT)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.10 PROJET DE CESSION DE LA FILIALE OUIBUS

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

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

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

1.11 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

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

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

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

2. CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	31 681	31 831
Marge opérationnelle	2 358	2 759
Résultat opérationnel courant	798	1 369
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5 002	1 705
Résultat financier	-187	-290
Résultat net - part du groupe	4 502	1 136
Résultat net Récurrent – Part du groupe [1]	320	895
Capacité d'autofinancement	1 438	2 054
Investissements nets [2]	-1 978	-2 244
Investissements tous financements [3]	-3 722	-3 590
Cash Flow Libre [4]	-294	184
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	830	1 408
ROCE [5]	4,6 %	7,9 %
Effectifs	203 865	201 816

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Endettement net	7 186	7 914

[1] Le résultat net récurrent – part du groupe est défini dans la note Résultats et situation financière du Groupe de ce même rapport.

[2] Les Investissements nets sont obtenus par la somme (en millions d'euros):	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 648	-2 482
- Subventions d'investissement reçues	365	315
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 379	1 031
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total investissements nets	-1 978	-2 244

[3] Les Investissements tous financements sont obtenus par la somme (en millions d'euros):	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 648	-2 482
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total investissements tous financements	-3 722	-3 590

[4] Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros):	31/12/2018	31/12/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	1 438	2 054
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 648	-2 482
- Subventions d'investissement reçues	365	315
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	271	336
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 028	-1 047
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 379	1 031
- Incidence de la variation du BFR	158	23
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-213	-17
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	30	31
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	-46	-61
Total Cash Flow Libre	-294	184

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

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1 CONTENTIEUX SUR L'ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€ (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. Le groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

3.2 SIGNATURES DES PROTOCOLES D'ACCORD DES FUTURES CONVENTIONS DES RÉGIONS SUD ET NOUVELLE AQUITAINE

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

3.3 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR DE SNCF RÉSEAU

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

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

			Variation	
En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**	**2018 vs 2017 (en M€ et en %)**	
Chiffre d'affaires	**31 681**	**31 831**	**-150**	**-0,5%**
Péages	-4 304	-4 431	127	-2,9%
Achats et charges externes hors péages	-13 030	-12 890	-140	1,1%
Impôts et taxes	-1 117	-966	-150	15,5%
Charges de personnel	-11 249	-11 206	-43	0,4%
Autres produits et charges	376	421	-45	-10,7%
Marge opérationnelle	**2 358**	**2 759**	**-402**	**-14,6%**
Dotations aux amortissements	-1 687	-1 422	-265	18,6%
Variation nette des provisions	127	32	95	295,3%
Résultat opérationnel courant	**798**	**1 369**	**-571**	**-41,7%**
Résultat de cession d'actifs	751	302	449	148,5%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	170	31	140	457,2%
Pertes de valeur	3 250	-36	3 286	-9 036,1%
Résultat opérationnel	**4 969**	**1 666**	**3 303**	**198,3%**
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	32	39	-7	-17,5%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	**5 002**	**1 705**	**3 297**	**193,4%**
Coût financier net des avantages du personnel	7	-18	25	-138,4%
Coût de l'endettement financier net et autres	-194	-272	78	-28,8%
Résultat financier	**-187**	**-290**	**103**	**-35,5%**
Résultat avant impôt	**4 815**	**1 415**	**3 400**	**240,3%**
Impôt sur les résultats	-240	-245	5	-2,0%
Résultat net des activités ordinaires	**4 574**	**1 170**	**3 404**	**291,0%**
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
Résultat net de l'exercice	**4 574**	**1 170**	**3 404**	**291,0%**
Résultat net - Part du groupe	**4 502**	**1 136**	**3 365**	**296,1%**
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	73	33	39	117,7%
Résultat net récurrent - Part du groupe[1]	**320**	**895**	-575	-64,3%
Marge opérationnelle / chiffre d'affaires	*7,4%*	*8,7%*		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	*2,5%*	*4,3%*		
ROCE (voir définition donnée dans les chiffres clés)	*4,6%*	*7,9%*		

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :
- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;
- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

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

En millions d'euros	Notes*	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net - Part du groupe		**4 502**	**1 136**
Pertes de valeurs	4.3	- 3 250	36
Pertes de valeur inclus dans la ligne « Variation nette des provisions »	4.3	42	
Inclus dans la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue »	4.2.3	- 153	-
Inclus dans la ligne « Résultat de cession actifs »	4.1.5	- 603	- 120
Inclus dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence »		-	-
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (variations de juste valeur)	6.1.1	- 107	-
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (opérations particulières sur instruments financiers)		-	-
Inclus dans la ligne « Impôts sur les résultats »	7	- 111	- 158
Inclus dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) »		-	-
Résultat net Récurrent - Part du groupe		**320**	**895**

* les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés annuels

1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

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

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Transilien & TER		
	Variation de périmètre 2017 [1]	
	Acquisition SNCF Combustible - effet indirect	-5
	Variation de périmètre 2018	
	Cession Itirémia	-1
	Impacts IFRS 15	**-161**
Keolis		
	Variations de périmètre 2017 [1]	
	Acquisition Les Kangourous / Les Coccinelles	2
	Acquisition Parkeren Roselare	1
	Acquisition Keolis Santé	38
	Variations de périmètre 2018	
	Acquisition TRAM, SATRVAM, Santa Azur, Phocéens Cars	16
	Acquisition Mediaco-Effia Cannes	1
	Cession Millau Cars	-1
	Acquisition Keolis Santé	4
	Acquisition Groupe Open Tours	9
	Impacts IFRS 15	**43**
	Variation des taux de change	**-104**
Intercités		
	Impacts IFRS 15	-3
Voyages SNCF		
	Variation de périmètre 2017 [1]	
	Prise de contrôle RE4A	12
	Impacts IFRS 15	**-40**
	Variation des taux de change	**-6**
SNCF Logistics		
Geodis TFMM Ermewa & Autres	**Variations de périmètre 2017** [1]	
	Cession Compagnie des Conteneurs Réservoirs (Ermewa)	-3
	Acquisition SNCF Combustible – effet indirect	-2
	Cession STVA	-259
	Variation de périmètre 2018	
	Acquisition Taylor Minster Leasing BV	4
	Variation des taux de change	**-191**
Corporate		
	Variation de périmètre 2017 [1]	
	Acquisition SNCF Combustible	5
	Variation de périmètre 2018	
	Perte de contrôle Orient Express	-1
	Variation des taux de change	
Total des effets périmètre et change et impacts IFRS 15		**-638**

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

1.2 RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2018

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 31 681 M€ à fin décembre 2018, soit une diminution de 150 M€ (-0,5 %) par rapport à 2017 qui s'explique par :

— des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour -338 M € (voir 1.1) ;

— un effet change pour -300 M€ (voir 1.1) ;

— une variation organique pour le groupe de +488 M€ (+ 1,6 %) ; celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien & TER	**+28 M€**	**+0,4%**
Keolis	**+512 M€**	**+9,6%**
Intercités	**-223 M€**	**-24,0%**
Voyages SNCF	**+26 M€**	**+0,4%**
SNCF Gares & Connexions	**+16 M€**	**+3,2%**
SNCF Logistics	**+168 M€**	**+1,7%**

1.2.2 Marge opérationnelle

À 2358 M€ en 2018, la marge opérationnelle se dégrade de 402 M€, soit de 14,6 %. Le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 8,7 % à 7,4 % entre 2017 et 2018.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation 2018 vs 2017		Variation 2018 vs 2017 à périmètre, normes et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	31 681	31 831	-150	-0,5 %	488	1,6 %
Charges de personnel	-11 249	-11 206	-43	0,4 %	-190	1,7 %
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 632	-11 465	-167	1,5 %	-505	4,4 %
Péages	-4 304	-4 431	127	-2,9 %	-32	0,7 %
Énergie de traction et carburant	-1 022	-1 003	-18	1,8 %	-45	4,5 %
Impôts et taxes	-1 117	-966	-150	15,5 %	-113	11,7 %
Marge opérationnelle (MOP)	2 358	2 759	-402	-14,6 %	-396	-14,4 %
Taux MOP/CA	*7,4 %*	*8,7 %*				

À périmètre, normes et change constants, la marge opérationnelle se dégrade de 396 M€ dont 545 M€ liés aux mouvements sociaux du premier semestre 2018 (voir point 1.4 des Événements majeurs de l'exercice).

À noter que la hausse de 113 M€ du montant des impôts et taxes est essentiellement due à l'assujettissement depuis le 1er janvier 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités à la taxe sur les salaires.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 798 M€, en baisse de 571 M€ par rapport à 2017.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 4,3 % en 2017 à 2,5 % en 2018.

La baisse de la marge opérationnelle de 402 M€ est accentuée par l'augmentation de 265 M€ des dotations aux amortissements. Les dotations de l'exercice 2018 auraient été plus élevées de 251 M€ si aucune perte de valeur n'avait été constatée (408 M€ en 2017).

En revanche l'évolution de la variation nette des provisions a un effet favorable sur celle du résultat opérationnel courant : reprise nette de 127 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 32 M€ en 2017. L'exercice 2018 a été principalement affecté par la reprise des provisions sur les litiges relatifs aux salariés marocains.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 3303 M€ et s'établit à 4969 M€.

La variation est essentiellement portée par les reprises de **pertes de valeur** sur l'UGT TGV France et Europe (+3193 M€) ainsi que sur l'UGT Gares & Connexions (+107 M€) (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice).

Le **résultat de cession d'actifs** 2018 est composé à hauteur de 613 M€ de la cession de 80 % des titres de la filiale immobilière Foncière Vesta (voir point 1.5 des événements majeurs de l'exercice). Le reliquat est essentiellement constitué de cessions immobilières.

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

1.2.5 Résultat financier

L'évolution du résultat financier entre 2017 et 2018 (amélioration de 103 M€) s'explique à hauteur de 107 M€ par un impact de juste valeur sur une opération d'achat/vente de produits dérivés relatifs à l'électricité.

1.2.6 Impôt sur les résultats

Cette évolution peu significative comprend une augmentation de l'impôt relatif à la plus value de cession Vesta, compensée par la constatation d'un impôt différé actif.

1.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 4 502 M€, contre un gain de 1 136 M€ en 2017, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 73 M€.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) passe de 7,9 % à 4,6 %.

2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

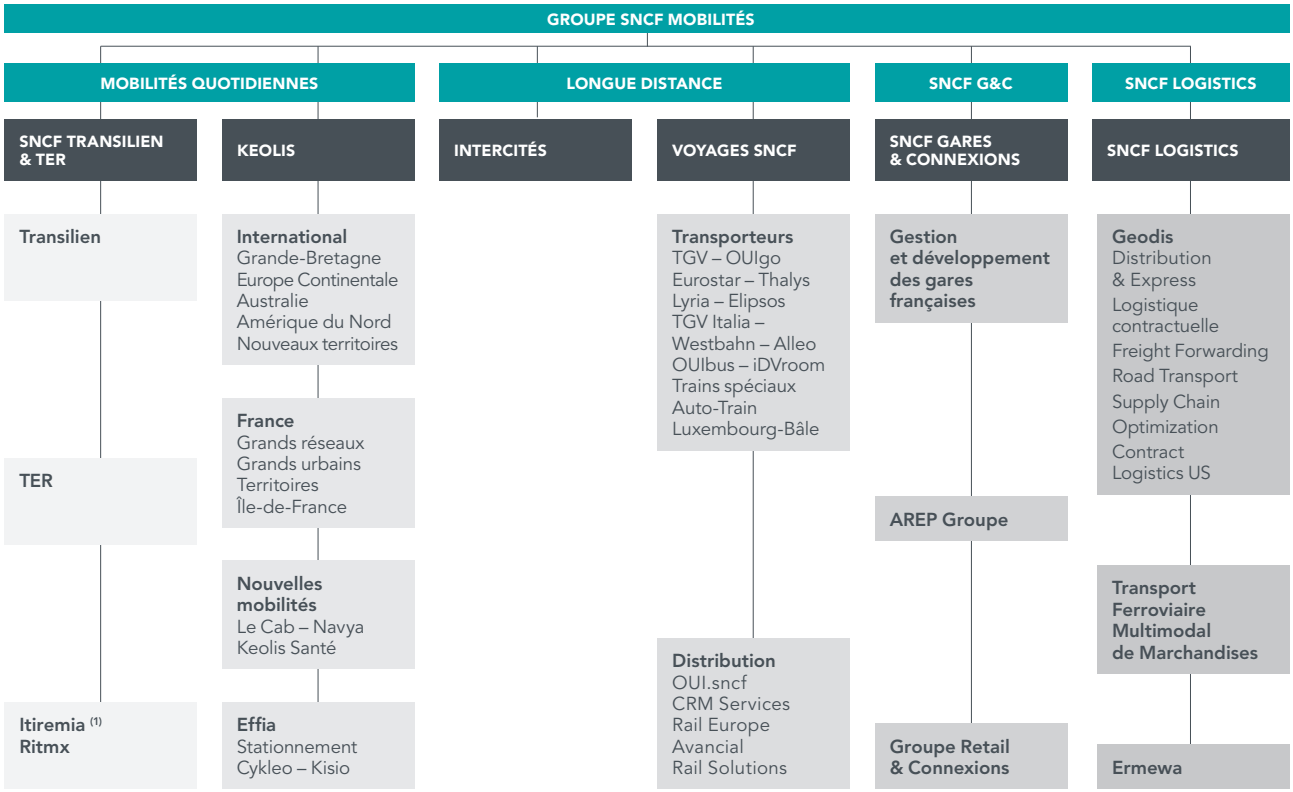
L'activité du groupe SNCF Mobilités est désormais organisée, à compter du 1er janvier 2018, autour de quatre métiers appuyés par des fonctions support :

— Mobilités Quotidiennes qui comprend les deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis ;

— Longue Distance qui regroupe les secteurs Intercités et Voyages SNCF ;

— SNCF Gares & Connexions qui forme à lui seul un secteur ;

— SNCF Logistics qui est découpé en trois secteurs : Geodis, Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM) et Ermewa.



Seules les principales filiales sont présentées dans cet organigramme ainsi que dans les organigrammes figurant plus loin.
(1) Filiale cédée sur le 2nd semestre 2018.

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

En millions d'euros	SNCF Transilien & TER	Keolis	Intercités	Voyages SNCF	SNCF Gares & Connexions	SNCF Logistics	Direction Industrielle	Corporate	SNCF Mobilités
Chiffre d'affaires externe	6942	5818	702	7367	508	9935	231	179	**31681**
Marge opérationnelle	251	350	50	1044	233	353	40	38	**2358**
Résultat opérationnel courant	162	71	43	424	99	117	-79	-40	**798**
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	162	92	43	422	100	127	-79	-37	**830**
Investissements nets	-29	-166	43	-884	-246	-429	-90	-176	**-1978**

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par secteur sont présentées non retraitées des effets périmètre, normes et change.

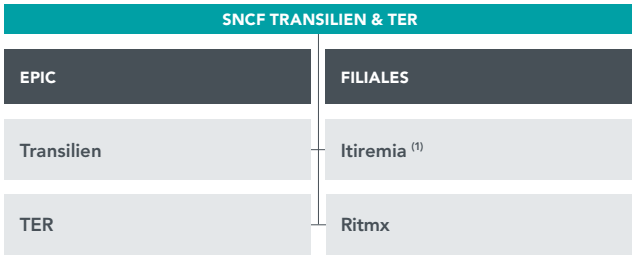
La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par secteur est un chiffre d'affaires externe.

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

Le chiffre d'affaires aux bornes est la somme des chiffres d'affaires internes et externes présentés en note 3.1 des comptes consolidés annuels.

2.1 MOBILITÉS QUOTIDIENNES

2.1.1 SNCF Transilien & TER



(1) Filiale cédée sur le 2nd semestre 2018.

SNCF Transilien & TER propose des services de transport de proximité et services conventionnés de transport ferroviaire ainsi que des services associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx).

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	6942	7082	-140
Marge opérationnelle (MOP)	251	390	-139
MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien & TER	*3,3%*	*5,1%*	
Résultat opérationnel courant	162	188	-26
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	162	188	-26
Investissements nets	-29	-439	410

Faits marquants

Transilien

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

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

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

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

TER

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

— TER a également travaillé sur la négociation de plusieurs conventions d'exploitation avec notamment les régions Hauts-de-France, Bretagne et Nouvelle-Aquitaine.

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

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -140 M€ (-2,0%) par rapport à 2017. Cette évolution s'explique notamment par des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour -167 M€ (détail en point 1.1 Comparabilité des comptes). À périmètre et normes constants, la diminution du chiffre d'affaires est ramenée à +28 M€ (+0,4%) dont un effet grèves estimé de -315 M€. La baisse sur Transilien (-29 M€ / -1%) s'explique essentiellement par l'impact des grèves sur les produits du trafic (-60 M€) ainsi que sur les contributions reçues d'Île-de-France Mobilités (-53 M€). TER progresse (+59 M€ / +1,4%). L'impact négatif estimé des grèves (-202 M€) a été compensé par l'indexation des conventions, le transfert de lignes Intercités et la refacturation de la taxe sur les salaires. Les trafics sont stables.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien et TER diminue de -139 M€ (-35,6%) entre 2017 et 2018. L'impact des grèves du premier semestre 2018 sur la MOP est estimé à -134 M€. Transilien est en retrait de 59 M€ (dont 50 M€ d'impact grèves estimé). TER est en retrait de 81 M€ (dont 84 M€ d'effet grèves estimé). Hors effet grèves, la MOP de TER est impactée par des éléments favorables notamment liés à la maîtrise des charges.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 26 M€. La baisse de la marge opérationnelle est atténuée par l'évolution de la variation nette des provisions : une reprise nette de 71 M€ sur la période (dénouement de contentieux et litiges) contre une dotation nette de 35 M€ au 31 décembre 2017.

— Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien et TER sont en baisse de 410 M€ par rapport à 2017 dont 260 M€ sur TER : de nombreuses subventions pour l'acquisition de matériel neuf ont été reçues par avance sur la période. Les investissements nets chez Transilien diminuent de 156 M€ principalement liés à des encaissements de subventions supérieurs aux années précédentes.

Perspectives 2019

Transilien

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

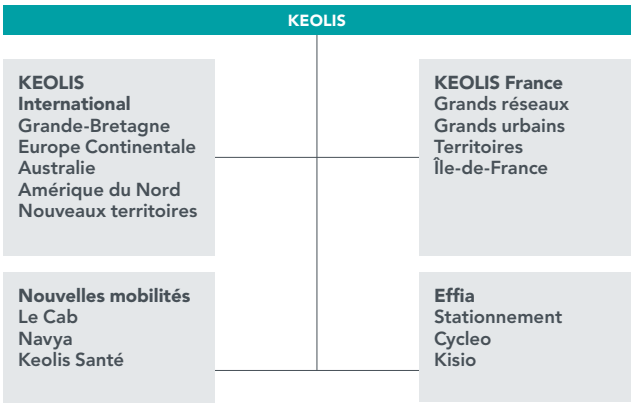
TER

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

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

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

2.1.2 Keolis



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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	5818	5295	523
Marge opérationnelle (MOP)	350	305	45
MOP / CA aux bornes de Keolis	*5,9%*	*5,6%*	
Résultat opérationnel courant	71	57	14
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	92	82	11
Investissements nets	-166	-272	106

Faits marquants

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

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

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

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

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

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

Résultats de l'exercice 2018

— **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires 2018 est en hausse de 523 M€ (+9,9%) par rapport à 2017.

À périmètre, normes et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +512 M€ (+9,6%).

Les effets périmètre et normes s'élèvent à 114 M€ (détail dans le point 1.1 Comparabilité des comptes) tandis que l'effet change atteint -104 M€.

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

— **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 45 M€ grâce à l'international (+41 M€), notamment sur le nouveau contrat Yarra Trams en Australie, sur le contrat de Boston et sur l'Europe Continentale.

— **Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 14 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 11 M€ des dotations aux amortissements.

— **Investissements nets**

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

Perspectives 2019

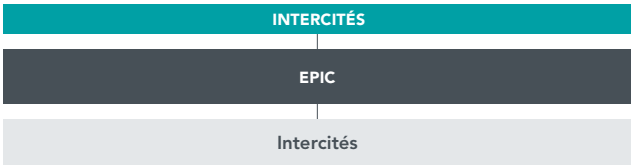
— Keolis lancera, en France, de nouveaux réseaux suite aux renouvellements de contrats (Tours, Orléans, Chambéry, Nancy et Bourg-en-Bresse) ou aux nouveaux contrats gagnés (Nancy et Bourg-en-Bresse) et des Transports en commun en Site Propre (Amiens, Caen et Bayonne).

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

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

2.2 LONGUE DISTANCE

2.2.1 Intercités



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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	702	928	-226
Marge opérationnelle (MOP)	50	62	-12
MOP / CA aux bornes de Intercités	*6,0%*	*6,0%*	
Résultat opérationnel courant	43	34	9
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	43	34	9
Investissements nets	43	85	-42

Faits marquants

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

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

Résultats de l'exercice 2018

— **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -226 M€ (-24,4%) par rapport à 2017. À périmètre et normes constants le chiffre d'affaires est en baisse de 24%. Les trafics sont en retrait de 24% avec l'impact défavorable des grèves du premier semestre 2018, du transfert de lignes à TER, d'une baisse de la contribution de l'État et des compensations tarifaires.

— **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle d'Intercités diminue de -12 M€ (-19,4%) entre 2017 et 2018. Les grèves du premier semestre 2018 ont un impact négatif sur la marge opérationnelle pour 24 M€.

— **Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant croît de 9 M€. Le niveau de marge opérationnelle est compensé par la variation nette des provisions : reprise nette de 11 M€ au 31 décembre 2018 à comparer à une dotation nette de 3 M€ au 31 décembre 2017 ; par ailleurs les dotations aux amortissements sont en recul de 8 M€.

— **Investissements nets**

Les investissements nets d'Intercités sont en hausse de 42 M€ par rapport à 2017. L'écart est creusé du fait des moindres subventions reçues au titre du matériel roulant (retard pris sur l'encaissement des subventions Regiolis).

Perspectives 2019

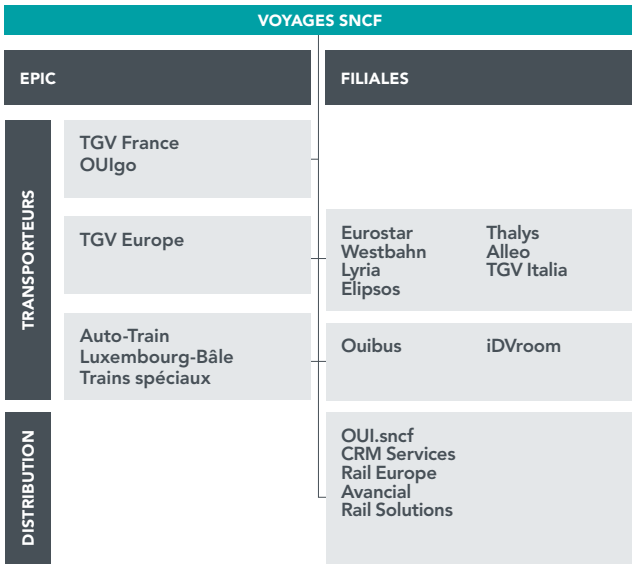
— Préparation de la mise en concurrence.

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

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

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

2.2.2 Voyages SNCF



Voyages SNCF propose à ses clients :

— des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVroom ;

— un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d'avion, locations de voiture et nuitées d'hôtel notamment.

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	7 367	7 373	-7
Marge opérationnelle (MOP)	1 044	1 178	-135
MOP / CA aux bornes de Voyages SNCF	*13,3 %*	*14,7 %*	
Résultat opérationnel courant	424	837	-413
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	422	839	-417
Investissements nets	-884	-798	-86

Faits marquants

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

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

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

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

Résultats de l'exercice 2018

— **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en recul de -7 M€ (-0,1 %). Cette évolution s'explique en partie par :

• un effet périmètre et normes de -27 M€ (cf point 1.1 Comparabilité des comptes) ;

• un effet change de -6 M€.

À périmètre, normes et change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en légère hausse de +26 M€ (+0,4 %). L'impact estimé des grèves sur le premier semestre 2018 s'élève à -404 M€. La Grande Vitesse France est en retrait de -82 M€, la dynamique du premier trimestre et du dernier semestre (montée en puissance de OUIgo, performance sur la clientèle loisirs fréquence, TGV Max et pro fréquence) n'atténue que partiellement l'impact des mouvements sociaux. L'Europe est en hausse de +116 M€ grâce à Eurostar et Thalys.

— **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle recule de -135 M€ dont -273 M€ d'effet estimé grèves. La bonne dynamique des produits du trafic (hors impact grèves) et la baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale (+24 M€) n'absorbent pas l'impact de la conflictualité ni la hausse des péages des LGV Sud Europe–Atlantique et Bretagne–Pays de la Loire.

— **Résultat opérationnel courant**

L'évolution négative du résultat opérationnel courant de Voyages SNCF (-413 M€) s'explique en partie par celle de la marge opérationnelle ainsi que par l'augmentation des dotations aux amortissements pour 258 M€, conséquence de la reprise des pertes de valeur TGV en juin 2018 avec le rétablissement de la séquence d'amortissements sur une base non dépréciée.

— **Investissements nets**

Les investissements nets s'élèvent à 884 M€ en 2018, contre 798 M€ en 2017. La progression est principalement portée par les acquisitions de matériel roulant réalisées par Eurostar et atténuée par de moindre travaux industriels sur les matériels roulants de Voyages EPIC.

Perspectives 2019

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

• Réflexion sur des principes de modernisation et de transformation du dispositif industriel ;

• Définition de la desserte 2020/2021.

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

2.3 SNCF GARES & CONNEXIONS

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

En millions d'euros	Année 2018	Année 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	508	493	16
Marge opérationnelle (MOP)	233	220	12
MOP / CA aux bornes de SNCF Gares & Connexions	*15,7 %*	*17,2 %*	
Résultat opérationnel courant	99	114	- 15
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	100	114	- 15
Investissements nets	- 246	- 209	- 38

Faits marquants

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

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

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

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

Résultats de l'exercice 2018

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est en progression de 16 M€ (+ 3,2 %) en lien principalement avec la progression des revenus de concession, atténuée en partie par l'impact des grèves sur le premier semestre 2018 (baisse des prestations de développement pour SNCF Réseau).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle croît de 12 M€ entre 2017 et 2018. La progression est portée par l'activité des concessions commerciales et la perception d'une indemnité au titre du transfert du bâtiment des douanes de Paris Saint-Lazare.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 15 M€ ; l'évolution de la marge opérationnelle est atténuée par la variation nette des provisions : reprise nette de 5 M€ sur la période à comparer à une reprise nette de 13 M€ au 31 décembre 2017 et les dotations aux amortissements sont en hausse de 20 M€.

— Investissements nets

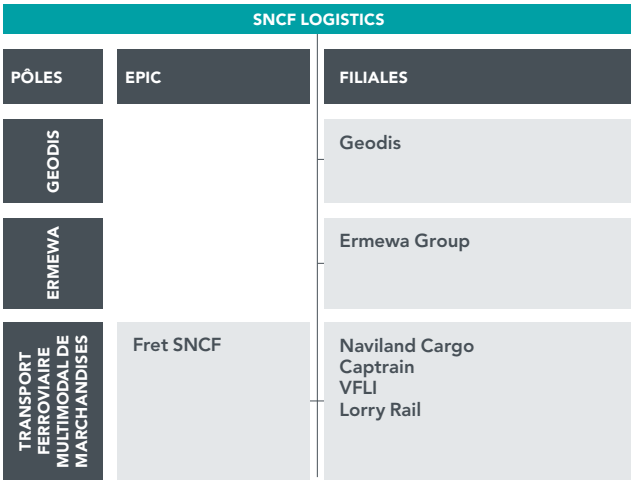
Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions augmentent de 38 M€ notamment sur les projets de sites (Rennes, Nantes, Montparnasse, Lyon Part-Dieu) ainsi que sur l'accessibilité des gares et l'entretien des bâtiments.

Perspectives 2019

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

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

2.4 SNCF LOGISTICS



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

	Année 2018						
En millions d'euros	**Geodis**	**TFMM**	**Ermewa**	**Autres**	**Total**	**Année 2017**	**Var.**
Chiffre d'affaires externe (CA)	8 108	1 486	342	0	9 935	10 218	-283
Marge opérationnelle (MOP)	306	-188	238	-3	353	407	-54
MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics					*3,5%*	*4,0%*	
Résultat opérationnel courant (ROC)	193	-177	105	-4	117	179	-62
ROC après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	195	-174	110	-4	127	187	-61
Investissements nets	-112	-59	-258	-0	-429	-417	-13

Faits marquants

Geodis

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

— Geodis renforce sa présence en Afrique Orientale en s'implantant en Ouganda avec un nouveau bureau à Kampala. Cette nouvelle implantation étend le réseau mondial du Groupe et sera dédiée dans un premier temps à la logistique de projets industriels, actuellement en fort développement dans cette région d'Afrique.

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

TFMM

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

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

Ermewa

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

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

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

Résultats de l'exercice 2018

— **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -283 M€ (-2,8%) par rapport à 2017. Il a été affecté par :

• un effet périmètre pour -260 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes ;

• un effet change pour -191 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 1,7% (+168 M€).

Geodis est en croissance de 206 M€ (+2,5%). Toutes les lignes métiers sont en développement, à l'exception de Supply Chain Optimization à la suite de la renégociation à la baisse du contrat IBM.

L'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises est en baisse de 47 M€ (-3,1%), avec un recul de Fret SNCF (estimé à -83 M€ / -11%), atténué par une croissance des autres Transporteurs Ferroviaires (+25 M€ / +4,1%) et du Transport Multimodal (+11 M€ / +6,9%).

Le chiffre d'affaires d'Ermewa est en hausse de 9 M€.

— **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle recule de -54 M€ ; cette évolution défavorable est essentiellement liée à l'effet des grèves sur le premier semestre 2018 (-83 M€) supporté en très grande partie par l'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises.

— **Résultat opérationnel courant**

L'évolution négative du résultat opérationnel courant se dégrade de 62 M€. Elle s'explique principalement par celle de la marge opérationnelle ainsi que par la variation nette des provisions (reprise nette de 58 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 63 M€ en 2017) et la hausse des dotations aux amortissements entre 2017 et 2018 pour 3 M€.

— **Investissements nets**

Les investissements de SNCF Logistics sont en hausse de 13 M€ par rapport à 2018 ; ils s'établissent à 429 M€. La hausse est localisée chez Ermewa avec l'opération Macquarie.

Perspectives 2019

Geodis

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

TFMM

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

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

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

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

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

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

3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS NETS

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Évolution	
Investissements nets	-1978	-2244	266	-12%
Cessions	271	336	-66	-20%
Investissements nets des cessions	**-1707**	**-1908**	**200**	**-10%**

Les investissements nets, en diminution de 266 M€ par rapport à 2017, s'établissent à -1978 M€ au 31 décembre 2018. Ils concernent en grande partie des acquisitions de matériel roulant, notamment des rames Franciliens, tram-trains, Regiolis, Regio2N et TGV Océane.

Le montant des cessions est en diminution de 66 M€ par rapport à 2017 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Évolution
Dette non courante	13872	14608	-736
Créance non courante	-3831	-4037	206
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	**10042**	**10571**	**-529**
Dette courante	3191	4693	-1503
Créance courante	-6046	-7350	1304
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	**-2856**	**-2657**	**-199**
Endettement net	**7186**	**7914**	**-728**
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	*0,8*	*1,5*	

L'endettement net s'élève à 7186 M€ au 31 décembre 2018, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,8 (1,5 au 31 décembre 2017). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 2,9 au 31 décembre 2017 à 3,0 au 31 décembre 2018.

Au cours de l'exercice 2018, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	**7914**
CAF	-1438
Investissements nets	1978
Cessions	-271
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-30
Opérations sur le périmètre (1)	-1092
Variation BFR d'exploitation	-158
Dividendes versés	212
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-109
Variation BFR d'impôt	213
Autres	-33
Endettement net à la clôture	**7186**

(1) dont opération Vesta pour -932 M€ voir note 1.5 des événements majeurs

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

Les dettes non courante et courante diminuent de respectivement 736 M€ et 1503 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

— de la variation des dettes de trésorerie pour -1445 M€ ;

— du remboursement d'emprunts obligataires pour -782 M€.

Les créances courante et non courante diminuent de respectivement 1304 M€ et 206 M€.

Ces variations proviennent essentiellement de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -1453 M€.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 94% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

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

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Stable	29-juin-18
Moody's	Aa3	Stable	28-janv.-19
Fitch Ratings	A+	Stable	13-juil.-18

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

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

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

4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2016
Écarts d'acquisition	2330	2339
Immobilisations incorporelles	1805	1776
Immobilisations corporelles	16725	13546
Actifs financiers non courants	4964	5474
Titres mis en équivalence	864	671
Impôts différés actifs	1358	969
Actifs non courants	**28045**	**24775**
Actifs d'exploitation	8188	7588
Actifs financiers courants	1229	1074
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4954	6394
Actifs courants	**14372**	**15056**
Actifs détenus en vue d'être cédés	-	1
Total de l'actif	**42417**	**39831**
Capital	3971	3971
Réserves consolidées	877	188
Résultat net de l'exercice	4502	1136
Capitaux propres Groupe	**9350**	**5295**
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	137	134
Capitaux propres totaux	**9487**	**5428**
Engagements envers le personnel non courants	1571	1572
Provisions non courantes	998	1164
Passifs financiers non courants	15430	15883
Impôts différés passifs	399	373
Passifs non courants	**18398**	**18991**
Engagements envers le personnel courants	97	97
Provisions courantes	164	175
Dettes d'exploitation	11080	10446
Passifs d'exploitation	**11341**	**10717**
Passifs financiers courants	3191	4693
Passifs courants	**14531**	**15410**
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	-	1
Total du passif	**42417**	**39831**
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	*0,8*	*1,5*
Endettement net/Marge opérationnelle	*3,0*	*2,9*

L'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2018 les variations significatives suivantes :

— une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 3179 M€ à la suite principalement :

• des acquisitions nettes de cessions pour +2427 M€ ;

• des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour +1388 M€ dont +3193 M€ de reprise de pertes de valeur sur l'UGT TGV France et Europe et +107 M€ de reprise de pertes de valeur sur l'UGT Gares & Connexions (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice).

— une hausse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net positif de la période (4502 M€), le dividende versé à l'EPIC SNCF (-186 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-5 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (9 M€) et la variation des écarts de conversion (23 M€);

— les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 6 des comptes consolidés annuels.

5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF Mobilités reçoit:

— d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et règlementaire de monopole;

— d'autre part des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, TER et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Entretien du patrimoine	141	131	10
Travaux	59	49	10
Autres prestations	4	4	0
Total SNCF Réseau	**204**	**185**	20
Compensations tarifaires régionales	49	415	-366
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4826	4577	249
Total Régions et Île-de-France Mobilités	**4875**	**4992**	-117
Tarifs sociaux	9	0	9
Défense	140	152	-12
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	247	308	-62
Total État	**396**	**460**	-64
Total	**5475**	**5636**	-162

Les travaux pour SNCF Réseau se composent essentiellement de prestations de services réalisées par SNCF Gares & Connexions.

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

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Subventions d'exploitation	57	42	15
Encaissement sur actifs financiers des concessions	1379	1031	348
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	365	315	50
Total	**1801**	**1388**	**413**

Encaissement sur actifs financiers de concession et subventions d'investissement reçues:

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement, principalement des collectivités territoriales, pour le financement de ses actifs immobilisés, notamment le matériel roulant.

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

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

6. VOLET SOCIAL

6.1 EFFECTIFS

	31/12/2018	31/12/2017	Variation vs 31/12/2017		Variation à périmètre constant vs 31/12/2017	
SNCF Transilien & TER	**44227**	45200	-2,2%	-974	-0,8%	-362
Keolis	**65664**	61070	+7,5%	4594	+7,0%	4245
Intercités	**2771**	3071	-9,8%	-300	-9,8%	-300
Voyages SNCF	**23268**	24460	-4,9%	-1192	-4,9%	-1192
SNCF Gares & Connexions	**4056**	4078	-0,5%	-22	-0,5%	-22
SNCF Logistics	**50802**	49956	+1,7%	846	+1,7%	842
dont pôle Geodis	***39869***	*39388*	*+1,2%*	*481*	*+1,2%*	*481*
Direction Industrielle	**11642**	12490	-6,8%	-847	-6,8%	-847
Corporate	**1435**	1491	-3,8%	-56	-3,3%	-49
Total	**203865**	**201816**	**+1,0%**	**2049**	**+1,1%**	**2315**

Les variations de périmètre de l'exercice n'ont pas affecté significativement l'évolution des effectifs moyens sur la période.

À périmètre constant les effectifs de Keolis ont progressé de 4245 principalement à la suite de gains de contrats en France et à l'international, comme par exemple au Pays de Galles avec Keolis Amey (+2200) ou à Besançon (+483).

Les effectifs de SNCF Logistics ont progressé de 842 à périmètre constant, cette évolution s'explique principalement par le gain de nouveaux contrats aux États-Unis.

	Année 2018	2017	2016 retraité [1]	2016 publié	2015	2014	2013
Société mère	89566	92178	94680	87615	90429	154272	155371
Filiales	114299	109638	106873	106103	105723	91491	89200
Total	**203865**	**201816**	**201553**	**193718**	**196152**	**245763**	**244570**

[1] Retraité de la nouvelle méthode de calcul suivant l'effectif payé conformément au règlement de l'ANC 2016-07 du 4 novembre 2016.

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2018

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

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

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

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

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

— accord d'intéressement pour l'EPIC SNCF Mobilités 2018-2020 (26/04/18);

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

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

PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

1. LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES

SNCF Mobilités a présenté, comme partie prenante du projet Groupe SNCF, un projet d'entreprise définissant ses grandes orientations stratégiques, actualisé en 2018. Ce projet a pour objectif de faire du Groupe SNCF une référence mondiale des services de mobilité voyageurs et marchandises.
La raison d'être du Groupe y est par ailleurs affirmée : **« Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète ».**

Ce projet est axé autour de nos fondamentaux, avec les programmes en cours visant l'excellence opérationnelle, et touchant la sécurité (Vigirail), la qualité de service et la régularité (H:00) et l'information voyageurs précise et rapide (FIRST), et également axé autour de trois priorités :

— **les transports de la vie quotidienne**, afin d'offrir un meilleur service public à un coût inférieur pour les collectivités et les voyageurs ;

— **la généralisation des solutions digitales et de porte-à-porte** afin de proposer aux clients de façon personnalisée une combinaison des différents modes de transport ;

— **le développement international** avec comme objectif d'atteindre progressivement 40 % du chiffre d'affaires réalisé.

Les dispositifs de contrôle ont été mis en place afin de garantir une maîtrise des risques dans ce contexte évolutif.

1.1 LE CADRE DU CONTRÔLE INTERNE

1.1.1 Les fondamentaux du contrôle interne

1.1.1.1 La définition et les objectifs du contrôle interne

Le contrôle interne constitue pour le groupe SNCF Mobilités un dispositif qui s'applique à l'ensemble du périmètre précité et vise à assurer :

— la conformité aux lois et règlements ;

— l'application des instructions et des orientations fixées par la Direction Générale ;

— le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs ;

— la fiabilité des informations financières.

D'une façon générale, il contribue à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources. Le champ d'action du contrôle interne ne se limite donc pas à un ensemble de procédures ni aux seuls processus comptables et financiers.

Toutefois, comme tout système de contrôle, il ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs décrits ci-dessus seront atteints mais donne l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques à enjeux significatifs.

1.1.1.2 Le référentiel utilisé

Le groupe SNCF Mobilités s'appuie sur le cadre de référence publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010 par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers). Ce cadre identifie notamment cinq composantes :

— une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des compétences adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés ;

— une diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables ;

— un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques ;

— des activités de contrôle proportionnées aux enjeux ;

— une surveillance permanente du dispositif.

1.1.2 Le dispositif de contrôle interne et de gestion des risques

Un des objectifs du système de contrôle interne étant de prévenir et de maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise, le groupe SNCF Mobilités privilégie l'articulation entre le dispositif de contrôle interne, le management des risques et l'audit interne.

1.1.2.1 Le dispositif de contrôle interne

L'organisation du contrôle interne a été définie au sein du groupe SNCF Mobilités. Les principes de gouvernance sont les suivants :

— la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR), dans son rôle régalien, anime l'ensemble du dispositif sur le périmètre du Groupe SNCF en fixant les lignes directrices, évalue et fournit aux acteurs des outils et méthodes communs ;

— la Direction du Contrôle interne, rattachée à la Direction

Financière de SNCF Mobilités, pilote l'ensemble du dispositif en lien avec chacun des responsables du Contrôle Interne des Métiers, responsable du contrôle interne sur leur périmètre.

À ce titre, une feuille de route a été signée par le Directeur Financier de SNCF Mobilités et co-signée par le Directeur de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) positionnée au sein de l'EPIC SNCF et rattachée directement à la co-présidence, qui réalise les missions régaliennes pour le compte du Groupe SNCF. Elle est déclinée autour de 5 axes :

— conception, organisation et animation du contrôle interne ;

— définition des conditions de maîtrise des processus ;

— consolidation de l'environnement de contrôle ;

— évaluation de la maîtrise des points de contrôles clés ;

— reportings.

Afin de garantir un niveau d'assurance raisonnable de la maîtrise des opérations, le groupe SNCF Mobilités s'appuie sur un réseau de responsables et de correspondants de contrôle interne en charge du pilotage du contrôle interne dans les différentes entités.

Un Comité de pilotage du contrôle interne du groupe SNCF Mobilités a été créé en 2015 et réunit les responsables de contrôle interne de façon périodique. L'animation et le pilotage de ce comité sont effectués par la Direction Financière de SNCF Mobilités et se caractérisent par l'établissement des feuilles de route par Activité en déclinaison de la feuille de route définie par la DGAR.

L'outil de contrôle interne permet de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des entités du Groupe SNCF Mobilités. L'outil permet de définir un référentiel de points de contrôle pour le groupe SNCF Mobilités qui couvre la totalité des processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle ». Par ailleurs, l'exploitation des résultats, en lien avec les référents des processus, donne lieu à la définition de plans d'action collectifs et individuels ainsi qu'au partage des bonnes pratiques identifiées.

La synthèse des recommandations présentée au Comité d'Audit des Comptes et des Risques (CACR) par les Commissaires aux Comptes dans le cadre de leurs travaux sur le contrôle interne fait l'objet d'un suivi par la Direction Financière présenté également au CACR.

1.1.2.2 Le dispositif de management des risques

L'organisation générale du management des risques s'appuie sur le modèle des « trois lignes de maîtrise » des risques telles qu'identifiées par l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne (IFACI) et l'Association Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise (AMRAE) :

— la première ligne de maîtrise est constituée de la ligne managériale de chaque entité ;

— la deuxième ligne de maîtrise est composée des experts et des structures d'appui transverses, qui favorisent les bonnes pratiques ;

— la troisième ligne de maîtrise est formée par l'audit interne qui apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques.

Chaque Branche, Activité, Métier ou Direction est en responsabilité sur la gestion des risques de son périmètre. Le dirigeant de chacune de ces entités désigne, généralement parmi les membres de son comité de direction, un risk manager en charge d'animer le dispositif de management des risques dans le respect des principes méthodologiques communs au Groupe.

Pour SNCF Mobilités, la fonction de risk manager est positionnée au niveau de chaque Branche / Activité / Métier, la Direction Générale de l'Audit et des Risques en assurant la coordination.

La cartographie des risques majeurs par entité est établie et actualisée annuellement par le réseau de « Risk managers » des entités du périmètre du groupe SNCF Mobilités. La cartographie des risques majeurs consolidée du groupe SNCF Mobilités est formalisée par la Direction Générale de l'Audit et des Risques et soumise au Comité Exécutif et au Comité d'Audit des Comptes et des Risques de SNCF Mobilités.

Chaque risque majeur est confié à un sponsor membre du Comité Exécutif (COMEX) du groupe SNCF Mobilités, qui doit veiller de la correcte analyse et évaluation des risques ainsi que du pilotage des plans d'action.

1.1.2.3 Le dispositif d'audit interne

Au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 5 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 SNCF Mobilités a contractualisé la réalisation des missions d'audit à la Direction Générale de l'Audit et des Risques, certifiée par l'IFACI depuis juin 2006, et dont la certification a été renouvelée en 2015.

Le plan d'audit est fondé sur une approche par les risques. Il est établi par la Direction Générale de l'Audit et des Risques en concertation avec les Dirigeants de SNCF Mobilités. Il est approuvé par le Comité Exécutif et soumis au Comité d'Audit des Comptes et des Risques du Groupe SNCF Mobilités.

En 2018, vingt-quatre missions ont été réalisées dont huit sur la sécurité des systèmes d'information. Les rapports, assortis de recommandations proposant des pistes d'amélioration, ont été restitués aux responsables concernés. Ils font systématiquement l'objet d'une note de la Direction Générale de l'Audit et des Risques qui est transmise au Président du conseil d'Administration du groupe SNCF Mobilités. Dans le plan d'audit, sont également réalisés des audits de conformité.

Les résultats de ces missions d'audit de conformité ainsi que ceux des campagnes d'autoévaluation font l'objet d'échanges avec les Commissaires aux comptes du groupe SNCF Mobilités.

1.1.3 L'environnement de contrôle

1.1.3.1 L'environnement de contrôle institutionnel

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

SNCF Mobilités est soumis au contrôle :

— de la Cour des Comptes ;

— du Commissaire du Gouvernement ;

— de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT) ;

— de l'Agence des Participations de l'État (APE) ;

— de ses ministères de tutelle (ministères en charge des transports, du budget et de l'économie) ;

— de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER);

— du Haut Comité du système de transport ferroviaire national, instance d'information et de concertation des parties prenantes sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national;

— du Comité des opérateurs du réseau, instance permanente de consultation et de concertation entre le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, et les utilisateurs de celui-ci;

— de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF);

— de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF);

— de la Banque de France (BDF).

L'audit des comptes du groupe SNCF Mobilités est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par le Ministre de l'Économie et des Finances, après avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques du Conseil d'administration. Chaque filiale est auditée par au moins un des commissaires aux comptes. Le mandat des commissaires aux comptes a fait l'objet d'un renouvellement en 2014.

Les différents intervenants précités ont notamment pour mission de vérifier que SNCF Mobilités respecte les obligations qui s'imposent à lui, particulièrement dans le domaine comptable et financier.

Par ailleurs, SNCF Mobilités fait l'objet de contrôles dans le cadre de ses activités d'exploitant des services de transport ferroviaire de voyageurs de la part des autorités organisatrices de transports (Île-de-France Mobilités, conseils régionaux, etc.). Ces contrôles portent sur les conditions d'exécution matérielles et financières des services.

1.1.3.2 L'environnement de contrôle SNCF Mobilités

Le système de prescription

Le système de prescription a été mis en place au sein de SNCF Mobilités afin de permettre aux acteurs de l'EPIC d'avoir à leur disposition l'ensemble des règles, des préconisations et des informations dont ils ont besoin pour réaliser leur activité. Ce système est aussi à disposition des autres EPIC du Groupe SNCF.

L'organisation des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles

Le groupe SNCF Mobilités a revu le découpage de ses secteurs opérationnels à compter du 1er janvier 2018 en lien avec l'évolution de son organisation.

Le groupe est dorénavant organisé autour de quatre métiers et huit secteurs: «Mobilités quotidiennes» constitué de deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis; «Longue distance» constitué de deux secteurs Intercités et Voyages SNCF; «SNCF Gares & Connexions» comme un métier et secteur à part et «SNCF Logistics» composé de trois secteurs Geodis, TFMM et Ermewa Group.

Les huit secteurs opérationnels cités ci-dessus sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants:

— SNCF Transilien & TER: activités de transport de proximité et des services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx);

— Intercités: activités de transport moyenne distance en France;

— Voyages SNCF: activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV inOUI, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, iDVROOM, …) et de distribution de produits liés au voyage;

— SNCF Gares & Connexions: dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs;

— Geodis: opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport);

— Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM): activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VIIA, Naviland Cargo et Forwardis);

— Ermewa Group: gestion et location longue durée et entretiens de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes);

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

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate et la Direction Industrielle) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

Certains processus sont mutualisés au sein du Groupe SNCF pour le compte des EPIC SNCF, EPIC SNCF Réseau et EPIC SNCF Mobilités conformément aux dispositions de loi portant réforme ferroviaire et aux décrets d'application. Il s'agit principalement des prestations suivantes: pilotage, appui groupe, services RH, médicaux et sociaux, environnement de travail, comptabilité, systèmes d'informations et immobilier.

Les règles de conduite et d'intégrité

La démarche Éthique de SNCF Mobilités qui découle de celle du Groupe SNCF a pour objectif de définir des critères de comportements professionnels individuels et collectifs et de construire l'identité éthique du groupe SNCF Mobilités autour de ces valeurs.

Cette démarche s'appuie sur une charte éthique du Groupe SNCF qui a été approuvée par le conseil de surveillance de l'EPIC SNCF suivant délibération du 3 novembre 2016. La charte explicite les cinq valeurs éthiques et les onze principes de comportement qui en découlent. Ces principes doivent être connus de tous les collaborateurs, quels que soient leur statut et leurs fonctions et guider leur comportement professionnel au quotidien en particulier sur la prévention et la lutte contre la corruption, la protection du capital humain du groupe, le respect du droit de la concurrence et la lutte contre la fraude.

Les règles de conduite en matière d'intégrité se sont renforcées en 2018 par la diffusion à grande échelle d'un code de conduite anti-corruption qui s'impose, notamment, à tous les collaborateurs de SNCF Mobilités. Le code de conduite qui été rédigé par la direction de l'éthique et de la déontologie, avec, notamment, la contribution de la direction juridique et conformité de SNCF Mobilités, définit et illustre les différents types de comportements à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence.

La direction de l'éthique et de la déontologie a poursuivi en 2018, conformément aux recommandations de l'Agence Française Anti-corruption (AFA) ses efforts en matière de diffusion du code de conduite afin de le rendre opposable à tous les salariés. Il a été intégré dans un référentiel d'appui applicable entre autre à SNCF Mobilités. L'intérêt du référentiel est de donner un caractère prescriptif indiscutable au code de conduite, les manquements à ses prescriptions pouvant donner lieu à des sanctions disciplinaires.

Il est à noter que le code de conduite disponible sur intranet, peut aussi être téléchargé à partir d'une application accessible sur tous les Smartphones professionnels ainsi que certaines tablettes. Cette application dénommée My Ethic a été conçue et mise au point en 2018 par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie. Elle met à la disposition des collaborateurs du groupe des fiches pratiques qui exposent les situations à risques et donnent des conseils et préconisations sur la meilleure conduite à tenir.

1.2 LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES

1.2.1 Les risques opérationnels relatifs à la sécurité et à la sûreté

1.2.1.1 Les risques liés à la sécurité ferroviaire et à la santé et sécurité au travail

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

— à ses clients et à la collectivité un service ayant le niveau de sécurité attendu ;

— à ses partenaires et à son personnel la sécurité dans leurs interventions.

SNCF Mobilités s'inscrit pleinement dans la politique Générale Sécurité mise en place au sein du Groupe Public Ferroviaire qui vise à atteindre le niveau d'excellence sécurité et être une référence internationale reconnue, tant pour la sécurité au travail que pour la sécurité d'exploitation.

Cette politique a pour objectifs :

— d'assurer le plus haut niveau de sécurité ;

— d'affirmer que la sécurité est au-delà de la toute première priorité une valeur d'entreprise ;

— d'installer une culture de sécurité renouvelée ;

— de s'inspirer des meilleures pratiques dans le ferroviaire comme dans d'autres domaines industriels.

Les 6 axes de la politique sécurité P.R.I.S.M.E sont déclinés au sein de SNCF Mobilités :

1. Développer un comportement Proactif qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance ;

2. Installer le management par les Risques en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies ;

3. Maîtriser les Interfaces entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants ;

4. Simplifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs tout en donnant du sens à l'action ;

5. Créer les conditions Managériales pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident ;

6. Se doter des outils et Équipements les plus innovants pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

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

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

En 2018, les présidents du directoire de l'EPIC SNCF, les présidents directeurs généraux de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau et les membres des trois comités exécutifs ont réaffirmé leur engagement pour une sécurité intégrée couvrant à la fois la sécurité au travail et la sécurité d'exploitation. Cet engagement est fondé sur la politique sécurité du Groupe Public Ferroviaire (GPF) : atteindre le niveau d'excellence sécurité et être une référence internationale reconnue, tant pour la sécurité au travail que pour la sécurité d'exploitation.

La sécurité de l'exploitation ferroviaire

SNCF Mobilités respecte et valorise les obligations réglementaires définies par les États où elle exerce ses activités. L'organisation et le management qu'elle met en place pour y satisfaire sont soumis aux autorités nationales de sécurité correspondantes (en France, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire - EPSF) en vue de la délivrance de certificats de sécurité pour les activités d'entreprise ferroviaire. Les systèmes, sous-systèmes et dispositifs de sécurité sont définis et conçus avec une exigence de sécurité propre à SNCF Mobilités et dans le respect des cadres réglementaires nationaux et européen. Leur mise en service est autorisée par les autorités nationales de sécurité correspondantes.

SNCF Mobilités dispose d'un Système de Gestion de la Sécurité sur son périmètre au titre du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ce Système de Gestion de la Sécurité a été soumis à l'EPSF qui a délivré le certificat de sécurité le 25 juin 2015 à SNCF Mobilités. Il a été renouvelé pour 5 ans à compter du 1er juillet 2016.

SNCF Mobilités, au titre du certificat de sécurité, établit chaque année un rapport annuel de sécurité transmis à l'EPSF au plus tard le 30 juin de l'année suivante. L'EPSF rassemble

l'ensemble des rapports annuels de toutes les entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructure pour réaliser un rapport annuel de sécurité sur le Réseau Ferré National (RFN) avant le 30 septembre de l'exercice suivant. Ce rapport est transmis à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (European Union Agency for Railways).

Par ailleurs, SNCF Mobilités continue à s'impliquer fortement pour que les évolutions au niveau européen permettent le respect des exigences de sécurité, tout en contribuant au développement du mode ferroviaire.

Afin de se conformer à ses obligations réglementaires, les entités du groupe SNCF Mobilités exerçant une activité ferroviaire ont développé des dispositifs spécifiques.

L'organisation et le management de la sécurité de l'exploitation de l'entreprise, intégrant les missions de transporteur et d'Entité en Charge de la Maintenance (ECM) sont définis dans une directive nationale respectée dans les entités du groupe SNCF Mobilités concernées notamment la filiale Ermewa.

Le dispositif de prise en charge de la sécurité est adapté en permanence pour bénéficier des axes de progrès identifiés, pour prendre en compte les réalités et évolutions du service et pour tenir compte des évolutions du contexte réglementaire.

Un dispositif de bouclage spécifique permet de s'assurer de la qualité de mise en œuvre de la politique de sécurité. Il comporte en particulier :

— des contrôles stricts et réguliers de compétences et d'aptitudes pour les 70000 agents intervenant dans la sécurité, dans le respect de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité ;

— des audits sur l'application des procédures et sur la qualité du management ;

— des retours d'expérience structurés à tous les niveaux : établissement, régional, national.

En complément des dispositifs spécifiques au groupe SNCF Mobilités, l'EPIC SNCF assure pour le compte, entre autres, de SNCF Mobilités des missions mutualisées citées à l'article 5 du décret 2015-137.

Au sein de l'EPIC SNCF, deux directions concourent au dispositif de maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire :

— **La Direction Générale Sécurité SNCF** – dont les principales missions sont de :

• animer le programme PRISME et contribuer à la modernisation des pratiques et de la culture sécurité du Groupe Public Ferroviaire ;

• réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela elle s'appuie sur l'outil Canal Sécurité.

— **La Direction des Audits de Sécurité entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques** dont la principale mission est de fournir une **évaluation permanente** du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités de SNCF Mobilités vu sous l'angle de la conformité de l'exécution des **procédures opérationnelles** de sécurité et de la qualité de leur **management**.

S'agissant des audits de sécurité, SNCF Mobilités a contractualisé la réalisation des missions d'audit de sécurité avec la Direction des Audits de Sécurité précitée, certifiée ISO 9001:2008 par l'AFNOR. Le nombre d'audits et les entités concernées sont déterminés dans le cadre de la planification annuelle réalisée sur la base d'un plan d'audit défini sous l'autorité contractuelle de SNCF Mobilités qui s'étend sur 2 ans pour les audits nationaux et sur 4 ans pour les audits territoriaux. Ces audits de prescription sont intégrés dans les plans d'audits présentés au Comité d'Audits des Comptes et des Risques (CACR) de SNCF Mobilités.

Il s'agit principalement :

— **Des Audits de Sécurité Nationaux Opérationnels (ASNO)** qui sont des audits périodiques de conformité ;

— **Des Audits de Sécurité Thématiques**, qui ont pour mission particulière de conduire, sous la commandite des directeurs de Produits, d'Activité ou de Métiers hiérarchiques d'établissements, des audits venant apprécier l'efficacité des actions préventives ou correctives engagées suite aux audits nationaux, et également des audits à thème portant sur la conformité de processus, de site ou de produit ;

— **Des Audits de Sécurité du Personnel concomitants aux ASNO ;**

— **Des Audits de Conception** qui permettent d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité prescrits.

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

— le plateau « Risques », a pour objectif de mettre en œuvre une sécurité basée sur les analyses de risques, et dont les fondations sont d'élaborer, de faire vivre, et d'utiliser les « nœuds papillon » devant les évènements redoutés faisant partie de la cartographie des risques du GPF ;

— le plateau « Simplification » a pour objectif de produire, selon les priorités identifiées dans le GPF, une documentation opérationnelle simplifiée, digitalisée, architecturée selon des principes universels.

La Direction Générale Sécurité organise la deuxième édition du train de la sécurité. Le train sillonnera la France avec 56 étapes à la rencontre de 14000 cheminots du 27 novembre 2018 au 1er mars 2019. Ce dispositif vise à développer la conscience des risques ferroviaires et relatifs à la santé et sécurité au travail des agents SNCF.

La santé et la sécurité au travail

Le Groupe Public Ferroviaire a lancé un programme ambitieux de transformation managériale de la Sécurité et la Santé au travail qui repose sur des actions managériales fortes, qui visent à réduire la gravité et la fréquence des accidents de travail. Le Groupe Public Ferroviaire a notamment engagé des travaux pour le développement du leadership Sécurité et Santé au Travail.

Les « règles qui sauvent » ont été définies pour tous les salariés avec certaines spécificités adaptées à certains métiers. Elles constituent un levier d'amélioration et de protection des risques majeurs les plus courants.

Une réflexion est en cours pour distribuer à chaque entreprise extérieure qui intervient dans les emprises une « cartonnette » qui reprendra 10 règles qui sauvent au maximum par segment de marché (5 règles génériques et 5 règles spécifiques au segment d'activité).

La direction des Audits de Sécurité comprend également un service d'audit national de Santé et Sécurité au Travail qui permet régulièrement d'évaluer, en établissement, la qualité du management et la maîtrise opérationnelle des risques en matière de santé et sécurité au travail. Cette démarche est déployée sous commandite de chacun des trois EPIC du Groupe Public Ferroviaire. La méthode d'audit et d'évaluation est en adéquation avec les exigences du code du Travail et permet une exploitation aisée des constats d'audits. Cela permet ainsi de pérenniser l'exploitation des résultats et de renforcer dans la durée le management de la santé et de la sécurité au travail.

La politique santé et sécurité au travail de SNCF Mobilités est portée par des Orientations Pluriannuelles de Prévention et déclinée annuellement en objectifs d'action et de résultats dans chacune des Directions Générales de Branches et Activités qui s'assurent de sa mise en œuvre jusqu'au niveau des établissements et entités assimilées de leur périmètre hiérarchique. Ces orientations servent de base à la construction des Plans d'Action Sécurité des Branches, Activités et Métiers et leurs établissements, cela se traduit notamment par :

— des Plans d'Actions Sécurité et Santé au Travail ;

— des Programmes Annuels de prévention des risques professionnels et d'Amélioration des Conditions de Travail.

La politique Santé et Sécurité au Travail (SST) de SNCF Mobilités est animée par la Direction Sécurité de SNCF Mobilités en concertation avec les Branches / Activités / Métiers, au sein des instances de coordinations et de pilotages et en coordination avec la Direction Générale de Sécurité.

L'organisation et l'animation du processus Santé et Sécurité sont définies dans un référentiel « Santé et Sécurité au Travail – Missions, responsabilités et principes généraux de management » de l'EPIC Mobilités.

Ce référentiel présente les délégations permettant un management de la Sécurité sur l'ensemble des Branches, Activités et Métiers de SNCF Mobilités. Ils organisent et pilotent la prévention des risques professionnels, définissent les objectifs, mettent en œuvre les actions de prévention et en vérifient l'efficacité pour leur périmètre.

Les Directeurs d'établissement assument les responsabilités de l'employeur au sens du Code du Travail. Ils sont responsables de la mise en œuvre du management de la sécurité et de la santé au travail, du respect des dispositions du Code du Travail, des mesures d'application à caractère transverse et des documents nationaux édités par SNCF Mobilités, Activité ou Métier dont relève l'établissement.

La sécurité de l'activité routière

Le groupe SNCF Mobilités se positionne en acteur majeur de l'activité de transport routier de voyageurs et de marchandises. Face à la croissance forte du nombre de circulations routières voyageurs, la montée des incivilités et les aléas de la circulation routière, la sécurité de l'activité routière devient un enjeu important pour cette activité portée par SNCF Voyageurs, SNCF Logistics et Keolis.

Dans le cadre de la politique de management des risques, l'accident routier mortel a été identifié comme le risque majeur de l'activité de transport routier.

L'analyse de ce risque au niveau de l'activité transport et logistique de marchandises s'est caractérisée par des travaux de cartographie du risque avec une réflexion sur les facteurs d'exposition aux risques et les axes de maîtrise. Pour conforter les résultats satisfaisants de cette analyse, une démarche d'amélioration continue ou d'actions spécifiques réalisées en local est mise en œuvre.

Dans le cadre des travaux menés sur le périmètre des transports de voyageurs :

— des plans d'actions sur le management de la sécurité existent ;

— sur les activités de transports voyageurs routiers, le recours à la sous-traitance est encadré par un dispositif de sélection des fournisseurs qui intègre des critères de sécurité d'exploitation.

La consolidation des pratiques managériales, la prévention du risque routier mortel pour les voyageurs ou les tiers et le retour d'expérience ont été poursuivis et renforcés au niveau de Keolis. Les actions de prévention se poursuivent pour augmenter le port de la ceinture dans les cars scolaires. Keolis a répondu à un appel à projet avec l'ANATEP et BVA (fondation MAIF). La méthode NUDGE a été expérimentée en 2018 afin de changer les comportements.

1.2.1.2 Les risques relatifs à la sécurité incendie

L'organisation et le management de la prise en charge de la sécurité incendie au sein de SNCF Mobilités sont formalisés dans deux principaux référentiels nationaux qui précisent les missions et responsabilités des différents acteurs dans la prise en charge des questions liées à la sécurité incendie, qu'ils appartiennent à la chaîne de responsabilités ou interviennent en tant qu'experts ou conseils.

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

— assurer la sécurité contre les risques d'incendie et de panique de toutes les personnes occupant les sites à quelque titre que ce soit ;

— protéger les biens, gérer au mieux les risques et prévoir les conditions de poursuite des activités de l'entreprise en toutes circonstances afin de garantir la continuité de service et d'éviter des pertes financières ;

— limiter les risques de propagation d'incendie vers des tiers et les atteintes à l'environnement.

Chaque Directeur d'Activité, de Domaine, de Direction, de Région et d'Etablissement est responsable de la sécurité incendie immobilière des locaux de son périmètre de responsabilité en tant qu'employeur et/ou exploitant selon les cas. Il est chargé principalement de décliner les directives, de désigner un Responsable Sécurité Incendie (RSI), un Correspondant National Sécurité Incendie (CNSI), interlocuteur de SNCF Immobilier et de SNCF Gares & Connexions. Il présente à chaque revue semestrielle sécurité incendie immobilière un point sur le management de la sécurité incendie de son entité.

1.2.1.3 Les risques liés à la sureté des personnes et des biens

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

— perte de vies humaines, en cas d'attentat ;

— agression de la clientèle, du personnel ou des chalands en gare ;

— économique :

• perte de recettes, liée à la fraude, soit directement, soit par désaffection de la clientèle qui considère comme un facteur d'inconfort voire d'insécurité de voyager avec des personnes qui fraudent ;

• détérioration voire destruction des installations (attentat, cyber-attaques, vandalisme) ;

• dégradation de l'image de SNCF Mobilités, également précurseur de perte de recettes, si le système ferroviaire n'apparaît pas comme protégé de la délinquance et du risque terroriste.

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

Au regard de ces menaces, l'action de la direction de la sûreté s'est notamment portée en 2018 sur :

— le renforcement des moyens cynotechniques de détection d'explosifs. Il y a 24 équipages cynotechniques, la cible est à une trentaine d'équipages. La procédure de traitement des objets abandonnés avec équipe cynotechnique permet, tout en maintenant un niveau élevé de sûreté, d'éviter le recours aux services de déminage et leurs conséquences (périmètres de sécurité, arrêt des circulations) ;

— une animation très forte des escales et équipages des trains pour améliorer l'application de la procédure objet abandonné ;

— le lancement du plan de sûreté d'entreprise, qui vise à compléter la démarche prescriptive de la sûreté (application des plans gouvernementaux) d'un volet managérial visant à faire adopter par le personnel les comportements les plus favorables à la sûreté. Cette approche se fait en pleine coopération avec les référents sûreté de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau ;

— le suivi des dispositifs anti véhicules béliers dans les gares les plus sensibles ;

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

1.2.2 Les risques systèmes d'information

Les opérations du Groupe SNCF Mobilités sont fortement dépendantes des systèmes d'Information. Une panne ou une atteinte à la sécurité de l'un d'entre eux pourrait nuire à sa réputation et avoir un effet négatif sur sa performance financière.

L'accélération de la transformation numérique de l'entreprise apporte indéniablement des leviers de performance et des opportunités mais, en corollaire, introduit une dépendance croissante des métiers et activités du Groupe aux systèmes d'information (SI) qui accentue les impacts en cas de dysfonctionnement majeur du système d'information sur la production opérationnelle de l'entreprise et donc les risques liés à la sécurité de ces systèmes informatiques et télécoms.

À ce phénomène de « SI dépendance » s'ajoute un très sensible renforcement du cadre règlementaire national et européen qui poussent les entreprises, dont le Groupe SNCF, à conduire des actions de mise en conformité soutenues, notamment autour de ses systèmes critiques et de ses données, en particulier les données personnelles.

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

Les règles SSI sont définies par la politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) du Groupe SNCF qui définit les principes de cyber sécurité qui sont déclinés dans un référentiel général, visant à développer un pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue, d'anticipation des évolutions du métier de la SSI en fonction de la transformation des métiers de la SNCF et de respect des lois et réglementations. En 2018, ces règles ont été révisées pour s'adapter à l'évolution de la menace des cyber-attaques et de la transformation digitale du Groupe.

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

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

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

Des actions de sensibilisation auprès des utilisateurs mais aussi des chefs de projets, ont été menées, afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité se diffusent et s'imposent dans le comportement au quotidien. Plusieurs campagnes d'information sur les risques SSI et les bons usages des services ont ainsi été conduites en 2018 dans le cadre du programme baptisé « Attitude 3D ». Ce programme a d'ailleurs été salué et distingué par la profession à travers le « prix sensibilisation » de l'école d'intelligence économique. En complément la charte de l'utilisation des SI a été actualisée et largement diffusée au sein du Groupe.

1.2.3 Les risques liés à l'Énergie

Le secteur de l'énergie connaît des mutations profondes et le Groupe s'est doté d'une politique Énergie ambitieuse portée par la Direction Énergie elle-même rattachée à la Direction Déléguée Performance.

Deux objectifs ont été fixés à l'horizon 2025 :

— améliorer la performance énergie (consommation/activité) de 20% ;

— améliorer la performance carbone (émission GES/activité) de 25% entre 2015 et 2025.

Les risques pour le Groupe sont de différentes natures :

— économique : incertitude sur les prix de l'énergie et hausse de la fiscalité ;

— business : licence to operate et compétition inter et intramodale ;

— politique : attentes renforcées des territoires sur la transition énergétique ;

— environnemental et sanitaire : durcissement de la règlementation pour répondre aux enjeux du changement climatique et de la qualité de l'air ;

— technologique : évolution des vecteurs énergétiques et des acteurs dans le secteur de l'Énergie.

Un Comité Stratégique Énergie fixe les orientations de la politique Énergie et procède aux arbitrages.

La Direction Énergie pilote cette politique au travers d'une part d'actions en propre et, d'autre part de l'animation d'un réseau de **Référents Énergie** basés dans chacune des entités opérationnelles du Groupe. Les actions sont conduites sur les 3 usages énergétiques : Traction modes Lourds (Ferroviaire, Tram, Tramway), transport routier (Marchandise, Voyageurs et véhicules de service) et Bâtiments.

Au regard des enjeux et des risques associés, plusieurs actions sont en cours pour accélérer la mutation de SNCF Mobilités vers une énergie « Responsable » : pilotage et réduction des consommations, élaboration d'un programme de production et d'autoconsommation d'énergie renouvelable, étude de solutions par usage pour sortir des énergies fossiles, sécurisation et verdissement des achats avec SNCF Énergie.

SNCF Énergie optimise les couvertures et achats d'énergie (électricité et gaz) et est présidée par le Directeur de la Direction de l'Énergie.

La gouvernance de risque de SNCF Énergie repose sur un Comité des Risques dont l'objet est d'assurer le contrôle régulier du niveau de risque et –le cas échéant– de valider les méthodes de correction des risques envisagées par les opérationnels.

En ce sens, il constitue un organe de contrôle et il appartient aux responsables opérationnels de SNCF Énergie de définir précisément les modalités de mise en œuvre de leurs actions dans le respect des recommandations et des limites contraintes imposées par le Comité des Risques. Il vient en complément des autres dispositifs de gouvernance d'entreprise mais ne se substitue à aucun.

En tant qu'organe de contrôle, il est composé des personnes suivantes :

— d'un membre portant la responsabilité du prix de gestion : la Direction générale de SNCF Énergie ;

— d'un membre portant la responsabilité de la gestion opérationnelle : le responsable du Front Office de SNCF Énergie ;

— d'un membre en charge de la finance à même de mesurer et orienter les incidences financières de l'activité : la Direction financière de SNCF Énergie ;

— de plusieurs représentants de l'actionnaire et du client à même d'évaluer et de qualifier la prise de risque liée à l'activité de SNCF Énergie (aujourd'hui les membres du Comité des Risques externes à SNCF Énergie sont : le Directeur Général Délégué Performance du Groupe SNCF Mobilités, le Directeur Financier du Groupe SNCF Mobilités, le Directeur Financement et Trésorerie du Groupe SNCF Mobilités, le Directeur des Achats du Groupe SNCF Mobilités et le Directeur de l'énergie du Groupe SNCF Mobilités).

Le Comité des Risques a pour mission :

— de définir et d'adapter la Politique de gestion des Risques ;

— de veiller à la validation par les instances de gouvernance de la Politique de gestion des Risques de SNCF Énergie ;

— de fixer les limites de prix et de volume (rythme de couverture) à prendre en compte pour chaque année de livraison ;

— de valider les solutions de réduction des risques en cas de dépassement des limites (validation de dépassements ponctuels, opérations de correction voire modification des limites) ;

— de valider la mise en place d'opérations si celles-ci sont de natures nouvelles et ce en prenant en compte les différents facteurs de risques que cette mise en place pourrait générer. Ainsi une opération d'achats/reventes a été conclue au cours de l'exercice 2018.

Chaque Comité des Risques fait l'objet d'un relevé de décision. Les décisions du Comité des Risques sont immédiatement applicables par SNCF Énergie.

1.2.4 Les risques stratégiques

SNCF Mobilités dispose d'un environnement complet de contrôle institutionnel lié à son statut d'entreprise publique (établissement public à caractère industriel et commercial de droit Français) et de maison mère d'un groupe important de sociétés. Ses activités nécessitent de nombreuses autorisations administratives qui pourraient s'avérer difficiles à obtenir, ou dont l'obtention pourrait être soumise à des conditions qui pourraient devenir significativement plus strictes. SNCF Mobilités est donc de manière générale exposé aux changements en matière de législation, de règlementation ou de politique issue du gouvernement qui pourraient avoir un impact significatif sur son statut juridique. Il est aussi exposé à d'autres évolutions de même nature pouvant produire une instabilité sociale ou une incertitude juridique susceptible d'avoir un impact sur la demande de ses produits ou services ainsi qu'un effet négatif sur ses activités ou affaires.

Le départ prochain du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait avoir un impact négatif sur le Groupe SNCF Mobilités, en particulier pour les lignes EUROSTAR exploitées par EIL qui est rattaché à Longue Distance Voyages SNCF. Les négociations ont commencé pour déterminer les futurs termes de la relation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, notamment les termes des échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Les effets du Brexit dépendront des accords que le Royaume-Uni conclura pour conserver un accès aux marchés de l'Union européenne, que ce soit pendant une période de transition ou de manière plus permanente. Le Brexit pourrait avoir un impact négatif sur l'économie et les

conditions de marché à l'échelle européenne ou mondiale, et il pourrait contribuer à une instabilité sur les marchés financiers internationaux et les marchés des changes, dont notamment une volatilité de la valeur de la livre sterling ou de l'euro. De plus, le Brexit pourrait conduire à une incertitude juridique et potentiellement à des lois et réglementations contradictoires

Des changements dans la notation ou les perspectives de la République Française pourraient aussi conduire à des changements correspondants pour SNCF Mobilités.

Conformément à la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014, un contrat-cadre stratégique (Contrat-cadre du Groupe Public Ferroviaire) a été signé entre la SNCF et l'État français le 20 avril 2017. Mis à jour tous les trois ans pour une durée de dix ans, le contrat-cadre comprend des contrats d'exploitation (également appelés « contrats de performance ») conclus entre l'État français et SNCF Mobilités, et entre l'État français et SNCF Réseau.

Par conséquent, et en vertu de l'Article L.2141-3 du Code des transports français, SNCF Mobilités a signé le 20 avril 2017 un contrat de performance d'une durée de dix ans (Contrat pluriannuel d'objectifs entre l'État et SNCF Mobilités) (mis à jour tous les trois ans) avec l'État français. Ce contrat contient des objectifs relatifs notamment aux objectifs de qualité des services, à une trajectoire financière, au développement du service public ferroviaire et au plan d'aménagement du territoire. La trajectoire financière contenue dans ce contrat de performance réitère celle du plan stratégique 2017-2026 préparé dans ce cadre au cours du deuxième semestre 2016.

SNCF Mobilités ne peut pas garantir que le contrat de performance ne changera pas à l'avenir, et ne comportera pas d'obligation plus restrictive pour SNCF Mobilités, en particulier des obligations de nature financière, par rapport à celles qui lui incombent actuellement. Par ailleurs, cette trajectoire financière pourrait également être remise en cause par plusieurs facteurs d'incertitude. Parmi les différents facteurs possibles d'incertitude, le contrat de performance cite notamment :

— les conséquences des réflexions en cours ou qui pourraient être lancées en ce qui concerne l'évolution des modèles économiques des activités Voyages et Intercités ;

— la transposition du quatrième paquet ferroviaire, qui fixera les procédures d'ouverture à la concurrence, ce qui aura un impact potentiel sur les différentes activités de SNCF Mobilités, au-delà de ce qui est intégré à ce stade dans la trajectoire financière contenue dans le contrat de performance. SNCF Mobilités pourrait ne plus être en mesure de conserver sa part de marché et donc de voir ses marges évoluer, avec des conséquences sur sa stratégie et ses résultats. Pour s'y préparer, chaque activité, selon les caractéristiques des marchés sur lesquels elle opère, a lancé des plans de fidélisation et de reconquête clients.

Le contrat précise qu'une mise à jour de la trajectoire pourrait intervenir une fois que ces éléments seront stabilisés.

Les incidents ou accidents dans le cadre de l'exploitation des transports sont susceptibles de ternir l'image de SNCF Mobilités. D'autres risques liés aux activités de SNCF Mobilités (y compris en dehors du secteur des transports stricto sensu) sont également identifiés comme étant susceptibles de nuire à la réputation de SNCF Mobilités. La perte d'affaire qui pourrait résulter d'une atteinte à la réputation de SNCF Mobilités pourrait avoir un impact négatif sur son résultat d'exploitation et sa situation financière.

SNCF Gares & Connexions en tant qu'activité régulée doit faire valider de façon périodique par l'ARAFER le document de référence des gares (DRG) fixant notamment les tarifs de prestations rendues par l'activité. De ce fait la situation financière dépend en partie des décisions rendues par ce régulateur.

Les grands axes de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire sont détaillés dans la note 1.1 des événements majeurs de l'exercice 2018.

En conséquence, SNCF Mobilités fera l'objet de changements importants dans le cadre de ce Nouveau Pacte Ferroviaire qui entraîneront diverses réorganisations et réorientations de SNCF Mobilités et pourrait avoir un effet significatif sur ses activités et / ou sa situation financière, y compris sur la notation de SNCF Mobilités, étant précisé qu'il n'est pas possible de déterminer ou d'anticiper complétement l'ampleur, le calendrier et la forme de cette réforme. Les discussions en cours sur les conséquences du Nouveau Pacte Ferroviaire pourraient également engendrer une instabilité sociale ou une insécurité juridique qui pourrait affecter les activités générales et les performances financières de SNCF Mobilités. De plus, les incertitudes concernant la position financière et le futur de Gares & Connexions peuvent affecter négativement l'activité et les résultats du Groupe.

1.2.5 Les risques de financement

La Direction Financière de SNCF Mobilités assure la gestion du risque de financement du groupe SNCF Mobilités. Elle définit et met en œuvre la politique de financement, de gestion de trésorerie et de gestion des risques pouvant être couverts par des instruments financiers. Elle est garante des intérêts financiers de l'entreprise vis-à-vis des tiers publics et privés, des banques et des marchés financiers. Elle assure également la majeure partie des fonctions de financement et de gestion de trésorerie des filiales.

L'activité de gestion des risques de marché est exercée par la Direction du Financement et de la Trésorerie (DFT), rattachée à la Direction Financière de SNCF Mobilités, dans un cadre général qui fait l'objet d'un document, approuvé par le Comité d'audit, des comptes et des risques le 19 novembre 2013 et approuvé par le Président de SNCF Mobilités, et dont les principales règles concernent le risque de taux et de change, le risque de contrepartie et le risque de liquidité.

Les principes généraux de gestion des risques pouvant être couverts par instruments financiers reposent sur l'utilisation de produits simples et liquides.

Des tableaux de bord hebdomadaires, trimestriels et mensuels (à l'attention du directeur de la DFT et/ou du directeur financier) et annuels (à l'attention du Comité d'audit, des comptes et des risques et du Conseil d'administration), permettent de contrôler le respect des principales règles de gestion et de suivre la performance économique de l'Activité. Des contrôleurs rattachés à la DFT vérifient le respect des procédures et les informations des tableaux de bord.

Au cours de l'exercice de ses activités, SNCF Mobilités est potentiellement exposé à des risques financiers :

— risque de taux d'intérêt : certains endettements du Groupe SNCF Mobilités portent intérêt à des taux variables, généralement indexés sur un indice de référence du marché tel que l'EURIBOR. Toute hausse des taux d'intérêt augmenterait ses coûts de financement ainsi que le coût du refinancement de sa dette existante ou de l'obtention de nouveaux financements. Le Groupe SNCF Mobilités a recours à des instruments dérivés pour gérer activement son risque de taux d'intérêt et minimiser l'impact de ce dernier. Il surveille également les fluctuations des

taux d'intérêt. Cependant, si le Groupe SNCF Mobilités ne réussit pas à minimiser ces fluctuations, elles pourraient avoir un impact négatif significatif sur la situation financière et le résultat d'exploitation du Groupe SNCF Mobilités ;

— risque de volatilité des devises : le Groupe SNCF Mobilités opère à l'international et est exposé au risque de change qui découle des transactions effectuées en devises étrangères, principalement en USD et en GBP. Le risque de change existe lorsque les transactions commerciales futures ou les actifs ou les passifs comptabilisés sont libellés dans une devise qui n'est pas la devise de fonctionnement de la société qui effectue la transaction. En ce qui concerne le Groupe SNCF Mobilités, le risque de change découle principalement de ventes en USD et en GBP. Le Groupe SNCF Mobilités pourrait également être exposé aux fluctuations des taux de change dans le cadre d'investissements étrangers. Le Groupe SNCF Mobilités a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir ou limiter le risque de fluctuation des devises lié à ces transactions. Il ne peut exister aucune garantie que les futures fluctuations dans les taux de change n'auront aucun impact négatif significatif sur les activités, la situation financière ou le résultat d'exploitation du Groupe SNCF Mobilités ;

— risque lié aux valeurs mobilières : le Groupe SNCF Mobilités investit une partie de ses actifs dans des titres émis par différentes sociétés, des obligations d'État et des fonds monétaires. L'impossibilité pour l'une de ces sociétés ou l'un de ces États de procéder aux remboursements selon le calendrier prévu dans le cadre de ces titres ou une diminution significative de la valeur de marché de ces titres et/ou une volatilité sur les marchés d'actions pourraient avoir un impact négatif significatif sur le Groupe SNCF Mobilités ;

— risque de liquidité : le Groupe SNCF Mobilités gère le risque de liquidité avec prudence en veillant à disposer de liquidités et de titres négociables dans des quantités suffisantes et en fonction des contrats de financement existants de SNCF Mobilités. Les marchés financiers peuvent néanmoins faire l'objet de périodes de volatilité et de manque de liquidité. Si le Groupe SNCF Mobilités n'est pas en mesure d'accéder aux marchés de capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, ses coûts de financement pourraient augmenter et il pourrait devoir réévaluer sa stratégie. L'un quelconque de ces événements pourrait avoir un impact négatif significatif sur l'activité du Groupe SNCF Mobilités, sa situation financière ou son résultat d'exploitation ;

— risque de contrepartie : le Groupe SNCF Mobilités est exposé au risque de crédit en raison de la relation qu'il entretient avec les banques et autres établissements de crédit, ainsi qu'avec ses clients. Le risque de crédit avec les établissements de crédit découle des dépôts ou des instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Le Groupe SNCF Mobilités gère ce risque en limitant ses relations à des sociétés qui remplissent un critère minimum de notation et qui disposent de procédures internes. Les procédures de contrôle et de signalement appliquées par SNCF Mobilités dans le cadre de son exposition au risque de contrepartie ont été renforcées en 2008, SNCF Mobilités n'avait d'ailleurs subi aucun impact à ce moment-là.

De manière générale, SNCF Mobilités ne peut pas garantir une protection totale, y compris en cas de fluctuations importantes dans les taux de change et les taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt est toutefois limité par l'importance de la proportion d'obligations à taux fixe dans son portefeuille obligataire.

1.2.6 Les risques de conformité

1.2.6.1 Les risques juridiques et risques assurantiels

La Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités dans l'exercice de ses missions qui sont principalement de protéger les intérêts du groupe SNCF Mobilités et de sécuriser ses activités en apportant appui, conseils et expertises, participe à la maîtrise des risques juridiques et de conformité.

En effet, la Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités est chargée du conseil juridique et du suivi des procédures contentieuses de SNCF Mobilités.

Elle est assistée dans ses missions notamment par la Direction Juridique Groupe positionnée à l'EPIC SNCF, notamment par le centre de compétences juridiques dont la mission est d'assurer, des missions juridiques mutualisées pour l'ensemble du Groupe SNCF, que ce soit dans les domaines juridiques transverses (droit social, assurances, droit immobilier, documentation juridiques) ou au niveau local au travers des délégations juridiques territoriales.

La Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités assure le pilotage fonctionnel et la cohérence de la politique juridique de SNCF Mobilités auprès des pôles juridiques des Activités et Domaines de SNCF Mobilités.

La Direction Juridique de SNCF Mobilités est plus particulièrement chargée des missions suivantes :

— assurer les besoins juridiques propres à la gouvernance du groupe SNCF Mobilités ;

— accompagner et sécuriser juridiquement les activités opérationnelles de SNCF Mobilités ;

— identifier, anticiper et prévenir les risques juridiques et gérer les contentieux impliquant SNCF Mobilités ;

— piloter les prestations délivrées par les Centres de Compétences Juridiques de SNCF auprès de SNCF Mobilités ;

— assurer l'appui du Comité des Engagements Entreprises (CEE) de SNCF Mobilités dans l'analyse juridique des dossiers ;

— coordonner l'activité des pôles juridiques des Activités et Domaines et des filiales du groupe SNCF Mobilités ;

— coordonner et implémenter le programme de conformité du groupe SNCF Mobilités en lien avec les différents acteurs du groupe SNCF Mobilités et du GPF.

Ses domaines d'intervention recouvrent notamment les périmètres juridiques suivants : le droit des affaires, le droit des sociétés, le droit des marchés, droit des contrats nationaux et internationaux, les montages contractuels complexes, les opérations de financement, les procédures collectives, le règlement amiable des litiges, la mise en place des mandats et des délégations de pouvoirs, le droit du transport national et international, les accidents collectifs, la responsabilité civile et pénale, les procédures pénales, les polices du transport ferroviaire, la lutte contre la fraude, la sûreté, la sécurité de l'exploitation ferroviaire, la concurrence et la régulation, la santé et la sécurité au travail, la responsabilité de l'employeur, l'environnement, le droit des données personnelles et le déploiement du programme de conformité du groupe SNCF Mobilités notamment au vu :

— de la loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique dite loi Sapin II ;

— du règlement UE 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 RGPD);

— des sanctions internationales;

— du droit de la concurrence.

La structuration de cette activité Conformité a été une des actions initiées en 2017 de la Direction juridique de SNCF Mobilités et en cours de déploiement en 2018.

La Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités anime le réseau des Directeurs Juridiques des Activités et Domaines du groupe SNCF Mobilités pour lesquels elle assure notamment un rôle de conseil et d'expertise.

Afin de garantir la coordination du traitement des contentieux dans le Groupe SNCF, la Direction Juridique de SNCF Mobilités participe au Comité Juridique Groupe (CJG), rassemblant les directeurs juridiques des trois EPIC sous l'animation du Directeur Juridique Groupe SNCF, positionné au sein de l'EPIC SNCF.

La Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités:

— anime également le réseau des correspondants Conformité et Données Personnelles des Activités et Domaine du groupe SNCF Mobilités ainsi que celui des filiales de SNCF Mobilités;

— participe au Comité de la Conformité instance transversale au sein du GPF présidée par le Directeur Finances et Stratégie de SNCF;

— est membre du Comité Ethique du GPF.

Parmi les opérations 2018 de la Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités figurent:

— le conseil et l'appui en mode contract manager tant de la Direction des achats Groupe pour la sécurisation des procédures de passation des marchés de SNCF Mobilités et des marchés multi EPIC du GPF que des MOA SNCF Mobilités pour le suivi de l'exécution des marchés, ainsi que la poursuite de la mise à jour des documents et actes juridiques afférents au regard des évolutions réglementaires.

— l'élaboration d'une cartographie des risques juridiques majeurs de SNCF Mobilités qui a été présentée au Comité Audit.

Le pilotage des risques juridiques s'effectue également au travers des missions relatives à la gestion des contentieux, au contrôle des risques de marchés et à la politique d'assurance.

L'activité contentieuse marchés suivie par la Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités enregistre pour l'année 2018, 3 référés précontractuels, 3 procédures indemnitaires liées à la passation de marchés (recours de type Tarn et Garonne) et 6 nouveaux contentieux liés à l'exécution des marchés, portant le nombre de dossiers contentieux actuellement en cours à 16 dossiers.

La Direction Juridique et Conformité de SNCF Mobilités intervient également sur les contentieux de responsabilité civile, ou de nature pénale impliquant la personne morale ou des salariés de SNCF Mobilités, ainsi que pour les accidents collectifs de Brétigny, Denguin, Saint Aunes, Eckwersheim et Millas en relation avec la Direction Juridique du Groupe SNCF.

Le Service de la Qualité et du Contrôle des Risques Marchés (SQCM)
Le contrôle des risques de marchés a été contractualisé avec l'EPIC SNCF au titre des missions mutualisées précisées dans le décret n°2015-137. A ce titre, le groupe SNCF Mobilités bénéficie dans le cadre des opérations de marché et des engagements contractuels assimilables à des marchés, des avis préalables du service de la Qualité et du Contrôle des Risques de Marchés. Cette fonction mutualisée est rattachée à la Direction Juridique Groupe. Le service de la Qualité des Risques de Marchés apporte l'assurance que les procédures de dévolution d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent les intérêts du groupe SNCF Mobilités.

Les assurances
En matière d'assurances, les entités du groupe SNCF Mobilités sont couvertes sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause leur responsabilité civile ou affectant leurs biens. La couverture de ces risques s'étend aux pertes d'exploitation résultant d'un dommage à leurs biens.

SNCF Mobilités a confié la gestion de ses assurances à l'EPIC SNCF dans le cadre du contrat de prestations mutualisées conformément au décret d'application n°2015-137. Ainsi, l'ensemble des polices d'assurances sont souscrites au nom et pour le compte du groupe SNCF Mobilités par l'EPIC SNCF. Celles-ci s'inscrivent dans le cadre de la politique d'assurance du Groupe SNCF gérée par la Direction Déléguée Risques et Assurances, positionnée à l'EPIC SNCF au sein de la Direction Juridique Groupe SNCF.

La délégation de la politique d'assurance au Département Risques et Assurances répond à un objectif d'optimisation de la couverture au niveau du Groupe SNCF et de maîtrise des coûts en permettant de bénéficier de conditions tarifaires compétitives et d'une meilleure garantie grâce à la mutualisation au sein du Groupe SNCF.

Les principaux programmes d'assurances dont bénéficient les entités du groupe SNCF Mobilités sont:

— le programme «Responsabilité Civile Risques Majeurs», renouvelé par appel d'offres, le 1er octobre 2014;

— le programme «Flotte Automobile» renouvelé par appel d'offres le 1er janvier 2015;

— le programme «Responsabilité Civile Constructions» reconfiguré le 1er janvier 2015 pour tenir compte de la Réforme Ferroviaire;

— le programme «Dommages aux Biens» qui sera renouvelé par appel d'offres à compter du 1er janvier 2017 pour une durée de 3 ans reconductible 2 fois 1 an.

De même, la gestion des sinistres a été confiée à l'EPIC SNCF dans le cadre d'un contrat de prestations. Cette dernière est réalisée par un réseau régional de 8 pôles interrégionaux Assurances Dommages intégrés à la Direction Juridique Groupe, chargés de la gestion amiable des sinistres et des réponses de principe sur les questions d'assurance.

En complément des dispositifs existants au niveau du groupe SNCF Mobilités, une captive de réassurance «SNCF Re» ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommages du Groupe SNCF, a été créée en 2012. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat du Groupe SNCF avec des couvertures et des franchises adaptées à ses propres

capacités financières et à ses risques, tout en atténuant les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer.

1.2.6.2 Les risques de non conformité

Le Directoire de SNCF, afin d'améliorer la cohérence au sein du Groupe SNCF sur l'ensemble des questions de conformité et les actions à poursuivre en ce domaine a décidé, le 19 février 2018, la création d'un Comité de la Conformité du Groupe SNCF. Ce Comité est composé de dirigeant du GPF et de Keolis et Geodis. Au sein de SNCF Mobilités, la direction de la conformité, rattachée à la direction juridique et conformité a pour mission de s'assurer, en coordination avec la Direction de l'Ethique, de la déclinaison du programme de conformité loi Sapin II au sein de SNCF Mobilités et ses filiales, de concevoir et piloter le programme de conformité de SNCF Mobilités relatif au devoir de vigilance, le respect des sanctions internationales et les embargos, le droit de la concurrence, le délit de favoritisme et le prêt de main d'œuvre illicite, données personnelles. En complément, un correspondant Conformité au sein de chaque Activités/Domaine a été nommé.

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

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

Des actions de formation, d'information et de sensibilisation au droit de la concurrence et de la régulation sont menées dans les différentes / Activités / Domaines de l'entreprise, spontanément ou en application des engagements pris auprès de l'Autorité de la concurrence s'agissant de l'activité Voyages. Ces actions de formation et de sensibilisation portent tant sur les règles de droit applicables que sur la coopération dont l'entreprise doit faire preuve en cas de contrôle par une autorité de régulation. La Direction de l'Audit et des Risques réalise ponctuellement des audits de contrôle des principes du droit de la concurrence.

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

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

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

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

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

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

Au niveau du périmètre Keolis, l'entreprise veille à être exemplaire en matière d'éthique des affaires et au respect des dispositions légales et règlementaires. La politique du groupe Keolis est définie par le guide éthique de conduite des affaires et les procédures dédiées au processus de réponses aux appels d'offres. Sont ainsi rappelés les exigences et enjeux associés au respect d'une concurrence libre et loyale dans le cadre légal et règlementaire s'imposant aux Entités du Groupe. Dans ce contexte le groupe Keolis a élaboré des fiches pratiques pour accompagner les collaborateurs dans leurs activités et procède à une veille réglementaire en tenant compte du devoir de vigilance qui est imposé.

Les risques liés à la loi Sapin 2

Le groupe SNCF Mobilités a poursuivi le déploiement du programme de conformité anti-corruption prescrit par la loi SAPIN II.

Les travaux de cartographies des risques de corruption et d'identification des populations exposées à ces risques ont été réalisés par toutes les activités et domaines de SNCF Mobilités et une cartographie de synthèse de SNCF Mobilités a été validée par le Comex du 16 juillet 2018.

Sur l'évaluation du risque corruption et trafic d'influence des fournisseurs, clients et intermédiaires, la Direction de l'Éthique et de la Déontologie propose aux activités et aux filiales 4 modèles de questionnaire du due diligence qui couvrent la quasi-totalité des contrats susceptibles d'être conclus avec ces tiers. En outre, elle a engagé avec l'appui de la Direction des Achats Groupe le référencement de plusieurs prestataires susceptibles de réaliser des enquêtes de réputation en matière de probité des personnes physiques ou morales.

Outre le maintien de sessions de sensibilisation par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie, la formation des personnels les plus exposés aux risques corruption et trafic d'influence s'est poursuivie à un rythme accéléré.

Le développement de l'activité du groupe SNCF Mobilités à l'international l'amène à exercer des activités dans de nombreux pays qui pourraient augmenter le risque de pratiques interdites ou contraires à l'éthique.

Enfin, en 2018, le Groupe SNCF a fait l'objet d'un contrôle de l'AFA et reste dans l'attente de son rapport.

SNCF Logistics exposée à ce risque dans le cadre de ses activités a établi, dès 2017, une cartographie du risque de corruption pour chaque Pôle et pour le Métier, et a procédé à l'évaluation du degré de maturité des dispositifs anti-corruption existants.

En 2018, les Pôles ont poursuivi leur programme de mise en conformité en lien avec les risques identifiés dans leur cartographie. Ces efforts de renforcement et de surveillance du dispositif se poursuivront en 2019, en particulier les actions de prévention via les formations des acteurs les plus exposés.

Le groupe Keolis a lancé dès 2013 son programme de conformité. Ce programme se décline autour de trois domaines : le respect strict d'une concurrence libre et loyale, la prévention de la corruption et de la fraude et la protection des données à caractère personnel. En 2016, Keolis a réalisé

une cartographie de ses risques de corruption, anticipant ainsi une des mesures de la Loi Sapin 2. Le groupe a également déployé en 2016 une formation en e-learning auprès de tous ses cadres, renouvelée et élargie en 2018. Les actions de conformité donnent lieu à un bilan annuel établi par le Responsable Éthique & Conformité et présenté au Comité Éthique & Conformité. À la suite de cette présentation, le cas échéant, un plan d'amélioration du programme Conformité est établi pour être mis en œuvre l'année suivante.

Les risques liés à la protection des données clients
Le Règlement Général Européen sur la Protection des Données (RGPD) entré en application le 25 mai 2018 marque un tournant dans la protection des données personnelles. La philosophie de la réglementation applicable a changé : elle ne repose plus sur une logique de formalités préalable à accomplir auprès de l'autorité de contrôle (la CNIL) mais sur un principe de responsabilisation renforcé des acteurs. Pour piloter la mise en œuvre du dispositif de conformité aux données personnelles, SNCF Mobilités a en mai 2018, nommé un DPO – Délégué à la protection des données. Les nouvelles dispositions accroissent les droits des personnes sur leurs données et imposent des exigences assorties de fortes sanctions en cas de manquement (jusqu'à 4 % du CA annuel mondial). Le groupe projet mène ses travaux en s'appuyant sur la méthodologie de la CNIL. SNCF Mobilités a initié un travail de réécriture de ses procédures afin de garantir une traçabilité et la conformité de ses traitements de données personnelles et la cartographie légale de SNCF Mobilités est en cours de finalisation.

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

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

1.2.6.3 Les risques environnementaux et liés aux changements climatiques

Les risques environnementaux peuvent être de nature diverse : il peut s'agir de pollution de l'eau et du milieu aquatique, de pollution du sol, de l'air, de nuisances au voisinage (bruit, poussières, odeurs, déchets…), d'incidence sur la biodiversité ou encore de surconsommation de ressources. Ils peuvent survenir lors de la réalisation d'activités opérationnelles, ou concerner des projets ou encore via l'intervention de prestataires sous contrat. Ces risques ont des conséquences potentielles diverses : économiques et d'image. L'identification des risques est basée sur les analyses environnementales qui sont requises dans le cadre de la mise en place des SME au sein des différentes entités (systèmes de management de l'environnement).

Le management de l'environnement est défini au sein du Groupe public ferroviaire par un référentiel dédié qui précise notamment les missions et responsabilités des différentes entités du GPF dans un contexte de renforcement de la responsabilité environnementale des entreprises. Ces responsabilités sont également présentes dans les délégations de pouvoir des managers.

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

Afin d'adresser le risque de non-conformité aux textes réglementaires et normes environnementales (en vigueur ou en projet) : élaboration de procédures, méthodes et outils collectifs qui sont déclinés au sein du GPF, d'une part à travers des référentiels d'appui relatifs notamment à la prise en compte de l'environnement dans les marchés travaux, à l'exploitation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et d'installations dites « loi sur l'eau » dans les emprises ferroviaires ou à proximité ou à la gestion environnementale des sites multi-occupés et, d'autre part, par le partage d'outils et de méthodes, relatifs à l'analyse des risques environnementaux, à la cotation des incidents environnementaux et à l'évaluation de la performance environnementale.

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

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

Les conséquences du changement climatique sur l'exploitation ferroviaire font l'objet de deux études lancées en 2016 avec un consultant spécialisé sur les questions climat/énergie. La première doit permettre de définir des indicateurs de changement climatique au niveau national, à partir de l'analyse sur plusieurs années de la météo-sensibilité de l'exploitation ferroviaire. La seconde vise à identifier les conséquences du changement climatique sur le périmètre Transilien, du point de vue des clients et au niveau de l'exploitation ferroviaire en elle-même. Les recommandations d'adaptation pourront alimenter les futurs projets.

La préoccupation croissante concernant les émissions de gaz à effet de serre et le dérèglement climatique, à l'origine notamment de la signature de l'Accord de Paris le 12 décembre 2015 dans le cadre de la COP21, pourrait amener de nouvelles

réglementations dans ces domaines (Zones à faible émission en particulier). Ces dernières seront susceptibles de conduire le Groupe SNCF à réduire, modifier et/ou initier des opérations, le soumettre à de nouvelles obligations de mise en conformité de ses installations et/ou matériels, ce qui pourrait avoir un impact défavorable et/ou constituer des opportunités sur ses activités et sa situation financière, y compris ses résultats opérationnels et ses flux de trésorerie.

La survenance d'une ou de plusieurs catastrophes naturelles ou de conditions météorologiques extrêmes, qu'elles résultent ou non du changement climatique, pourrait avoir un impact négatif sur les opérations et la performance financière de SNCF Mobilités. De tels événements pourraient se traduire par des dégâts physiques sur un ou plusieurs des biens, la fermeture temporaire de son infrastructure de transport, l'absence temporaire de main d'œuvre adéquate, la diminution temporaire des revenus et l'interruption temporaire ou à long terme de l'approvisionnement en produits et de la prestation de services de la part des fournisseurs. Ces facteurs pourraient provoquer d'autres types d'interruptions et avoir un impact négatif sur les opérations et la performance financière.

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

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

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

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

Compte tenu du profil déficitaire du groupe fiscal Geodis aux États-Unis, la diminution à 21 % du taux fédéral d'imposition des sociétés (mesure emblématique de cette réforme) n'a aujourd'hui d'impact que sur la valorisation des actifs d'impôts différés liés aux pertes fiscales reportables du groupe.

La Base Erosion and Anti-abuse Tax (BEA Tax) constitue la principale mesure négative impactant Geodis et plus largement SNCF sur les paiements considérés comme « érosifs » au profit des filiales étrangères liées. La BEA Tax génère pour Geodis des incertitudes notamment sur les modalités de facturation de la sous-traitance au sein du FF.

Toutefois, les textes précisant les modalités de calcul et d'application de la BEA Tax n'ayant pas encore été publiés par l'IRS, les mesures correctives susceptibles d'impacter l'organisation des schémas de facturation de ces flux transfrontaliers n'ont pas encore été définies.

La mise en conformité et la bonne gestion de la charge d'impôt est susceptible de faire évoluer notre organisation pour traiter notamment les flux transfrontaliers : nous sommes en attente des précisions qui doivent être apportées par l'administration fiscale US sur certains points et notamment sur la définition à retenir pour les costs of goods.

1.2.7 Les risques liés aux Achats et Fournisseurs

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

— garantir les fondamentaux des Achats :

• performance durable sur l'ensemble des critères (financiers, qualité, sécurité, RSE, …) ;

• maîtriser les risques achats, garantir la conformité et la régularité des actes d'achats.

— accompagner la stratégie et la transformation :

• soutenir les activités dans leurs recherches d'innovation ;

• assurer la cohérence vis-à-vis des fournisseurs, par le pilotage de la relation fournisseurs ;

• garantir un taux de service élevé tout en gagnant en productivité.

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

— la compliance aux différentes règlements applicables : principes de la commande publique, règles sur la concurrence, loi SAPIN II, RGDP ;

— le respect d'engagements ambitieux en matière de RSE « Responsabilité Sociétale et Environnementale » : déploiement des chartes RSE fournisseurs, nouvelle cartographie des risques achats RSE par segment, poursuite de l'évaluation multiaxiale des Fournisseurs clés et stratégiques ;

— la maîtrise des transformations digitales sur les métiers des intervenants dans le processus achats.

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

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

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

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

1.2.8 Les risques liés aux activités de SNCF Immobilier

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 04 août 2014 n°2014-872 portant réforme ferroviaire, SNCF immobilier a été créée afin de regrouper toutes les fonctions mutualisées liées à la gestion, le développement et la valorisation des biens fonciers du Groupe Public Ferroviaire (hors biens dévolus aux gares et aux infrastructures). Elle est positionnée au sein de l'EPIC SNCF.

À ce titre, SNCF Immobilier est aujourd'hui en charge de l'ensemble du processus immobilier de SNCF Mobilités qui a contractualisé l'ensemble des prestations réalisées pour son compte (entretien propriétaire, suivi administratif et comptable des facturations, contractualisation des cessions, etc…) et s'est organisé afin de réaliser les objectifs de son plan stratégique.

SNCF Immobilier a déployé son dispositif de contrôle interne par la mise en œuvre de démarches d'auto-évaluation dans ses filiales et ses Directions Immobilières Territoriales et Direction Immobilière Île-de-France.

Dans le cadre de la gestion des risques, SNCF Immobilier analyse les principaux risques liés à son activité et met en œuvre des plans d'actions.

1.2.9 Les risques liés à la complexité technique du secteur

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

1.2.10 Les risques liés à la cohésion sociale du Groupe public ferroviaire

La direction des ressources humaines du Groupe Public Ferroviaire dispose d'une cartographie des risques RH dont elle assure une mise à jour régulière. Son examen est réalisé à l'occasion notamment des échanges avec les directeurs de la DRH du GPF. Les risques sont traités en lien avec les grands enjeux de l'entreprise en distinguant les risques majeurs transverses partagés avec le groupe (Décrochage managérial, Santé sécurité au Travail, Ouverture à la concurrence, Trajectoire Ressources) des risques portés par la DRH :

— liés à la conduite des grands projets RH (refonte des IRP, Gestion de l'utilisation du personnel, gestion des sureffectifs) ;

— structurels propres à la fonction RH (processus de recrutement, perte ou manque de compétences, professionnalisation des acteurs RH, …).

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

2.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

Le contrôle interne comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend la société mère et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés (« le Groupe »). Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

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

2.2.1 Organisation générale

La production de l'information financière et comptable du groupe SNCF Mobilités est assurée par la Direction Financière. Elle coordonne l'arrêté des comptes du groupe SNCF Mobilités en s'appuyant sur les services comptables et financiers centraux, en branche et dans les filiales.

Des reportings consolidés sont établis mensuellement (sauf en janvier et en juillet). Un rapport financier intermédiaire comprenant un jeu d'états financiers résumés est publié au 30 juin et il donne lieu à un rapport de revue limitée par les auditeurs du groupe. Des états financiers complets et audités au 31 décembre font également l'objet d'une publication.

La qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre de pré-clôtures au 31 mai et au 30 novembre auditées.

Les entités comptables de l'EPIC ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

— La tenue de la comptabilité, pour les postes dont la comptabilité n'est pas mutualisée au sein de centres de services partagés comptables ;

— La révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination du Groupe.

Les Branches assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre, notamment en relayant les instructions émises par la Direction Financière. Les Branches produisent par ailleurs un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses attenantes. Ces éléments constituent la base du reporting financier des branches à destination du Corporate de SNCF Mobilités et donnent lieu à des revues de gestion chaque mois (sauf sur les résultats de janvier et de juillet).

Les Commissaires aux Comptes informent les Directions financières des Branches et activités du Groupe SNCF Mobilités des travaux d'audit, de revue limitée, d'audit et de contrôle interne qu'ils ont effectués dans les filiales et entités comptables et partagent avec elles les recommandations émises et les points d'audit. Une synthèse des recommandations majeures sur le contrôle interne est établie à destination de la Direction Financière et présentée au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) de décembre. Parallèlement, la Direction Financière présente une synthèse du suivi des actions mises en œuvre pour répondre aux recommandations majeures.

Conformément à la loi n°2014-872 portant réforme ferroviaire, des comptes séparés sont établis et publiés. Ces comptes séparés comprennent un bilan et un compte de résultat permettant de distinguer les installations de service et en leur sein l'activité de gestion des gares (SNCF Gares & Connexions), les activités de transporteurs de voyageurs et en leur sein les activités de transport de voyageurs faisant l'objet d'un contrat de service public, l'activité de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF), les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes de l'EPIC SNCF Mobilités.

Dans sa décision n°2019 -003 du 31 janvier 2019 publiée le 7 février 2019, l'ARAFER approuve les règles de séparation comptable de l'EPIC SNCF Mobilités.

En outre, des comptes dissociés de gestion en IFRS sont établis annuellement par les activités/domaines de l'EPIC SNCF Mobilités. Ils comprennent a minima un bilan et un compte de résultat ; ils font l'objet d'une attestation de concordance par les commissaires aux comptes.

Par ailleurs, SNCF Mobilités dispose d'un processus d'engagements formalisé sous forme de lettre d'affirmation des directeurs et responsables financiers de Branche sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent.

La Direction Financière est responsable de la production finale des comptes sociaux de SNCF Mobilités et des comptes consolidés du groupe SNCF Mobilités. Elle est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient portées aux comptes produits par les Branches.

La Direction Financière réalise la consolidation du groupe SNCF Mobilités en normes IFRS dans le progiciel de consolidation BFC et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail Internet Fenics pour garantir la maîtrise des opérations intragroupe.

2.2.2 Les fonctions mutualisées du Groupe SNCF

Depuis le 1er juillet 2015, suite à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'EPIC SNCF Mobilités sous-traite à SNCF le traitement comptable d'un certain nombre de processus comptables. Ces missions sont assurées par la Direction de la Production Comptable d'Optim'Services et par SNCF Immobilier.

Ces processus sont ceux de la Comptabilité Fournisseurs, de la Comptabilité de la Paie et de la Protection Sociale, de la Comptabilité Clients relative aux processus mutualisés, la Comptabilité des Notes de frais et de la comptabilité immobilière. Ainsi, ces directions mutualisées réalisent directement dans les comptes de SNCF Mobilités des enregistrements comptables.

2.2.3 Normes et plan de comptes

Le groupe SNCF Mobilités publie ses comptes consolidés selon les normes IFRS.

Il a décliné ces normes dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l'objet d'un enrichissement constant. Les règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes et interprétations comptables IFRS. Pour cela, le département Normes et Projets Comptables, au sein de la direction financière, effectue de façon permanente un travail de veille sur les nouvelles normes en préparation ainsi qu'un travail d'animation de ses correspondants normes.

Le manuel des normes est ensuite décliné en procédures opérationnelles par chacune des branches.

Le département Normes et Projets Comptables a notamment en charge le projet de mise en œuvre des nouvelles normes IFRS 9 Instruments financiers, IFRS 15 Produits des activités ordinaires tirés des contrats avec des clients et IFRS 16 Contrats de location avec la participation des correspondants normes.

Des comités de projet et de pilotage ainsi qu'une cellule projet dédiée à la mise en œuvre opérationnelle d'IFRS 16 ont été constitués afin d'appliquer au mieux ces nouvelles normes aux comptes consolidés du groupe à compter du 1er janvier 2019.

2.2.4 Outils de pilotage

SNCF Mobilités s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière par métier et activité. Ces derniers déclinent ensuite sur leur périmètre les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (filiales, établissements de l'EPIC,…).

La direction générale, appuyée par la direction du contrôle de gestion au sein de la Direction Financière de SNCF Mobilités, pilote le processus à travers les différents éléments du processus de gestion. Celui-ci comporte :

— le plan stratégique qui définit les orientations stratégiques du Groupe sur 5 ans et sur 10 ans et s'appuie sur une maquette financière permettant de piloter les grands équilibres financiers. Les plans stratégiques des branches sont examinés et ils permettent de fixer les objectifs, notamment en matière de rentabilité, de financement des investissements et d'évolution de la dette financière nette ;

— le budget de l'année N+1, examiné au cours des mois de novembre / décembre, et arrêté par le Conseil d'Administration avant le 31 décembre, qui fixe le niveau d'ambition pour l'année suivante ;

— une prévision annuelle à l'automne qui permet d'actualiser les données du budget de l'année en cours et sert de socle au budget de l'année suivante ;

— les revues mensuelles de gestion qui permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des métiers et activités et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés.

2.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES

La Direction Financière de SNCF Mobilités assure en liaison avec l'EPIC SNCF, le suivi des exigences en matière de communication financière du groupe SNCF Mobilités, ainsi qu'une veille sur les obligations en matière d'information financière et de conformité normative.

Le respect des exigences s'appuie notamment sur les instructions de clôture transmises par la Direction Financière de SNCF Mobilités aux entités précisant les dates clés du processus, les exigences de fond et de forme relatives aux états financiers et rapports de gestion.

Un outil collaboratif a été mis en place en 2013, permettant de faciliter les échanges avec ses différents interlocuteurs et de centraliser la documentation relative au manuel des normes et de consolidation au sein du groupe SNCF Mobilités.

La Direction Financière de SNCF Mobilités centralise et contrôle les états envoyés par les entités du groupe SNCF Mobilités pour produire les états financiers du Groupe dans le respect des normes comptables.

Les informations financières communiquées au public par le groupe SNCF Mobilités sont mises à disposition sur le site Internet www.sncf.com dont notamment le rapport financier du Groupe SNCF Mobilités et les comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités. Ces informations s'inscrivent dans le cadre de la charte de la communication économique et financière du groupe SNCF.

SNCF Mobilités dispose également de trois programmes d'émissions de titres listés ci-dessous, dont les documents de référence et leurs mises à jour sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : https://www.sncf.com/sncv1/fr/finance/amf.

— Programme de titres Euro Medium Term Notes (EMTN) ;

— Programme de titres Negociable EUropean Commercial Paper (NeuCP) ;

— Programme de titres Euro Commercial Paper (ECP).

En complément des missions assurées par la Direction Financière de SNCF Mobilités, la Direction Financière de SNCF coordonne la communication financière des trois EPIC et assure le suivi des exigences et une veille des obligations en matière de communication financière du Groupe SNCF.

Le Président du Conseil d'administration

ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'année 2019 doit permettre de poursuivre la préparation de l'arrivée de la concurrence ferroviaire en activant trois leviers :

— le premier vise à optimiser la qualité des services offerts par SNCF Mobilités en consolidant les efforts portés sur les fondamentaux du ferroviaire. En 2019, les projets seront dans la continuité de ceux déjà amorcés en 2018 avec PRISME pour la sécurité, H00 pour la régularité et FIRST pour l'information des voyageurs.

— le second vise à renforcer la compétitivité grâce à la réalisation de plans de performance ambitieux.

— le troisième repose sur les innovations proposées à nos clients pour les accompagner tant dans les offres et les services que dans les technologies.

Déclinaison par métier (perspectives 2019)

Transilien entre dans la dernière année de la convention 2016-2019 avec Île-de-France Mobilités. Sur le plan de la production, Transilien renforce la robustesse des outils de planification et vise à l'amélioration de l'information voyageurs (H00, FIRST). Le rythme d'arrivée des nouveaux matériels roulants et la modernisation de la billettique s'accélèrent en 2019.

TER reprend en 2019 les lignes Intercités en Hauts-de-France. L'année 2019 est aussi une année de renouvellement des conventions Nouvelle Aquitaine, Hauts-de-France, Bretagne et PACA et de préparation de la convention Normandie 2020. Anticipant l'arrivée prochaine de la concurrence, l'activité se prépare pour répondre aux futurs appels d'offres. Par ailleurs, la reconquête commerciale reste au centre des préoccupations en 2019.

Keolis prévoit un développement commercial soutenu à l'international avec des appels d'offres défensifs (Suède, Pays-Bas, Australie) et plusieurs démarrages de contrats notamment au Royaume-Uni (Wales & Borders) et à Doha. En France, Keolis exploite de nouveaux contrats (notamment Tours, Orléans, Chambéry et Bourg-en-Bresse). EFFIA poursuit son développement digital, maintient sa dynamique commerciale BtoB et déploie l'approche BtoC. Enfin, Keolis réalise de nouvelles expérimentations avec les navettes autonomes et poursuit le développement de Keolis Santé

Intercités transfert à TER ses lignes en Hauts-de-France en 2019 et prépare le transfert des lignes normandes en 2020. Il renforce la qualité de la production (via Prisme – H00 – FIRST – Dupont de Nemours). Le déploiement de l'internet à bord des trains se poursuit (lignes Paris–Clermont-Ferrand et Paris–Limoges–Toulouse).

Voyages SNCF poursuit le déploiement des programmes FIRST, H00 et Rebond afin d'améliorer ses fondamentaux de production. L'année 2019 correspond à la deuxième année de mise en œuvre de la trajectoire Grande Vitesse 2020 avec la montée en puissance de Ouigo et le déploiement de TGV inOui. En parallèle, l'avenir se prépare avec l'optimisation du parc et un objectif de diminution du coût à la place kilométrique offerte.

SNCF Gares & Connexions prépare son rattachement à SNCF Réseau dans le cadre de la réforme ferroviaire.

Geodis maintient sa croissance grâce à une forte dynamique commerciale en priorité sur le Freight Forwarding et la Logistique Contractuelle, malgré un environnement toujours volatile. Geodis développe le digital avec le lancement de la plateforme Upply.

Ermewa projette une croissance de son activité à l'international et un développement de ses activités d'atelier de maintenance et de location de conteneurs. La stratégie digitale se déploie sur les wagons et les trains connectés.

Les transporteurs ferroviaires poursuivent leur croissance notamment en Allemagne et en Italie. Une croissance ambitieuse est attendue sur Naviland et les autoroutes ferroviaires. Fret SNCF poursuit l'optimisation de ses ressources dans un contexte de hausse modérée des produits du trafic.

02— RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION **46**
1.1 COMPOSITION DU CONSEIL 46
1.2 MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL 48
1.3 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL 49
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS 50

LE DISPOSITIF DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS **51**

CONTRAT PLURIANNUEL D'OBJECTIFS ENTRE L'ÉTAT ET SNCF MOBILITÉS **51**

RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX **52**

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 COMPOSITION DU CONSEIL

Après la date de mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire et conformément au décret d'application 2015-138, le Conseil est composé de 18 membres comprenant, outre le Président du Directoire de SNCF :

— 4 membres représentants de l'État ;

— 2 membres choisis par l'État en raison de leurs compétences ;

— 5 membres choisis par SNCF pour la représenter ;

— 6 membres représentants élus des salariés.

La durée de leur mandat est de cinq ans.

La nomination en qualité de Président du Directoire de SNCF emporte nomination en qualité de Président du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités (Art. L. 2102-9 de la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire).

Le commissaire du Gouvernement ou à défaut le commissaire du Gouvernement adjoint, le chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports ou son représentant et le secrétaire du Comité Central d'Entreprise siègent au Conseil d'administration avec voix consultative.

Le secrétaire du Conseil d'Administration et certains membres du Comité Exécutif assistent aux séances du Conseil. De manière ponctuelle, à la demande du Président et en fonction de l'ordre du jour, certains directeurs de SNCF ou leurs représentants assistent également aux séances du Conseil.

Politique de diversité

Dans le respect de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'Administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités compte aujourd'hui 40 % de femmes, dans le respect de l'objectif affiché par la loi Copé-Zimmermann.

Par ailleurs, le Conseil compte une large majorité de membres (72 %) ayant une expérience professionnelle démontrée dans l'un des secteurs d'activité de l'entreprise.

Quatre membres du Conseil témoignent d'une compétence démontrée en RSE dont deux grâce à une forte sensibilisation via la certification d'Administrateur de l'Institut Français des Administrateurs et de Sciences Po.

Ces indicateurs témoignent de la politique de diversité volontariste insufflée par son Président quant à la composition du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités.

Liste des membres du Conseil, mandats et fonctions exercés:
Dans le respect de l'ordonnance n° 2017-1162 du 12 juillet 2017 portant diverses mesures de simplification et de clarification des obligations d'information à la charge des sociétés, l'ensemble des mandats et fonctions exercés dans toute société par chaque mandataire social durant l'exercice est précisé ci-après:

Administrateurs représentants de l'État:

— Guillaume PEPY
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 25 février 2008
• Président du Directoire SNCF,
• Président du Conseil d'Administration SNCF Mobilités,
• Administrateur indépendant de Suez.

— François-Régis ORIZET
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 16 juillet 2015
• Suppléant du président,
• Représentant de l'État nommé sur proposition du ministre chargé des Transports,
• Membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable,
• Commissaire du gouvernement du Grand port maritime de Guyane,
• Président des missions d'autorité environnementale de La Martinique, de La Guadeloupe et de Saint-Pierre et Miquelon.

— Nicole GONTIER
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 16 juillet 2015
• Représentante de l'État nommée sur proposition de la ministre chargée du Développement durable,
• Membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable,
• Coordinatrice de la Mission d'Inspection Générale Territoriale de Paris – Mission d'inspection territoriale Paris.

— Solenne LEPAGE
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 29 novembre 2012
• Représentante de l'État nommée sur proposition du ministre chargé de l'Économie,
• Directrice de participations Agence des participations de l'État,
• Administratrice ADP,
• Administratrice Air-France KLM,
• Administratrice RATP.

— Sophie MANTEL
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 16 juillet 2015
• Représentante de l'État nommée sur proposition du ministre chargé du Budget,
• Chef de Service, Adjointe au Directeur du Budget Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi,
• Commissaire du Gouvernement au conseil d'administration de la Française des Jeux,
• Administratrice PMU,
• Administratrice La Poste,
• Administratrice Naval Group (anciennement DCNS).

Administrateurs choisis par l'État en raison de leurs compétences:

— Marc DEBRINCAT
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 25 février 2008
• Nommé en qualité de représentant des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises,
• Responsable juridique de la FNAUT,
• Associé de la SAS Relations Urbaines, agence d'architecture et d'urbanisme, Lyon.

— Philippe SEGRETAIN
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 16 juillet 2015
• Nommé en raison de ses compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilité.

Administrateurs choisis en qualité de représentants de SNCF:

— Béatrice COSSA-DUMURGIER
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 27 octobre 2017
• Chief Executive Officer, Responsable Personal Investors, BNP Paribas,
• Présidente de Sharekhan, stock-brocker, Mumbai,
• Administratrice de Banca Nazionale del Lavoro, Italie.

— Mercedes ERRA
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 16 juillet 2015
• Co-fondatrice de BETC,
• Présidente Executive d'Havas Worldwide,
• Présidente du Conseil d'Administration du Musée de l'histoire de l'Immigration et Présidente du Conseil d'Administration de l'Établissement public du Palais de la Porte Dorée depuis 2012,
• Co-présidente du Comité français de Human Rights Watch,
• Conductrice de la mission de préfiguration du Comité Stratégique de la filière «Communication publicitaire»,
• Vice-présidente du conseil d'administration de la Commission nationale française pour l'Unesco,
• Administratrice: du groupe Accor, de la Fondation du Collège de France, de La Fondation France Télévisions, de la Fondation Elle, du Théâtre du Châtelet et de l'Opéra-Comique.

— Christophe FANICHET
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 23 janvier 2017
• Conseiller du Président du Directoire de SNCF.

— Marie SAVINAS
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 29 juillet 2016
• Directrice des Ressources Humaines de SNCF.

— Laurent TREVISANI
Date d'entrée au Conseil d'Administration: 29 juillet 2016
• Directeur Général Délégué de SNCF,
• Membre du Conseil de Surveillance du GROUPE KEOLIS S.A.S.,
• Administrateur de VSC GROUPE,
• Membre du Comité de Surveillance de ORIENT EXPRESS,
• Membre du Comité Exécutif de SNCF-C6,
• Membre du Comité Stratégique de ÉCOMOBILITÉ VENTURES,
• Membre du Conseil de Surveillance de GEODIS SA,
• Director de EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED.

Administrateurs élus des salariés :

— Laurent COOPER
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 décembre 2015
• Représentant des salariés (parrainé par la CGT).

— Pascal LANZILLOTTI
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013
• Représentant des salariés (parrainé par la CFDT),
• Administrateur aux conseils d'administration de SICF et Novedis.

— Véronique MARTIN
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013
• Représentante des salariés (parrainée par la CGT).

— Thierry MARTY
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 11 mars 2013
• Représentant des cadres (parrainé par l'UNSA-Ferroviaire),
• Administrateur de Rails & Histoire (Association pour l'Histoire des Chemins de Fer).

— Xavier PORTAL
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 16 décembre 2015
• Représentant des salariés (parrainé par la CGT),
• Administrateur aux conseils d'administration de SICF et Novedis.

— Eric SANTINELLI
Date d'entrée au Conseil d'Administration : 1er août 2018
• Représentant des salariés (parrainé par SUD Rail).

1.2 MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

Conformément aux dispositions de l'article 14 du décret 2015-138 du 10 février 2015, relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, le Conseil d'Administration définit la politique générale de SNCF Mobilités et détermine les orientations du Groupe que SNCF Mobilités constitue avec ses filiales dans le respect des obligations du contrat d'objectifs fixé avec l'État.

À ce titre, il dispose notamment des compétences suivantes :
— « il détermine la structure générale de l'établissement public et du groupe qu'il constitue avec ses filiales » ;

— « il décide de la prise, de l'extension ou de la cession de participations financières, de la création ou de la cession de sociétés filiales. Il désigne, sur proposition du Président, les représentants de SNCF Mobilités au sein des Conseils d'Administration de ses filiales » ;

— « il arrête les politiques générales et les programmes généraux d'activité et d'investissement, les états prévisionnels des recettes et des dépenses, les comptes ainsi que les comptes consolidés du groupe que SNCF Mobilités constitue avec ses filiales » ;

— « il détermine, sous réserve des dispositions du titre V du décret 2015-138 du 10 février 2015, les conditions générales de passation des contrats, conventions et marchés et les règles générales d'emploi des disponibilités et des réserves » ;

— « il adopte le plan d'entreprise et approuve le contrat d'objectifs mentionné à l'article 5 du décret précité » ;

— « il autorise, dans les conditions qu'il détermine, la conclusion des conventions prévues à l'article 6 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports » ;

— « il approuve le rapport annuel d'activités » ;

— « il autorise, dans les conditions qu'il détermine, la conclusion des emprunts, la passation des marchés, conventions et mandats, les acquisitions, classements, déclassements, aliénations, échanges et constructions d'immeubles, l'occupation temporaire du domaine public géré par SNCF Mobilités, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers ; plus généralement, il fixe les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure la gestion de son patrimoine, en cohérence avec les orientations définies au sein du groupe public ferroviaire ; il accepte ou refuse les dons et les legs » ;

— « il est tenu informé des plans d'entreprise des sociétés filiales dont plus de la moitié du capital est détenu directement ou indirectement par SNCF Mobilités ; il est tenu informé des programmes généraux d'activité et d'investissement de ces sociétés, de leurs budgets et de leurs comptes ». Le Conseil d'Administration peut déléguer à son Président, avec faculté de subdélégation, une partie de ses pouvoirs, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des dépenses inscrites dans ses budgets, et de rendre compte au Conseil d'Administration de sa gestion.

Le Conseil a aussi délégué une partie de ses pouvoirs au directeur des gares conformément à l'article 25 du décret sur la n°2015-138 du 10 février 2015.

1.3 FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités tient au minimum six séances ordinaires par an. Il peut également être réuni en séance extraordinaire, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du Conseil ou à l'initiative de son Président.

En vertu de l'article 18 du décret 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités, l'ordre du jour ainsi que les documents nécessaires à la bonne compréhension des points sur lesquels le conseil d'Administration est appelé à délibérer sont communiqués aux administrateurs et au commissaire du Gouvernement dix jours au moins avant la date de la séance. Si ce délai n'est pas respecté, le point ne peut être maintenu à l'ordre du jour qu'avec l'accord du commissaire du Gouvernement.

Au cours des neuf séances ordinaires et extraordinaires tenues en 2018, ont été notamment présentés les dossiers suivants :

Stratégie :
— Projet de Groupe 2025 ;

— Démarche relative aux orientations stratégiques du Groupe SNCF et programme de travail pour l'élaboration d'un projet stratégique ;

— Présentation de la stratégie internationale ;

— Présentation de la stratégie Data de SNCF ;

— Nouveau projet d'orientation stratégique du Groupe et annexe financière ;

— Nouvelle trajectoire économique de SNCF Voyages ;

— Maquette financière TGV actualisée et conséquences sur la valorisation des actifs ;

— Plan stratégique de Geodis.

Finances, comptes, budget :
— Budget 2019 ;

— Présentation et arrêté des comptes consolidés et des comptes sociaux de l'exercice 2017 ;

— Présentation des comptes de SNCF Mobilités au 30 juin 2018 ;

— Documents prévus par la loi du 1er mars 1984 relative à la prévention des difficultés des entreprises ;

— Versement d'un intéressement collectif au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017 ;

— Modalités de versement du dividende de SNCF Mobilités à SNCF ;

— Financement du groupe : fixation des limites annuelles des pouvoirs du Président en matière de financement et d'octroi de cautions, avals et garanties.

Investissements, développement et cessions :

— Marché TGV 2020 ;

— Programme de rénovation des TGV Duplex ;

— Désignation du candidat pressenti à la SEMOP Gare Paris Nord 2024 et démarrage de la phase de négociation exclusive avec ce candidat, puis contrat cadre à conclure avec ledit candidat ;

— Ensemble contractuel relatif au projet Paris Austerlitz ;

— Point relatif au projet de cession de Ouibus et à l'investissement de SNCF Voyages Développement dans Bla Bla Car (Comuto SA) ;

— Renégociation du marché Militaire 2019-2023 avec le Ministère des Armées (MINARM) ;

— Protocole d'accord maintenance pour SNCF Réseau ;

— Information sur l'avancement du projet immobilier Vesta ;

— Opération d'aménagement Bercy-Charenton (cession).

Conventions :
— Point d'information et avenant de revoyure à la convention TET ;

— Renouvellement de la convention TER Bourgogne–Franche-Comté ;

— Renouvellement de la convention TER Occitanie ;

— Protocole d'accord préalable au renouvellement de la convention TER Nouvelle-Aquitaine ;

— Revoyure de la convention TER Centre–Val de Loire ;

— Point sur la situation TER en Région PACA.

Opérationnel :
— Points réguliers sur la sécurité de l'exploitation et sur les travaux du Groupe de travail Sécurité ;

— Présentation du rapport annuel sécurité 2017 ;

— Suivi régulier de la mise en œuvre des programmes Robustesse et Information.

Développement durable, accessibilité et éthique :
— Présentation du rapport d'activité 2017 de la Direction de l'Ethique et de la déontologie ;

— Présentation sur la politique du Groupe relative à l'emploi des travailleurs handicapés et à l'accessibilité des voyageurs en situation de handicap.

Ressources Humaines :
— Thèmes et calendrier des négociations d'entreprise.

Le Conseil a également examiné les dossiers suivants :
— Rapport du Médiateur ;

— Cartographie des risques juridiques de SNCF Mobilités ;

— Protocole de coopération entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour la conduite des trains de SNCF Réseau.

Enfin, le Conseil a été tenu informé mensuellement par le Président des principaux événements concernant la vie du groupe SNCF Mobilités.

Il a disposé, pour chaque séance, d'un tableau de bord comportant des éléments relatifs à la qualité de production de l'EPIC, à l'analyse des produits, des résultats et de la situation financière de l'entreprise et du groupe SNCF Mobilités.

1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités est doté de cinq comités et d'une commission chargés de préparer les décisions soumises au Conseil et de compléter son information :

Le Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) est chargé notamment d'examiner les comptes annuels et semestriels, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques. Il a tenu sept séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

— présentation et arrêté des comptes consolidés et des comptes sociaux de l'exercice 2017 et présentation des points techniques de clôture ;

— présentation des comptes de SNCF Mobilités au 30 juin 2018 ;

— rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017 prévu par l'ordonnance n°2017-1162 du 12 juillet 2017 ;

— budget 2019 ;

— documents prévus par la loi du 1er mars 1984 relative à la prévention des difficultés des entreprises ;

— versement d'un intéressement collectif au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017 ;

— modalités de versement du dividende de SNCF Mobilités à SNCF ;

— cartographie des risques juridiques de SNCF Mobilités ;

— bilan d'activité de la Direction de l'Audit et des Risques ;

— information sur le contrôle interne de SNCF Mobilités ;

— rapport trésorerie et activité sur les marchés financiers en 2017 ;

— évolution des règles de gestion 2019 ;

— évolution des normes comptables ;

— rapport 2017 assurances et sinistralité ;

— contrat cadre relatif aux prestations inter-EPIC ;

— débouclement anticipé des contrats de lease State Street ;

— actualisation de la cartographie des risques et plan d'audit 2019 ;

— point sur la sécurité des Systèmes d'Information et sur l'assurance des cyber-risques ;

— application de l'article 17 de la loi Sapin II : point d'avancement sur la mise en place des huit mesures de prévention du risque de corruption ;

— plan d'audit 2018 des Commissaires aux Comptes ;

— honoraires des Commissaires aux Comptes ;

— rapport des Commissaires aux Comptes sur le contrôle interne 2018 ;

— bilan 2018 et pré-approbation du Budget des Services Autres que le Commissariat aux comptes pour 2019.

La Commission des Marchés est saisie pour avis des engagements contractuels concernant les marchés et leurs avenants dont le montant est égal ou supérieur à 15 M€ pour les marchés de prestations de service et à 40 M€ pour les marchés de fournitures et les marchés de travaux, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord cadre. En 2018, elle a tenu douze séances au cours desquelles les membres de la Commission se sont prononcés sur la régularité des procédures et sur les conditions économiques concernant notamment des contrats et marchés :

— 12 dossiers relevant de la compétence du Conseil d'Administration ;

— 31 dossiers relevant du Président ou du membre du Comité exécutif concerné.

Ont été présentés pour information :

— la liste des marchés inférieurs aux seuils de saisine de la Commission ;

— un point d'avancement sur les accords-cadres ;

— la politique de l'Entreprise en matière d'achats responsables ;

— une information semestrielle sur le marché RERNG ;

— le contrat relatif à la maintenance des TGV R Tri Courant à l'Atelier de Forest SNCB.

Le Comité Voyageurs et mutations digitales est chargé du suivi des conventions conclues entre SNCF Mobilités, les collectivités et les établissements publics locaux et, plus généralement, de toutes les problématiques voyageurs et digitales. En 2018, il a tenu huit séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

— nouvelle trajectoire économique de SNCF Voyages ;

— maquette financière TGV actualisée et conséquences sur la valorisation des actifs ;

— présentation de la stratégie Data de SNCF ;

— renouvellement de la convention TER Occitanie ;

— renouvellement de la convention TER Bourgogne–Franche-Comté ;

— revoyure de la convention TER Centre–Val de Loire ;

— protocole d'accord préalable au renouvellement de la convention TER Nouvelle-Aquitaine ;

— point sur la situation TER en Région PACA ;

— avenant de prolongation à la convention TER Limousin ;

— point d'information sur la convention TET et avenant de revoyure à la convention TET ;

— convention de financement STIF-SNCF Mobilités pour l'acquisition de 36 rames Francilien ;

— convention Île-de-France Mobilités – SNCF Mobilités pour l'acquisition de rames DUALIS pour les tram-train T13 Express (10 rames) et T12 Express (22 rames) ;

— convention de financement avec Île-de-France Mobilités pour la rénovation de matériel roulant Transilien ;

— convention de financement avec la Région Centre-Val de Loire pour l'acquisition d'un parc de 11 rames Regio 2N ;

— convention de financement avec la Région Hauts-de-France pour l'acquisition de 19 rames REGIO 2N ;

— programme de rénovation des TGV Duplex ;

— information sur le projet d'acquisition de matériel roulant pour la ligne B du RER ;

— accord de partenariat SNCF-SNCB ;

— protocole de coopération entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour la conduite des trains de SNCF Réseau ;

— protocole d'accord maintenance pour SNCF Réseau.

Le Comité Transports et Logistique est chargé d'examiner l'activité et les orientations stratégiques de la Branche SNCF Logistics. Il a tenu six séances consacrées notamment aux dossiers suivants :

— tableau de bord de la Branche et du pôle de transport ferroviaire de marchandises ;

— point d'information sur Akiem ;

— présentation de la plateforme Geodis ;

— information sur l'évolution de Fret SNCF ;

— point d'information sur les autoroutes ferroviaires ;

— plan stratégique de Geodis.

Le Comité des Offres est chargé d'examiner et d'émettre un avis sur les offres commerciales présentées par SNCF Mobilités en fonction des seuils définis par le Conseil d'Administration en matière de contrats commerciaux dans sa délégation de pouvoirs au Président et par les sociétés du Groupe, avant approbation par leurs instances de gouvernance respectives. Pour ces derniers, seuls les dossiers majeurs pouvant avoir une incidence sur la stratégie des filiales sont examinés.

Le Comité des Offres a tenu deux séances en 2018 consacrées aux dossiers suivants :

— appel d'offres relatif à la franchise West Coast / HS 2 en Grande-Bretagne ;

— réponse de Keolis à l'appel d'offres pour le contrat de Buenos Aires.

Le Comité des Nominations et Rémunérations est informé et examine le plan de remplacement des membres du COMEX et les principes généraux de détermination de leur rémunération. Le Comité des nominations et des rémunérations soumet au Conseil d'Administration une liste de personnalités à proposer au Conseil de Surveillance de la SNCF pour la désignation des administrateurs représentant la SNCF, visés à l'article 9 du décret n°2015-138 relatif aux statuts et missions de SNCF Mobilités. Il a tenu une séance consacrée aux sujets suivants :

— nouvel organigramme ;

— composition du COMEX de SNCF Mobilités et les modalités de rémunération de ses membres.

2. LE DISPOSITIF DES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS

Le système de délégation de pouvoirs au sein du groupe SNCF Mobilités repose sur la chaîne suivante :

— le Conseil d'administration délègue une partie de ses pouvoirs –avec faculté de subdélégation– à son Président ainsi que, en matière de gestion des gares, au Directeur des Gares ;

— le Président du Conseil d'administration délègue ensuite une partie de ses pouvoirs au Directeur Général Délégué Performance, au Directeur Général Sécurité, au Directeur Général TER, aux Directeurs d'Activités Voyages et Transilien et au Directeur Général de SNCF Logistics, avec faculté de subdélégation. Les délégations accordées par le Conseil d'Administration et par le Président ainsi que celles accordées par ses n-1 sont publiées au bulletin officiel de SNCF Mobilités disponible sur le site internet sncf.com dans la rubrique profil du groupe (arrêté du 25 juin 2015).

Au sein des filiales, les responsabilités et les limites d'engagement reposent sur un dispositif constitué de délégations de pouvoirs, dont les pouvoirs d'engagement et de lettre de missions.

Par ailleurs, SNCF Mobilités a mis en place un dispositif d'approbation et de suivi des engagements. Ce dispositif a pour objectifs de mieux maîtriser et contrôler ces engagements et d'en permettre une vision intégrée. Il concerne les contrats (marchés, contrats commerciaux,…), les investissements, les partenariats, les protocoles et les concours financiers tant de SNCF Mobilités que des sociétés sur lesquelles celui-ci exerce un contrôle au sens comptable.

Quatre types de comités ont été instaurés :

— le Comité des Engagements Entreprise ;

— le Comité des Engagements Transverses ;

— les Comités des Engagements par Branche ou Activité ;

— le Comité des Engagements Immobiliers qui statue sur les opérations liées au patrimoine du groupe SNCF Mobilités proposées par SNCF Immobilier.

3. CONTRAT PLURIANNUEL D'OBJECTIFS ENTRE L'ÉTAT ET SNCF MOBILITÉS

Ce Contrat de Performance cadrant les orientations stratégiques de SNCF Mobilités pour la période 2017-2026 a été approuvé par le Conseil d'Administration en séance du 16 décembre 2016 et signé le 20 avril 2017.

L'article L 2141-3 du code des transports, modifié par la loi N°2015-990 du 06 août 2015 dispose que SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'Entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques. Il fixe sept objectifs stratégiques que SNCF Mobilités devra poursuivre dans le cadre de l'exercice de ses missions au cours de la période contractuelle :

1. **Donner** la priorité absolue à la sécurité ferroviaire ;

2. **Améliorer** la compétitivité des services de transport de voyageurs en termes d'adaptation de l'offre, de qualité de service et de coûts ;

3. **Moderniser** les gares pour offrir une meilleure qualité de service et contribuer au développement de l'intermodalité et à la rénovation urbaine ;

4. **Poursuivre** le redressement du fret ;

5. **Développer** le capital humain ;

6. **Contribuer** à la transition énergétique et à une mobilité durable ;

7. **Maîtriser** la trajectoire financière.

Ce contrat a fait l'objet d'adaptations au titre de la trajectoire financière afin de tenir compte des annonces gouvernementales du 1er semestre 2018 dans le cadre du projet des nouvelles orientations stratégiques du GPF présentées en Conseil d'Administration du 26 juillet 2018.

Le Président du Conseil d'administration

4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

En matière de rémunération des mandataires sociaux, les EPIC relèvent de l'article 3 du décret n°53 707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par décret n°2012 915 du 26 juillet 2012. Ce décret prévoit les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux :

— leur rémunération est plafonnée à un plafond brut ;

— les éléments de rémunération et les avantages de toute nature liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;

— les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont rendues publiques.

La rémunération des mandataires sociaux indiquée dans le tableau ci-dessous correspond à la rémunération brute imposable. Le mandat d'administrateur est gratuit.

Au 31/12/2018					Montants versés				Montants dus	
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluriannuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Pépy Guillaume										
Président du CA										
Dus										
Versés	450				1	451				
Total rémunérations						451				451

Au 31/12/2017					Montants versés				Montants dus	
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluriannuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Pépy Guillaume										
Président du CA										
Dus										
Versés	450				1	451				
Total rémunérations						451				451

03— COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ 57

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ 58

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE 59

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS 60

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS 61

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS 63

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE 63

1.1 APPLICATION DES IFRS 63

1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS 65

1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES 67

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION 68

2 FAITS MARQUANTS 69

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018 69

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE 71

3 MARGE OPÉRATIONNELLE 71

3.1 INFORMATION SECTORIELLE 71

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES 73

3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT 74

3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE 75

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS 77

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES 77

4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE 81

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS 86

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT 92

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES 94

5 AVANTAGES DU PERSONNEL 98

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL 98

5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES 99

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL 102

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS 105

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS 108

6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS 108

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN) 108

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE 116

6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS 122

6.4 CAPITAUX PROPRES 129

7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS 130

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT 130

7.2 PREUVE D'IMPÔT 131

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS 132

8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES 132

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE 132

8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES 133

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN 133

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS 133

9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION 136

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS 136

10 PÉRIMÈTRE 137

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES 137

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS 137

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE 137

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	3	31 681	31 831
Achats et charges externes	3	-17 334	-17 321
Charges de personnel	3	-11 249	-11 206
Impôts et taxes	3	-1 117	-966
Autres produits et charges opérationnels	3	376	421
Marge opérationnelle		**2 358**	**2 759**
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 687	-1 422
Variation nette des provisions	4.5	127	32
Résultat opérationnel courant		**798**	**1 369**
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	751	302
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	170	31
Pertes de valeur	4.3	3 250	-36
Résultat opérationnel		**4 969**	**1 666**
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	32	39
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		**5 002**	**1 705**
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-194	-272
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	7	-18
Résultat financier		**-187**	**-290**
Résultat des activités ordinaires avant impôt		**4 815**	**1 415**
Impôt sur les résultats	7	-240	-245
Résultat net des activités ordinaires		**4 574**	**1 170**
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		0	0
Résultat net de l'exercice		**4 574**	**1 170**
Résultat net - Part du groupe		**4 502**	**1 136**
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		73	33

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

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

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice		**4574**	**1170**
Autres éléments du résultat global :			
Variation des écarts de conversion		14	-144
Impôts sur variation des écarts de conversion		1	-6
		15	**-150**
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6	-13	63
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		3	-6
		-9	**57**
Variation de juste valeur des coûts de couverture	6	-10	0
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		0	0
		-10	**0**
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente		0	10
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		0	0
		0	**10**
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		10	-27
Total des autres éléments du résultat global recyclables		**6**	**-110**
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	21	-4
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-15	-5
		6	**-9**
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres		-3	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		0	0
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		**3**	**-9**
Résultat global total de l'exercice		**4583**	**1051**
Résultat global total – Part du groupe		**4527**	1020
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		56	31

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Écarts d'acquisition	4.2	2330	2339
Immobilisations incorporelles	4.1	1805	1776
Immobilisations corporelles	4.1	16725	13546
Actifs financiers non courants	6	4964	5474
Titres mis en équivalence	4.2	864	671
Impôts différés actifs	7	1358	969
Actifs non courants		**28045**	**24775**
Stocks et en-cours	4.4	663	682
Créances d'exploitation	4.4	7525	6906
Actifs d'exploitation		**8188**	**7588**
Actifs financiers courants	6	1229	1074
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	4954	6394
Actifs courants		**14372**	**15056**
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	0	1
Total de l'actif		**42417**	**39831**

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Capital	6.4	3971	3971
Réserves consolidées		877	188
Résultat Groupe		4502	1136
Capitaux propres – Part du Groupe		**9350**	**5295**
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	137	134
Capitaux Propres totaux		**9487**	**5428**
Engagements envers le personnel non courants	5	1571	1572
Provisions non courantes	4.5	998	1164
Passifs financiers non courants	6	15430	15883
Impôts différés passifs	7	399	373
Passifs non courants		**18398**	**18991**
Engagements envers le personnel courants	5	97	97
Provisions courantes	4.5	164	175
Dettes d'exploitation	4.4	11080	10446
Passifs d'exploitation		**11341**	**10717**
Passifs financiers courants	6	3191	4693
Passifs courants		**14531**	**15410**
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	0	1
Total du passif et des capitaux propres		**42417**	**39831**

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

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital	Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Instruments de dettes à l'actif à la juste valeur par capitaux propres	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées	Résultats accumulés	Capitaux propres – Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2016	**3971**	**-358**	**-**	**-138**	**-204**	**-**	**-**	**3**	**0**	**1178**	**4453**	**130**	**4582**
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1136	1136	33	1170
Autres éléments de résultat global	-	-17	-	-132	51	-	-	10	-	-27	-116	-2	-118
Résultat global total	**-**	**-17**	**-**	**-132**	**51**	**-**	**-**	**10**	**-**	**1110**	**1020**	**31**	**1051**
Dividendes versés	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-110	-110	-	-110
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-19	-19
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires*	-	1	-	1	-0	-	-	-0	-	-82	-81	-12	-94
Autres variations	-	-0	-	-	7	-	-	-	-	6	13	-0	13
Capitaux propres publiés au 31/12/2017	**3971**	**-375**	**-**	**-269**	**-146**	**-**	**-**	**13**	**0**	**2101**	**5295**	**134**	**5428**
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-64	-	3	-	-0	-13	-	75	1	1	1
Capitaux propres retraités au 01/01/2018**	**3971**	**-375**	**-64**	**-269**	**-143**	**-**	**0**	**-0**	**-**	**2176**	**5296**	**134**	**5430**
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4502	4502	73	4574
Autres éléments de résultat global	-	9	-2	23	-5	-10	-0	-	-	10	26	-17	9
Résultat global total	**-**	**9**	**-2**	**23**	**-5**	**-10**	**-0**	**-**	**-**	**4511**	**4527**	**56**	**4583**
Dividendes versés	-	-0	0	-	-	-	-	-	-	-186	-186	-	-186
Dividendes des filiales	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-26	-26
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	1
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires*	-0	-0	-	0	-0	-	-	-	-	-256	-255	-26	-282
Autres variations	-	3	-0	-	-1	-	-	-	-	-35	-32	-0	-33
Capitaux propres publiés au 31/12/2018	**3971**	**-363**	**-66**	**-246**	**-149**	**-10**	**-0**	**-0**	**-**	**6211**	**9350**	**137**	**9487**

* Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory principalement.
** Retraités des modifications détaillées en note 1.2.2.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice	CR[1]	**4574**	**1170**
Éliminations :			
de la quote part de résultat net des entreprises mises en équivalence	CR[1]	-32	-39
de la charge (produit) d'impôt différé		-379	-146
des amortissements, pertes de valeur et provisions		-1669	1468
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-116	-52
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-939	-347
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		**1438**	**2054**
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		619	392
du coût de l'endettement financier net		307	303
des produits de dividendes		-2	-3
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		**2362**	**2747**
Incidence de la variation du BFR		158	23
Impôts (décaissés) encaissés		-833	-409
Dividendes reçus		32	34
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		**1720**	**2395**
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-55	-121
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		669	182
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-2648	-2482
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		271	336
Nouveaux actifs financiers de concession		-1028	-1047
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	1379	1031
Acquisition d'actifs financiers		-8	-27
Cession d'actifs financiers		-8	10
Variation des prêts et avances consentis		459	108
Variation des actifs de trésorerie		164	228
Subventions d'investissement reçues		365	315
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**-441**	**-1467**

En millions d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		16	-4
Émission d'emprunts		319	1810
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP[3]		-1266	-393
Intérêts financiers nets versés		-313	-296
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap[2]	-186	-110
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap[2]	-26	-19
Variation des dettes de trésorerie		-1445	-49
Variation des dérivés		0	-2
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**6**	**-2900**	**936**
Incidence de la variation des taux de change		-3	-29
Incidence des changements de principes comptables		-10	0
Incidence des variations de juste valeur		1	0
Variation de trésorerie		**-1634**	**1835**
Trésorerie d'ouverture		6132	4297
Trésorerie de clôture		4498	6132

(1) Compte de résultat consolidé
(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés
(3) Dont encaissements de 5 M€ sur la créance SNCF Réseau (6 M€ en 2017) et 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2017).

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

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

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article 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 SNCF Mobilités – établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) – « 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.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2018 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 27 février 2019.

Les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) ou la société SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Mobilités, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2018, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 2018 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

— des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2018 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

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

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

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

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

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

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

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2018 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

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

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif (obligation locative). La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse et recensement en cours(1). Méthode rétrospective simplifiée retenue. Prépondérance des locations immobilières.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019
IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »	Cette interprétation vise à clarifier le traitement comptable et la méthode d'évaluation des risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 « Impôt sur le résultat ». Les intérêts et pénalités relatifs à des redressements fiscaux sur les impôts sur les résultats et les impôts et taxes relevant de l'interprétation IFRIC 21 « Droits et taxes » en sont exclus.	Impacts en cours d'analyse. Méthode rétrospective simplifiée retenue.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019

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

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

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

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

— à la valorisation des impacts financiers suivants :

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

• hausse attendue des passifs financiers comprise entre 3,5 et 4,5 Milliards d'euros.

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

La collecte des données nécessaires à l'estimation précise des impacts de première application d'IFRS 16 suit son cours, étant précisé que l'ordre de grandeur présenté ci-avant est sensiblement dépendant des hypothèses retenues en matière de taux d'actualisation et de durée des engagements (les options d'extension ou de résiliation anticipée des contrats devant être intégrées dans le calcul du passif si leur exercice est jugée raisonnablement certain à la conclusion du contrat).

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

— exclusion des coûts directs initiaux de l'évaluation des droits d'utilisation ;

— retenir la dernière évaluation IAS 37 sur les contrats déficitaires pour déterminer si un actif loué a perdu de la valeur en lieu et place d'un test de dépréciation ;

— ne pas retraiter les contrats de location dont le terme se situe dans les 12 mois suivant la date de première application.

Par ailleurs, comme permis par la norme, IFRS 16 ne sera pas appliqué aux contrats que le Groupe n'avait pas antérieurement identifiés comme contenant un contrat de location en application d'IAS 17 « Contrats de location » et d'IFRIC 4 « Déterminer si un accord contient un contrat de location ».

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

1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2 Application d'IFRS 9 « Instruments financiers »

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

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

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

— pour ce qui concerne le traitement comptable des coûts de couverture, le Groupe a appliqué les nouvelles dispositions de manière prospective.

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

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

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

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Dépréciation des titres non consolidés	La norme IFRS 9 ne permet plus de déprécier les instruments de capitaux propres. Les dépréciations reconnues sur les exercices antérieurs ont été reclassées en capitaux propres non recyclables au titre des instruments pour lesquels cette méthode de valorisation a été retenue.	Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture des « résultats accumulés » vers les « réserves non recyclables » pour 80 M€.
Traitement des coûts de couverture	En application de la norme IFRS 9, le traitement comptable des coûts de couverture a évolué. Pour les instruments qualifiés, les variations de juste valeur des coûts de couverture sont désormais comptabilisées dans les capitaux propres recyclables au lieu du résultat financier sous IAS 39 pour ce qui concerne les couvertures de juste valeur. La date de reconnaissance en résultat se fait en cohérence avec l'élément couvert. Au niveau du Groupe, les coûts de couverture concernés par ce nouveau traitement sont les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread : FCBS), portés par les cross currency swaps adossés aux financements en devise, ainsi que la valeur temps des options. L'application du traitement étant prospective, aucune écriture n'est comptabilisée en date de transition au titre du nouveau traitement. À compter de la date d'application, les variations de valeur du FCBS et de la valeur temps des options sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).	Impact sur les capitaux propres à la clôture à hauteur de + 3 M€ au 31 décembre 2018 au titre des coûts de couverture lié à des opérations couvertes en juste valeur. Le coût de couverture lié aux opérations couvertes en flux de trésorerie, déjà comptabilisé en réserves recyclables sous IAS 39, s'élève à - 13 M€.

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

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

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

En millions d'euros	Comptes publiés 31/12/2018	Impacts IFRS 15	Comptes au 31/12/2018 selon les anciennes normes
Chiffre d'affaires	31 681	181	31 862
Achats et charges externes	- 17 334	- 215	- 17 549
Charges de personnel	- 11 249		- 11 249
Impôts et taxes	- 1 117	- 34	- 1 083
Autres produits et charges opérationnels	376		376
Marge opérationnelle	**2 358**	**0**	**2 358**

1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2018 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2018 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— **La détermination des écarts d'acquisition**

À l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

— **La dépréciation des actifs non financiers**

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier (immobilisations corporelles ou incorporelles à durée de vie déterminée) puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.
Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente.
Les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu.
Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

— **Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel**

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

— **La reconnaissance des impôts différés actifs**
Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. S'il s'avérait que les résultats fiscaux futurs du Groupe étaient sensiblement différents de ceux retenus pour déterminer le montant des impôts différés actifs, le Groupe reverrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé. Cet ajustement aurait principalement une contrepartie dans le compte de résultat.

— **Provisions pour risques liés à l'environnement**
Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 4.5).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

— **Instruments financiers dérivés**
Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 6.3.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

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

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

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

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

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

— les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité ;

— les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20 %.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2018. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 10.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

— les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice ;

— les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice ;

— les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés. De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2018

2.1.1 Réforme du ferroviaire

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

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le « Nouveau Pacte Ferroviaire ») se décline autour de ces axes :

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

• SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts ;

• la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;

• le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;

• SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

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

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

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

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

• pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence ;

• l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ; et

• les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

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

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

2.1.2 Reprises de pertes de valeur

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

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

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

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

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou de reprises de valeur n'a été identifié sur ces UGT.

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

2.1.3 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. SNCF Mobilités a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant la marge opérationnelle de l'exercice 2018. En parallèle la provision constituée antérieurement au titre

de ce litige a été reprise dans les comptes au 31 décembre 2018. L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

2.1.4 Effets de la grève

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

2.1.5 Cession de Foncière Vesta

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

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

2.1.6 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 4 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF Mobilités effective à compter du 1er janvier 2018 avec les modifications suivantes :

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

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

L'activité du groupe SNCF Mobilités est dorénavant organisée autour de 4 métiers qui sont :

— Mobilités quotidiennes

— Mobilités longue distance

— SNCF Logistics

— SNCF Gares & Connexions

2.1.7 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

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

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

2.1.8 Signature d'un nouveau contrat par la filiale Keolis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.10 Projet de cession de la filiale Ouibus

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

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

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

2.1.11 Nouvelles obligations de séparation comptable

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

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

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

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

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

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€ (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et le groupe SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. Le groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

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

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

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

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

3. MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Les principes de comptabilisation du chiffre d'affaires sont décrits en note 3.2.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements sociaux (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation…), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation, les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Ainsi, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

3.1 INFORMATION SECTORIELLE

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

Le groupe SNCF Mobilités a revu le découpage de ses secteurs opérationnels à compter du 1er janvier 2018 en lien avec l'évolution de son organisation. Le groupe est dorénavant organisé autour de quatre métiers et huit secteurs : « Mobilités quotidiennes » constitué de deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis ; « Mobilités Longue distance » constitué de deux secteurs Intercités et Voyages SNCF ; « SNCF Gares & Connexions » comme un métier et secteur à part et « SNCF Logistics » composé de trois secteurs Geodis, TFMM et Ermewa Group.

Les huit secteurs opérationnels cités ci-dessus sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

— SNCF Transilien & TER : activités de transport de proximité et des services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) ;

— Keolis : en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement ;

— Intercités : activités de transport moyenne distance en France ;

— Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVROOM, …) et de distribution de produits liés au voyage ;

— SNCF Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs ;

— Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaine logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US) ;

— Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VFLI, Naviland Cargo, Captrain et Lorry Rail) ;

— Ermewa Group : gestion, entretien, réparation et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre).

Ces trois derniers secteurs composent le métier SNCF Logistics.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate et la Direction Industrielle) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel, fonctions immobilières et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

3.1.2 Indicateurs sectoriels

Les principaux indicateurs relatifs au bilan et au résultat suivis par la Direction pour chaque secteur sont les suivants :

— le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe ;

— la marge opérationnelle (MOP) ;

— les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en location-financement.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3 Information par secteur

					31/12/2018
En millions d'euros	**Chiffre d'affaires externe**	**Chiffre d'affaires interne**	**Chiffre d'affaires**	**Marge opérationnelle**	**Investissements nets**
SNCF Transilien & TER	**6942**	**748**	**7690**	**251**	**-29**
Keolis	**5818**	**118**	**5936**	**350**	**-166**
Intercités	**702**	**132**	**833**	**50**	**43**
Voyages SNCF	**7367**	**471**	**7837**	**1044**	**-884**
SNCF Gares & Connexions	**508**	**978**	**1486**	**233**	**-246**
Geodis	8108	58	8166	306	-112
TFMM	1486	92	1578	-188	-59
Ermewa Group	342	71	413	238	-258
Autres	0	0	0	-3	0
Éliminations intra-métiers	0	-105	0	0	0
SNCF Logistics	**9935**	**116**	**10052**	**353**	**-429**
Direction Industrielle	**231**	**1441**	**1672**	**40**	**-90**
Corporate	**179**	**666**	**844**	**38**	**-176**
Inter métiers	**0**	**-4668**	**-4668**	**0**	**0**
Total	**31681**	**0**	**31681**	**2358**	**-1978**

	31/12/2017				
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
SNCF Transilien & TER	**7082**	**631**	**7713**	**390**	**-439**
Keolis	**5295**	**106**	**5401**	**305**	**-272**
Intercités	**928**	**101**	**1029**	**62**	**85**
Voyages SNCF	**7373**	**640**	**8013**	**1178**	**-798**
SNCF Gares & Connexions	**493**	**788**	**1281**	**220**	**-209**
Geodis	8093	57	8150	271	-125
TFMM	1525	70	1595	-89	-89
Ermewa Group	332	74	405	220	-199
STVA	268	0	268	7	-4
Autres	0	0	0	-3	0
Éliminations intra-métiers	0	-120	-120	0	0
SNCF Logistics	**10218**	**82**	**10300**	**407**	**-417**
Direction Industrielle	**251**	**1519**	**1769**	**114**	**-96**
Corporate	**191**	**628**	**819**	**83**	**-99**
Inter métiers	**0**	**-4494**	**-4494**	**0**	**0**
Total	**31831**	**0**	**31831**	**2759**	**-2244**

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration. Par ailleurs, les passifs ne sont pas suivis par secteur par le principal décideur opérationnel.

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF Mobilités est tiré des contrats conclus avec les clients. Il correspond à l'ensemble des rémunérations (prix de transaction) perçues au titre des opérations commerciales exercées dans le cadre de ses activités opérationnelles principales, ordinaires et récurrentes. Ainsi, le groupe SNCF Mobilités tire ses produits des sources principales suivantes :

— activités de transport des voyageurs sur de longues distances ;

— activités de transport de voyageurs dans le cadre des activités conventionnées ;

— activités de transport des marchandises et de logistique ;

— activités de gestion des gares ;

— autres activités immobilières et de maintenance.

Le prix de transaction est composé principalement de :

— la rémunération fixe contractuelle convenue avec le client ;

— les contreparties variables correspondant à un droit conditionné à la réalisation d'événements futurs récurrents et pour lesquels une estimation fiable est possible sur la base de méthodes prédictives. Il s'agit essentiellement des rabais et remises accordés aux clients, aux pénalités et dédommagements supportées suite à un manquement aux spécifications contractuelles et aux bonus ou malus sur atteinte d'objectifs contractuels ;

— les contreparties payables aux clients correspondant au cash payé ou payable au client, qui sont déduites du prix de la transaction lorsqu'elles ne correspondent pas à des prestations distinctes reçues du client.

Pour l'essentiel, les garanties octroyées aux clients concernent celles accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises. Elles peuvent servir à fournir l'assurance que les prestations vendues sont conformes aux spécifications contractuelles (garantie assistance, garantie pour avaries…). Dans ce cas, les coûts sont provisionnés selon les dispositions d'IAS 37. Lorsqu'elles correspondent à une pénalité supportée en cas de non atteinte d'un certain niveau de performance, elles sont comptabilisées en déduction du chiffre d'affaires en tant que contreparties variables du prix de transaction (garantie ponctualité, bons de voyage émis en cas de situations perturbées…). Enfin, lorsqu'elles correspondent à un service complémentaire fourni au client, elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires en tant qu'obligation de performance conformément aux dispositions d'IFRS 15.

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires dans ses comptes consolidés dès lors que le transfert du contrôle de la prestation au client intervient :

— dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport, le Groupe exploite un service de transport dont le client est l'AOT. L'obligation de prestation consiste à maintenir un accès continu des usagers au service public de transport de voyageurs. Le prix de transaction est déterminé sur une base annuelle, en fonction du devis de coûts d'exploitation et de critères d'atteinte de certains objectifs de performance définis contractuellement. Compte-tenu du lien direct entre les paramètres de détermination de la rémunération et le niveau de performance attendu dans l'exécution de la prestation sur la même période, les rémunérations reçues annuellement sont allouées directement aux prestations annuelles auxquelles elles se rattachent. Le transfert du contrôle est ainsi qualifié de continu sur une courte durée dans la mesure où l'AOT bénéficie des avantages du service au fur et à mesure de la performance du Groupe, donnant lieu à un droit de facturation annuel, et à une comptabilisation du chiffre d'affaires sur une même base ;

— pour ce qui concerne les autres activités de transport de voyageurs, le transfert du contrôle intervient au moment où la prestation de voyage est effectuée. Le paiement du prix de la transaction est instantanément exigible au moment où le client reçoit la prestation ;

— pour ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique, le transfert du contrôle de la prestation s'opère en continu sur une courte durée, permettant de reconnaître le chiffre d'affaires, compte tenu de la très courte durée, à un instant donné (départ ou arrivée de la marchandise) ;

— les prestations dont le contrôle est transféré en continu sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

Le groupe SNCF Mobilités tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017*	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	6868	6874	-7	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	6860	7073	-212	SNCF Logistics
Autres prestations annexes de transport	2866	2944	-78	Voyages SNCF, SNCF Logistics
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	12967	12947	20	SNCF Transilien & TER, Keolis, Intercités
Revenus tirés de la gestion des gares	516	493	23	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	161	169	-8	SNCF Logistics, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	327	317	10	SNCF Logistics, SNCF Transilien & TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	223	229	-6	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	892	785	108	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	**31681**	**31831**	**-150**	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	13319	13090	230	
Clients particuliers	6895	7063	-168	
Clients entreprises du secteur privé	11467	11678	-211	
Chiffre d'affaires par type de clients	**31681**	**31831**	**-150**	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	8324	8601	-277	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	22469	22342	127	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	889	888	1	
Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance	**31681**	**31831**	**-150**	

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

3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Dans le cadre de ses activités de transport régionales, transrégionales et locales, le Groupe est amené à assurer des prestations de service public (service conventionné de transport ferroviaire) pour l'État français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Équilibre du Territoire) ou une collectivité publique (en France les Régions – Autorités Organisatrices des réseaux de transport régionaux y compris en Île-de-France – et les communautés urbaines et à l'international, différentes autorités publiques locales), moyennant une rémunération. Ces activités sont essentiellement opérées chez Keolis et SNCF Transilien, TER et Intercités. Les prestations font l'objet de conventions dites d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. Elles sont incluses dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 lorsque les actifs utilisés pour la réalisation du service public sont contrôlés par l'Autorité Organisatrice (AO). Le contrôle est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

— l'AO contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ;

— l'AO contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures utilisées ne sont pas, dans ces cas, inscrites au bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AO :

— le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande ;

— le «modèle de l'actif financier» s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AO sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel.
Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IFRS 9 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2010 pour les investissements réalisés après la conclusion des dites conventions.
Les investissements antérieurs restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

En application de la norme IFRS 15 «Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec les clients» au 1er janvier 2018, le groupe SNCF Mobilités présente les recettes passagers issues des activités conventionnées comme du chiffre d'affaires en provenance des autorités organisatrices de transport et non des clients particuliers.

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

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Prestations avec les AO	10167	9462	705
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	2516	3138	-622
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	238	299	-61
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	46	48	-2
Effets sur le chiffre d'affaires*	**12967**	**12947**	**20**
Nouveaux actifs financiers de concession	-1028	-1047	19
Encaissements sur actifs financiers de concession	1379	1031	348
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	365	315	50
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**716**	**299**	**417**
* dont chiffre d'affaires Keolis	5388	5009	379
dont chiffre d'affaires Epic SNCF Mobilités	7579	7938	-359

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Actifs incorporels de concession	76	56	20
Actifs financiers de concession non courants	923	1195	-273
Effets sur les actifs non courants	**999**	**1252**	**-253**

3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.4.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017*	Variation
Sous-traitance	-5796	-5889	93
Péages envers SNCF Réseau	-3464	-3758	294
Péages Eurotunnel et autres	-840	-673	-167
Énergies de traction et carburant	-1022	-1003	-18
Achats et charges externes	-6212	-5998	-215
Achats et charges externes	**-17334**	**-17321**	**-13**

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

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne «Achats et charges externes», est le suivant. Les Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues.

L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016 09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC) instance française de régulation comptable.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	**-5**	**-3**	**-4**	**-4**
Société mère	-1	-1	-1	-2
Filiales françaises	-4	-2	-3	-2
Services autres que la certification (SACC)	**0**	**0**	**0**	**0**
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	0	0	0	0
Total	**-5**	**-4**	**-5**	**-4**

3.4.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. À compter du 1er janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le Compte Personnel de Formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1er janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché à la personne (et non pas au contrat de travail) et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2018, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Salaires	-10740	-10756	16
Autres avantages du personnel	-25	-1	-24
Participation des salariés	-32	-33	1
Personnel détaché et intérimaire	-452	-416	-36
Charges de personnel	**-11249**	**-11206**	**-43**

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante. Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Sont exclus les effectifs des entités mises en équivalence. L'information n'est pas requise par les IFRS, mais par le règlement n°2016 09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC), instance de régulation comptable française. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement, et non à un équivalent temps plein publié antérieurement.

Effectif moyen	31/12/2018	31/12/2017
Cadres	35593	34584
Maîtrises	34847	34387
Exécutions	133425	132845
Total	**203865**	**201816**

3.4.3 Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent principalement l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), la Contribution Économique Territoriale (CET) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

La CST est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales.

En millions d'euros	31/12/2018*	31/12/2017	Variation
IFER	-280	-271	-9
Taxes Foncières	-106	-105	-1
Contribution Économique Territoriale	-229	-240	10
Contribution de Solidarité Territoriale	-16	-40	24
Taxe sur les salaires	-156	-59	-97
Autres impôts et taxes	-329	-251	-77
dont Autres taxes assises sur les rémunérations	*-244*	*-214*	*-30*
Autres impôts et taxes	**-1117**	**-966**	**-150**

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

À compter du 1er janvier 2018, les contributions d'exploitation versées par les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités) à l'EPIC SNCF Mobilités, dans le cadre de son activité de transport régionales, sont incorporées dans la base de calcul de la taxe sur les salaires.

3.4.4 Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont principalement constitués du crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Il a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demi le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4 % de ces rémunérations puis porté à 6 % pour les années suivantes. Il est passé à 7 % pour l'année 2017 pour repasser à 6 % en 2018 avant d'être supprimé en 2019.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance de crédit d'impôt correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. À l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance par le Groupe comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat consolidé.

Au 31 décembre 2018 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 376 M€ (421 M€ au 31 décembre 2017). En 2017, outre la part relative au CICE, il inclut les produits reçus liés au taux T1 (voir note 4.5.2).

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées à leur coût historique ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Certaines sont amorties comme précisé en note 4.1.4.

	31/12/2018			31/12/2017		
En millions d'euros	**Brut**	**Amortissements et dépréciations**	**Net**	**Brut**	**Amortissements et dépréciations**	**Net**
Concessions, brevets, logiciels	1 423	-1 005	419	1 283	-905	378
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	118	-42	76	191	-135	56
Autres immobilisations incorporelles	1 980	-866	1 115	1 923	-767	1 156
Immobilisations incorporelles en cours	204	-8	196	193	-7	185
Total	**3 726**	**-1 920**	**1 805**	**3 590**	**-1 814**	**1 776**

Les autres immobilisations incorporelles comprennent principalement les marques acquises lors de regroupements d'entreprises pour 404 M€ (410 M€ en 2017), la clientèle pour 304 M€ (336 M€ en 2017), ainsi que les droits au bail pour 42 M€ (45 M€ en 2017).

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

En millions d'euros	**Concessions, brevets, logiciels**	**Actifs incorporels de concession**	**Autres immobilisations incorporelles**	**Immobilisations incorporelles en cours**	**Total**
Valeur nette comptable au 01/01/2017	**324**	**44**	**1 274**	**141**	**1 783**
Acquisitions	45	1	18	158	**222**
Cessions	-2	0	-2	0	**-5**
Dotations aux amortissements	-140	-29	-101	0	**-270**
Pertes de valeur	-1	0	0	-6	**-6**
Variations de périmètre	41	0	7	0	**47**
Écarts de conversion	-5	0	-37	0	**-42**
Autres variations	117	40	-2	-108	**46**
Valeur nette comptable au 31/12/2017	**378**	**56**	**1 156**	**185**	**1 776**
Acquisitions	45	0	30	154	**230**
Cessions	-3	3	-2	0	**-3**
Dotations aux amortissements	-158	-16	-98	0	**-272**
Pertes de valeur	1	0	0	-3	**-2**
Variations de périmètre	6	0	25	0	**30**
Écarts de conversion	1	0	-2	0	**-1**
Autres variations	149	32	6	-140	**47**
Valeur nette comptable au 31/12/2018	**419**	**76**	**1 115**	**196**	**1 805**

4.1.2 Immobilisations corporelles

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

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1er janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

— pour le matériel roulant :

• les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;

• les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;

• les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie.

— pour les installations fixes :

• les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance…) constituent des charges d'exploitation ;

• les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.5).

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement au titre du financement de certaines de ses immobilisations. Les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales. Elles sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent. Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note 4.1.4.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

	31/12/2018			31/12/2017		
En millions d'euros	**Brut**	**Amortissements et dépréciations**	**Net**	**Brut**	**Amortissements et dépréciations**	**Net**
Terrains et constructions	11 657	-5 974	5 683	11 940	-5 982	5 958
Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO)	4 264	-2 631	1 633	3 965	-2 570	1 396
Matériel de transport*	33 283	-21 159	12 125	32 633	-23 564	9 069
Immobilisations corporelles en cours	1 390	-1	1 389	1 202	-5	1 197
TOTAL hors subventions	**50 594**	**-29 765**	**20 829**	**49 740**	**-32 120**	**17 620**
Subventions d'investissement	-9 134	5 030	-4 105	-8 788	4 715	-4 074
TOTAL	**41 460**	**-24 736**	**16 725**	**40 952**	**-27 406**	**13 546**

* dont matériel de transport en cours pour 727 M€ (675 M€ en 2017).

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

En millions d'euros	Terrains et constructions	ITMO	Matériel de transport*	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 01/01/2017	**5934**	**1338**	**9240**	**1002**	**-4712**	**12803**
Acquisitions	27	114	1179	952	-336	**1937**
Cessions	-62	-9	-61	0	1	**-131**
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-371	-265	-1015	0	380	**-1271**
Pertes de valeur	-21	1	-8	0	0	**-28**
Variations de périmètre	17	-1	150	0	-2	**164**
Écarts de conversion	-2	-9	-38	-1	0	**-50**
Autres variations	437	225	-378	-756	595	**123**
Valeur nette comptable au 31/12/2017	**5958**	**1396**	**9069**	**1197**	**-4074**	**13546**
Dont immobilisations en location financement	*51*	*5*	*893*	*0*	*0*	*949*
Acquisitions	43	115	1306	1053	-419	**2099**
Cessions	-32	-9	-46	-3	1	**-89**
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-380	-282	-1254	0	386	**-1530**
Pertes de valeur	129	163	3010	2	0	**3304**
Variations de périmètre	0	23	16	0	0	**39**
Écarts de conversion	-1	1	-14	0	0	**-14**
Autres variations	-33	225	38	-860	1	**-629**
Valeur nette comptable au 31/12/2018	**5683**	**1633**	**12125**	**1389**	**-4105**	**16725**
Dont immobilisations en location financement	*52*	*4*	*658*	*0*	*0*	*714*

* y compris matériel de transport en cours.

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.4 et 4.3.

Les autres variations proviennent principalement du reclassement des immobilisations corporelles de la filiale Foncière VESTA sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » au 30 juin 2018 pour 571 M€ avant la perte de contrôle intervenue sur le second semestre (voir 4.2.3.1).

4.1.2.1. Biens remis en jouissance par l'État

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement recodifiée dans la partie législative du Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF Mobilités.

Le 1er janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe en contrepartie d'une dotation immobilière au sein des capitaux propres.

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

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

Au 31 décembre 2018, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités s'élèvent à 432 M€ pour les terrains et 233 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2017, ils s'élèvent respectivement à 435 M€ et 283 M€.

4.1.2.2 Biens en location

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

— le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location ;

— le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail ;

— la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué ;

— la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien ;

— les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

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

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

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Immobilisations incorporelles	-230	-222
Immobilisations corporelles	-2518	-2272
Total acquisitions	**-2748**	**-2494**
dont immobilisations en crédit-bail	*-46*	*-61*
Acquisitions hors crédit-bail	**-2702**	**-2433**
BFR d'investissement	54	-48
Flux d'investissement corporels et incorporels	**-2648**	**-2482**

Les investissements de l'exercice sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 110 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 874 M€ (dont aménagement des pôles multimodaux de Rennes et Nantes, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, modernisation de la gare Paris Montparnasse et rénovation de la grande halle voyageurs de la gare Paris Austerlitz) ;

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 306 M€ (dont acquisition de TGV Duplex et TGV du futur, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 419 M€ dont 106 M€ pour le matériel ferroviaire et 313 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de l'exercice comparatif sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 112 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

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

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 142 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 336 M€ dont 76 M€ pour le matériel ferroviaire et 259 M€ pour les installations fixes.

4.1.4 Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles
Les immobilisations incorporelles :

— sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans ;

— sont amorties sur la durée de la convention pour ce qui concerne les actifs incorporels de concession ;

— ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.3.

Amortissement des immobilisations corporelles
Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les durées retenues sont les suivantes :

— Installations fixes décomposées en composants :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs,…)	Constructions simples (ateliers, entrepôts,…)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	15 ans	15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

— Matériel roulant décomposé en composants :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

— Autres immobilisations corporelles non décomposées :

Aménagements des terrains	20 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20 %
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Reprises des subventions d'investissement
Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ d'IFRIC 12
Le groupe constate, dans certains cas, des passifs pour le même montant que des investissements réalisés dans le cadre de contrats de concessions qui sont hors champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Ces passifs sont repris chaque année en fonction des dotations aux amortissements constatées sur les immobilisations auxquelles ils sont liés et sur la même ligne du compte de résultat. Ils incluent principalement un passif appelé « droit d'utilisation du concessionnaire ».

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-272	-270	-2
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 916	-1 651	-265
Subventions reprises en résultat	387	381	6
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	114	118	-4
Dotations aux amortissements	**-1 687**	**-1 422**	**-265**

4.1.5 Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Dans le cadre de cessions bail, la comptabilisation du résultat de cession dépend de la nature du contrat de location. Dans le cas d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, la plus-value de cession est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

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

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

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Cession d'actifs incorporels	-3	1	-4
Cession d'actifs corporels	136	226	-89
Cession d'actifs financiers	619	76	543
Résultat de cession d'actifs	**751**	**302**	**449**

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

— de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 97 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 38 M€ ;

— des titres Vesta générant un profit de 613 M€ (voir note 4.2.3).

Au 31 décembre 2017, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 172 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 30 M€.

4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

4.2.1 Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 1.3. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

Les principes divergent pour les regroupements d'entreprises antérieurs ou postérieurs au 1er janvier 2010 :

Regroupements	Antérieurs au 01/01/2010 (ancienne norme IFRS 3)	Postérieurs au 01/01/2010 (Norme IFRS 3 révisée)
Participations ne donnant pas le contrôle	Evaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.	Choix, pour chaque regroupement, entre la méthode du : Goodwill partiel : idem ancienne norme IFRS 3. Goodwill complet : écart d'acquisition comptabilisé en totalité, pour la part Groupe et la part des minoritaires.
Coûts directement attribuables	Font partie du coût d'acquisition.	Exclus du coût d'acquisition et comptabilisés en charges.
Prise de contrôle par étape	Réévaluation à la juste valeur par capitaux propres de la quote-part antérieurement détenue.	Réévaluation à la juste valeur par résultat opérationnel de la quote-part d'intérêts antérieurement détenue.
Compléments de prix	Comptabilisés selon la meilleure estimation de la direction à la date de prise de contrôle dès lors qu'ils sont probables et peuvent être évalués de manière fiable.	Comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle.
Ajustements des compléments de prix enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition	Sans limitation de temps.	Si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. En résultat dans les autres cas ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IFRS 9 en la matière.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2017	**2 736**	**-363**	**2 373**
Acquisitions	65	0	65
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-1	0	-1
Conversion	-98	1	-97
Autres variations	-13	12	-1
Au 31 décembre 2017	**2 689**	**-350**	**2 339**

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2018	**2 689**	**-350**	**2 339**
Acquisitions	21	0	21
Pertes de valeur	0	-51	-51
Cessions	0	0	0
Conversion	21	0	21
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2018	**2 731**	**-402**	**2 330**

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

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

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

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

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

* dont Eurostar pour 355 M€ (voir note 4.3.1)

Pour les regroupements d'entreprises réalisés, le groupe a opté pour la méthode du goodwill partiel. Autrement dit, le groupe n'a comptabilisé au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte d'une part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires).

4.2.2 Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les principes de comptabilisation sont décrits en note 1.4.1.

La variation du poste au cours de l'exercice s'explique par les éléments ci-dessous :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Au 1er janvier	**671**	**653**
Part du groupe dans le résultat net	32	39
Dépréciations	0	0
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	*32*	*39*
Variation de périmètre	181	50
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	0	-13
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	-4	4
Distribution	-30	-31
Écart de conversion	14	-30
Au 31 décembre	**864**	**671**
Dont : Co-entreprises significatives	*208*	*208*
Entreprises associées significatives	*495*	*315*
Autres entreprises mises en équivalence	*161*	*147*

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

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

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

4.2.2.1. Co-entreprises significatives

Govia est une co-entreprise significative au sein de Keolis. Elle opère le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du groupe dans Govia est de 35 % (7 sociétés).

Akiem opère une activité de location de locomotives et locotracteurs et est constitué de 10 filiales (dont l'acquisition cette année des entités MGW Service SAS et ALPS2) et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016, Akiem est détenue à 50 % sous contrôle conjoint.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	**Govia**	**Akiem**	**Govia**	**Akiem**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	618	87	613	67
Autres actifs courants	291	100	378	68
Total Actifs courants	**909**	**186**	**991**	**135**
Actifs non courants	**47**	**1 763**	**54**	**1 355**
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	60	34	60	27
Autres passifs courants	811	92	900	54
Total Passifs courants	**870**	**126**	**960**	**81**
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	1 516	0	1 096
Autres passifs non courants	5	17	3	19
Total Passifs non courants	**5**	**1 532**	**3**	**1 114**
Actif net	**80**	**291**	**82**	**295**
Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :				
Part du groupe dans l'actif net	**28**	**180**	29	**180**
Valeur nette comptable des titres MEQ	**28**	**180**	29	**180**

Dans le cadre des activités de Govia en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie détenue au niveau des sociétés opérationnelles comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia. Ces disponibilités sont estimées à environ 527 M€ au 31 décembre 2018 (environ 420 M€ au 31 décembre 2017). Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 28 M€ au 31 décembre 2018 (29 M€ au 31 décembre 2017), est intégralement disponible.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
COMPTE DE RÉSULTAT	**Govia**	**Akiem**	**Govia**	**Akiem**
Chiffre d'affaires	3 037	236	3 141	213
Résultat opérationnel	**70**	**34**	**92**	**24**
Dont Dotations aux amortissements	*-17*	*-51*	*-26*	*-49*
Résultat financier	**2**	**-19**	**0**	**-12**
Dont Charges d'intérêts sur dette	*-2*	*-22*	*-2*	*-14*
Dont Revenus des actifs financiers	*4*	*0*	*2*	*0*
Impôt sur les résultats	**-12**	**-6**	**-20**	**-8**
Résultat net des activités ordinaires	**59**	**8**	**73**	**4**
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	**59**	**8**	**73**	**4**
Part du groupe dans le résultat net	**21**	**4**	**25**	**2**

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

4.2.2.2 Entreprises associées significatives

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire (pourcentage d'intérêt de 22,6 %).

Vesta opère une activité de constitution, gestion et exploitation de portefeuilles immobiliers. Depuis le 31 décembre 2018 (Voir note 4.2.3.1), Vesta est détenue à 20 % sous influence notable.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels.

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	**Eurofima**	**Vesta**	**Eurofima**
Actifs courants	4 534	27	4 012
Actifs non courants	11 279	1 276	12 991
Passifs courants	1 580	12	1 248
Passifs non courants	12 771	529	14 361
Actif net	**1 461**	**762**	**1 395**
Part du groupe dans l'actif net	**330**	**152**	**315**
Valeur nette comptable des titres MEQ	**330**	**165**	**315**

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

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

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 273 M€ en valeur brute (418 M€ au 31 décembre 2017). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 232 M€ au 31 décembre 2018 contre 373 M€ au 31 décembre 2017. Au 31 décembre 2018, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2018 à 417 M€ (402 M€ au 31 décembre 2017).

À cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 174 M€ soit 196 MCHF (401 M€ soit 470 MCHF au 31 décembre 2017). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (727 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 521 M€ au 31 décembre 2018 (502 M€ au 31 décembre 2017). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats

de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

4.2.2.3 Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2018		31/12/2017	
En part du Groupe	**Co-entreprises non significatives**	**Entreprises associées non significatives**	**Co-entreprises non significatives**	**Entreprises associées non significatives**
Résultat net des activités ordinaires	7	-2	8	0
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	7	-2	8	0
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	2	0	-3
Résultat global total	7	-1	8	-2
Valeur nette comptable des titres MEQ	**73**	**88**	**75**	**72**

4.2.2.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	41	50
Achats et charges externes	-74	-106
Autres produits et charges	6	10
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	**-27**	**-46**

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

4.2.3 Actifs et passifs destinés à être cédés

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

— Les actifs non courants détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Un actif non courant n'est considéré comme détenu en vue de la vente qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis : actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois. Dans le cas d'un groupe d'actifs détenu en vue d'être cédé, les dettes éventuellement attachées à ce groupe sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.

— Une « activité abandonnée », suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte. En plus du reclassement des actifs et passifs sur une ligne distincte du bilan, les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires. Les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

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

4.2.3.1. Perte de contrôle dans Vesta

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

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

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

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

4.2.3.2. Projet de cession de Ouibus

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

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

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes…), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF Mobilités et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

— les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire ;

— l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Les actifs de support sont ceux qui ne génèrent pas d'entrées de trésorerie de façon indépendante des autres actifs ou groupe d'actifs et dont la valeur comptable ne peut être attribuée en totalité à une unité génératrice de trésorerie. La valeur recouvrable de l'actif de support est examinée comme suit :

— si une partie de la valeur de l'actif de support peut être affectée à une unité génératrice de trésorerie sur une base raisonnable, cohérente et permanente, la valeur comptable de l'unité, y compris celle de l'actif de support affectée à l'unité, est comparée à sa valeur recouvrable ;

— dans la négative, la partie de la valeur de l'actif de support qui ne peut être affectée à une unité, est rattachée au plus petit groupe d'unités génératrices de trésorerie, auquel il est possible de la rattacher sur une base raisonnable, cohérente et permanente. La valeur comptable du groupe d'unités génératrices de trésorerie, y compris celle de l'actif de support affecté à ce groupe, est ensuite comparée à la valeur recouvrable du groupe d'unités.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	3 301	-37	3 338
Écarts d'acquisition	-51	0	-52
Provision pour risques et charges	0	0	0
Pertes de valeur	**3 250**	**-36**	**3 286**

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

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

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

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

4.3.1 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

4.3.1.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 124 M€ (1 100 M€ au 31 décembre 2017) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 506 M€	1 643 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini–maxi)	7,0 %–8,0 %	6,7 %–7,7 %
Taux de croissance long terme	1,90 %	1,80 %

Au 31 décembre 2018, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

4.3.1.2. UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 576 M€ (559 M€ au 31 décembre 2017) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 86 M€ (124 M€ au 31 décembre 2017) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 865 M€	1 757 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini–maxi)	5,8 %–6,8 %	5,9 %–6,7 %
Taux de croissance long terme	1,90 %	1,80 %

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

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (197 M€ au 31 décembre 2017) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs.

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable supérieure à la valeur nette comptable. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 555 M€	1 479 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini–maxi)	4,7 %–5,3 %	4,5 %–5,1 %
Taux de croissance long terme	2,00 %	1,80 %

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 50 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

4.3.1.4. UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 355 M€ (358 M€ au 31 décembre 2017) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 260 M€ (262 M€ au 31 décembre 2017) et consistent pour l'essentiel en des marques.

Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	2 063 M€	1 913 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,2 % – 8,1 %	7,2 % – 8,1 %
Taux de croissance long terme	1,90 %	1,80 %

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

— l'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise pour revenir à un niveau ante attentats ;

— le montant des charges (personnel, achats,…) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance ;

— la trajectoire de péages ;

— le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire ;

— le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence ;

— les taux d'actualisation constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT ;

— la valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Board d'Eurostar en décembre 2018 (en décembre 2017 pour le test 2017). Elle tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit et au climat actuel d'insécurité dû aux attentats ce qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

En lien avec les effets attendus du Brexit, le plan stratégique d'Eurostar arrêté le 29 novembre 2018 inclut une baisse des trafics des professionnels.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— le taux de marge opérationnelle de l'activité, montrent qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 97 M€ sur la valeur recouvrable (± 95 M€ en 2017) ;

— les investissements, montrent qu'une variation de 10 M£ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 95 M€ sur la valeur recouvrable (± 75 M€ en 2017) ;

— un décalage de 1 an de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 90 M€ (± 465 M€ en 2017 avec un décalage de 3 ans) ;

— le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ± 25 bp entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 84 M€ (± 80 M€ en 2017) ;

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 10 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 20 M€ sur la valeur recouvrable (± 35 M€ en 2017 pour ± 20 bp).

Une baisse complémentaire de la marge opérationnelle d'environ 16 % sur 10 ans conduirait à une valeur d'utilité égale à la valeur nette comptable.

Néanmoins d'autres actions seraient mises en œuvre par le management pour minimiser les effets d'une telle baisse.

À l'inverse, cette baisse de la marge opérationnelle aurait un effet favorable sur le passif financier relatif à la promesse d'achat consentie par SNCF Mobilités.

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de leurs participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités est évalué sur ces mêmes bases (voir note 6.1.2.4).

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2018 et/ou en 2017

4.3.2.1 Éléments de contexte

Dès 2017, l'État a engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire reposant notamment sur :

— la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire (cf., 2.1.1) promulguée le 27 juin 2018 par le Président de la République, et dont les modalités de mise en œuvre seront précisées par ordonnances et décrets ;

— un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;

— un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

En mai 2018, l'État a annoncé, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation. Dans ce cadre, le groupe SNCF Mobilités a préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ajustée d'éléments techniques liés notamment au rétablissement de la séquence d'amortissement TGV post reprise de la dépréciation qui ont fait l'objet de confirmation de la part du Commissaire du gouvernement lors du Conseil d'administration d'arrêté des comptes du 27 février 2019.

Dès le 30 juin 2018, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant. La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité

Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement, la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

Le DRG 2018-2019 de saisine, accompagné d'une année 2020 à titre indicatif, a été déposé auprès de l'ARAFER le 16 mars 2018. L'ARAFER a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019 en date du 09 juillet 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions a par ailleurs saisi l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 en janvier 2019. Par ailleurs, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, confirme le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1er de la loi et L.2111-9 du code des transports).

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ont été établis pour SNCF Gares & Connexions. Les directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle. En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité.

Suite à la décision ARAFER 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de marge, les actifs du Matériel sont qualifiés d'actifs de support et traités comme suit dans le cadre des tests de valeur:

— les actifs sur les transactions de Matériel attribués à une activité transporteur sont testés au niveau de l'UGT de l'activité. Ces actifs sont composés des pièces de rechange et de maintenance à dotation (immobilisations), et des pièces de rechange (stocks), relatives aux séries de matériels exclusives à une activité;

— les actifs qui ne peuvent pas être attribués exclusivement à une activité, sont testés au niveau supérieur sur l'EPIC SNCF Mobilités.

4.3.2.2 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Dans le contexte de la réforme ferroviaire mentionnée ci-avant et de l'annonce de l'État concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur. La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes:

	2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2097 M €	2102 M €
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini–maxi)	6,8%–7,6%	6,7%–7,6%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes:

— une croissance modérée des produits du trafic - hors lignes nouvelles - sur les 10 prochaines années pour tenir compte notamment des hypothèses macro-économiques et de la montée en puissance de la concurrence multimodale;

— un scénario d'arrivée de la concurrence ferroviaire progressif à partir de l'ouverture du marché;

— une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics;

— une trajectoire de péages désormais indexée sur l'Indice des Prix à la Consommation (1,8% en 2020 et 1,75% à partir de 2021);

— un taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses;

— une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023;

— un niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant la commande de 100 rames TGV2020.

Plusieurs de ces hypothèses sont entourées d'aléas importants, notamment celles dépendantes de facteurs exogènes à l'entreprise pouvant impacter la réalisation des projections économiques et financières :

— le calendrier d'arrivée et l'impact de la concurrence ferroviaire ;

— l'hypothèse d'une trajectoire des taxes de CST et TREF en baisse, en lien avec l'activité Intercités, ainsi que les dispositions fiscales sous-jacentes ;

— la mise en œuvre d'un certain nombre de leviers issus de la réforme ferroviaire, avec notamment le futur accord de branche.

La sensibilité des principales hypothèses a été évaluée et analysée comme suit :

— une variation de la croissance des produits du trafic TGV domestique hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet d'environ ± 950 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 257 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de 10 M€ du montant prévu des investissements en année normative aurait un effet d'environ ± 68 M€ sur la valeur recouvrable ;

— un décalage de 3 ans de la date d'arrivée de la concurrence sur le marché entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 582 M€ ;

— une variation de ± 50 bp du taux d'actualisation entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 771 M€ ;

— une variation de ± 20 bp du taux de croissance de l'année normative sur toute la période aurait un effet d'environ ± 187 M€ sur la valeur recouvrable ;

— un retour à la trajectoire de CST/TREF du précédent plan stratégique (validé le 23 février 2018) entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ -473 M€.

Compte tenu de la valeur recouvrable déterminée au 30 juin 2018, aucune des analyses de sensibilité indiquées ci-dessus, prise individuellement, ne remet en cause la reprise de dépréciation des actifs de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys).

Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou reprises de valeur n'a été identifié.

4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par SNCF Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT.

Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions avait entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,…), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, avait par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions avait été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'avait été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la Direction de SNCF Gares & Connexions avait lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire intégrant de nouvelles évolutions. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire était toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis avaient par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares & Connexions avait été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant, continuait toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intégrait pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, avait conduit la Direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 273 M€. La reprise de perte de valeur portait principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ARAFER a publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scenarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles était déjà envisagée une sortie de SNCF Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

En mars 2017, le Gouvernement avait produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présentait notamment plusieurs scenarii d'évolution de la gouvernance de l'activité SNCF Gares & Connexions et semblait confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER avait notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, SNCF Gares & Connexions avait poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et avait lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne 2017.
Au 31 décembre 2017, les discussions et négociations se poursuivaient avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2020.
Le Groupe avait considéré que les résultats 2017, le budget

2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2020 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité. En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la dépréciation porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur, la Direction a mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement a été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 107 M€. Depuis le 30 juin 2018, aucun nouvel indice de pertes ou reprises de valeur n'a été identifié.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018
Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 767 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,0 % – 5,5 %
Taux de croissance long terme	1,90 %

Le test de valeur a été réalisé en tenant compte de prévisions de trésorerie sur une période de 10 ans, contre 5 ans auparavant. Ce nouvel horizon est considéré comme mieux adapté au modèle économique et capitalistique de SNCF Gares & Connexions pour tenir compte des facteurs contribuant à l'évolution de la trajectoire financière tels que mentionnés ci-dessus (délai de retour sur les nouveaux investissements, notamment en matière immobilière, ainsi que sur les plans de performance).

La valeur terminale prise en compte dans le test de valeur a un poids prépondérant (82,5 %) dans la détermination de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT. Les principales hypothèses retenues en année normative sont les suivantes :

— un taux de marge opérationnelle équivalent à celui de 2028 ;

— des investissements correspondant à la moyenne de la période 2025-2028

— des amortissements normatifs traduisant l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

Par ailleurs, les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :

— le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale ;

— le taux de rémunération des capitaux investis ;

— le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;

— le niveau d'investissements requis pour la réalisation de la trajectoire.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 282 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux de marge opérationnelle de l'activité montre qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 242 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'actualisation (± 20 bp) entraîne une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;

— le taux de croissance sur l'année normative montre qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 120 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.2.4 UGT Intercités et UGT Direction Affrètement Voyageurs (DAV)

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre conformes aux annonces du secrétaire d'État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

À l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Cet élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011. Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -84 M€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé au 31/12/2017. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

Au 30 juin 2018, une dépréciation de 9 M€ a été constatée suite au transfert des engins de la Direction Affrètement Voyageurs vers Intercités.

Compte tenu de l'avenant conduisant à une nouvelle trajectoire financière pour la période 2019–2020, en cours de signature au 31 décembre 2018, un test de perte de valeur a été réalisé. Celui-ci n'a conduit à aucune reprise ni dépréciation complémentaire.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Intercités	Intercités
UGT	Intercités, DAV	Intercités
Actif testé	Non significatif	Non significatif
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,0 % – 6,9 %	6,9 % – 7,3 %
Taux de croissance long terme	Non applicable	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux de marge opérationnelle, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2018	31/12/2017
Variation des stocks et encours	34	32
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	546	80
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	738	135
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	**158**	**23**

4.4.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2018, les stocks se décomposent comme suit :

			31/12/2018	31/12/2017	
En millions d'euros	**Brut**	**Dépréciation**	**Net**	**Net**	**Variation**
Matières premières	545	-112	433	458	**-25**
Produits finis	225	0	225	221	**4**
Encours de production	11	-5	6	3	**3**
Stocks et en-cours	**781**	**-117**	**663**	**682**	**-18**

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2018
Matières premières et fournitures - dépréciation	**-58**	-62	8	0	0	**-112**
Encours de production - dépréciation	**-5**	-1	1	0	0	**-5**
Dépréciations de stocks	**-63**	**-63**	**9**	**0**	**0**	**-117**

4.4.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les créances d'exploitation sont soumises au modèle de dépréciation pour pertes attendues au sens de la norme IFRS 9, évaluées par le Groupe selon l'approche simplifiée, qui consiste à estimer ces pertes sur la durée de vie des créances concernées. L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances irrécouvrables et le chiffre d'affaires comptabilisé sur un horizon de cinq ans, reflétant un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe. Cette dépréciation fait l'objet d'une comptabilisation dès lors qu'elle est jugée significative.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges…). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

			31/12/2018	31/12/2017	
En millions d'euros	**Brut**	**Dépréciation**	**Net**	**Net**	**Variation**
Clients et comptes rattachés	3680	-100	3580	3478	102
Créances sur l'État et les collectivités	1718	0	1718	1592	126
Autres créances d'exploitation	2173	-20	2153	1746	407
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	73	0	73	88	-16
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	0	0	0	2	-2
Montant net des créances d'exploitation	**7645**	**-120**	**7525**	**6906**	**619**

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2018 et 2017 :

En millions d'euros	31/12/2017	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2018
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-106	-38	43	0	0	0	-100
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-23	-1	3	1	0	0	-20
Total	**-129**	**-39**	**47**	**1**	**0**	**0**	**-120**

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2017
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-133	-26	33	1	-1	19	-106
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-26	-1	4	0	0	0	-23
Total	**-159**	**-27**	**37**	**1**	**-1**	**20**	**-129**

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (SNCF Réseau, collectivités territoriales, RATP, Île de France Mobilités (ex STIF), Armée…). Dans l'activité SNCF Logistics, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, le Groupe considère qu'elles n'ont pas de raison d'être dépréciées en l'absence d'autres éléments mettant en évidence un risque de non recouvrement. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

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

31/12/2018			Échus non dépréciés				
En millions d'euros	**Non échus**	**Dépréciés**	**< 3 mois**	**De 4 à 6 mois**	**De 7 à 12 mois**	**> 12 mois**	**Total**
Clients et comptes rattachés	2665	234	532	9	95	145	3680
Total	**2665**	**234**	**532**	**9**	**95**	**145**	**3680**

31/12/2017			Échus non dépréciés				
En millions d'euros	**Non échus**	**Dépréciés**	**< 3 mois**	**De 4 à 6 mois**	**De 7 à 12 mois**	**> 12 mois**	**Total**
Clients et comptes rattachés	2414	367	523	72	70	138	3584
Total	**2414**	**367**	**523**	**72**	**70**	**138**	**3584**

4.4.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes…) et sur acquisition d'actifs. Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	4975	4546	429
dont dettes sur acquisitions d'immobilisations	*598*	*512*	*86*
Passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	130	255	-125
Avances et acomptes reçus sur commande	498	676	-178
dont avances reçues sur cessions d'immobilisations	*326*	*228*	*98*
Dettes sociales	1808	1818	-10
Dettes sur l'État et les collectivités	1114	1346	-232
Autres dettes d'exploitation	559	554	4
Produits constatés d'avance	1986	1247	739
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	9	3	6
Total des dettes d'exploitation	**11080**	**10446**	**634**

Pour les passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12 voir note 4.1.4.

4.4.4 Actifs et passifs sur contrats clients

Les actifs sur contrats représentent un droit conditionnel à recevoir une rémunération au titre de biens ou services déjà transférés au client. Ils sont reclassés en créances clients dès lors que le droit à paiement devient inconditionnel, c'est-à-dire qu'il n'est plus soumis à d'autres conditions que le passage du temps. Ils sont comptabilisés parmi les créances d'exploitation.

Les passifs sur contrats correspondent au cash reçu du client, ou au droit à paiement déjà acquis, au titre de prestations de services non encore exécutées et non encore reconnues en chiffre d'affaires. Ils sont comptabilisés parmi les dettes d'exploitation.

Les principaux actifs sur contrats identifiés au niveau du Groupe concernent :

— les factures à établir liées aux contrats conclus avec les clients, et qui représentent la différence entre le chiffre d'affaires facturé et le chiffre d'affaires à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée ;

— les autres actifs sur contrats, correspondant pour l'essentiel à des contreparties variables au profit du Groupe, mises en jeu dans le cadre de contrats clients.

Pour ce qui concerne les passifs sur contrats, ils comprennent :

— les avances et acomptes reçus au titre des commandes faites par les clients ;

— les programmes de fidélité clients, valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé, et comptabilisés parmi les produits constatés d'avance contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces passifs sur contrat sont repris par résultat en chiffre d'affaires au fur et à mesure que ces points sont utilisés par les clients ;

— les produits constatés d'avance relatifs aux titres de transport émis dont le prix est encaissé au cours de la période mais qui sont utilisés pour une prestation de transport attendue sur les périodes ultérieures ;

— les produits constatés d'avance liés aux contrats clients reconnus en chiffre d'affaires en continu, selon la méthode de l'avancement, ainsi que tout autre produit constaté d'avance au titre d'un contrat conclu avec les clients ;

— les autres passifs sur contrat, comprenant les bons de voyage émis en compensation d'une situation perturbée, et toute autre contrepartie variable au profit des clients.

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période se présente ainsi :

En millions d'euros	01/01/2018	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2018
Factures à établir	904	2 174	-2 557	1	1	522
Autres actifs sur contrats clients	7	11	0	0	0	18
Actifs sur contrats	**911**	**2 185**	**-2 557**	**1**	**1**	**540**
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	139	149	-118	0	0	170
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	1 278	1 881	-1 603	0	-1	1 556
Autres passifs sur contrats clients	303	250	-129	0	0	424
Passifs sur contrats	**1 721**	**2 280**	**-1 849**	**0**	**0**	**2 151**

Les données comparatives à ce tableau ne sont pas présentées, en application de la méthode de transition simplifiée prévue par la norme IFRS 15 (Voir note 1.2.1).

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe doive supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie. Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. À l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

En millions d'euros	01/01/2018	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2018	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	215	28	-17	-23	-1	**202**	57	145
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	166	29	-112	-17	0	**66**	27	39
Risques environnementaux	702	14	-40	-17	-11	**647**	2	645
Coûts de restructuration	18	15	-10	-3	2	**22**	17	5
Autres	238	44	-22	-38	2	**224**	61	163
Total provisions	**1 339**	**131**	**-202**	**-97**	**-9**	**1 162**	**164**	998

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 6 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2018.

La hausse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours de l'exercice 2018, une diminution des provisions de 15 M€ dont 4 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 11 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1).

4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le groupe SNCF Mobilités avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets…
Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. À ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement. Les diagnostics sont toujours en cours.

En ce qui concerne son matériel roulant, le Groupe a une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

— dépollution des sites : 31 M€ (35 M€ en 2017) ;

— coûts liés à l'amiante : 610 M€ (661 M€ en 2017).

4.5.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

4.5.2.1 Litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation. Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Litiges résolus

— **Jugement du Conseil de Prud'hommes**

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt défavorable a été rendu le 31 janvier 2018 et a condamné le groupe SNCF au paiement d'indemnités au profit de ces anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. Dans les comptes consolidés annuels 2018, SNCF Mobilités a constaté une charge impactant la marge opérationnelle sur la ligne « Autres produits et charges

opérationnels» et, en parallèle, a repris la provision antérieurement constituée sur la ligne «Variation nette des provisions». Par ailleurs, d'autres dossiers seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes en 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne «Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers».

— Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T1 de cotisation vieillesse

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés.
En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Par arrêtés du 02 mai 2017 et du 3 octobre 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils intégraient la nouvelle méthode de calcul préconisée par l'entreprise et avalisée par le Conseil d'État dans ses rendus de jugement de 2016.

Le produit total acquis à SNCF Mobilités s'élève à 89 M€ dont 66 M€ au titre de 2013 et 2014 et 23 M€ au titre de 2015 et 2016. Ce produit a été comptabilisé sur la ligne «Autres produits et charges opérationnels» du compte de résultat pour 58 M€ dans les comptes de l'exercice 2016 et 31 M€ dans les comptes de l'exercice 2017.

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

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1er mai 2017. Depuis le 2 mai 2017, l'entreprise s'acquitte des cotisations T2 au nouveau taux fixé par le décret. Néanmoins l'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Plusieurs mémoires complémentaires et en réplique ont été produits depuis, tant par l'entreprise que par l'État. Un rapporteur ayant été désigné, l'audience au Conseil d'État a eu lieu le 9 juillet 2018 et une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018.

Suite à cet arrêt, SNCF Mobilités a constaté, dans ses comptes au 31 décembre 2018, une provision de 5 M€ affectant la valorisation des engagements du personnel pour les agents au statut.

Litiges en cours

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdlC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne «Achats et charges externes» au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016 et casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

Suite à l'arrêt de la Cour de cassation du 22 novembre 2016 et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€ en avril 2017.

Par ailleurs, l'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

En parallèle, l'Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017 et le délibéré est intervenu le 20 décembre 2018.

La Cour d'appel de Paris a retenu les deux griefs suivants : (i) que la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie, (ii) la circonstance aggravante de réitération de l'infraction. La Cour d'appel a confirmé le montant de la sanction à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités de 48 M€ majoré de 10% au titre de la circonstance aggravante, soit un montant total de 53 M€. Pour rappel, ce montant a déjà fait l'objet de règlements par l'EPIC SNCF Mobilités en 2013 et 2017. SNCF Mobilités a décidé de se pourvoir en cassation.

— **Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie**
L'Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence devant la Cour d'appel de Paris. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016. Le 22 janvier 2016, Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision et l'audience a eu lieu en mars 2017. La décision de la Cour d'appel de Paris a finalement été rendue le 19 juillet 2018 : elle conduit à diminuer l'amende de 196 M€ à un montant de 166 M€. Geodis et SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. Le groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018 (voir note 2.2.1).

— **Accident en gare de Brétigny-sur-Orge**
À la suite du déraillement du train Intercités Paris–Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges. Le 9 janvier 2019, un salarié de l'Entreprise a aussi été mis en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise, à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confiée à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

Depuis l'accident, l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. À la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

— **Recours indemnitaires lié à des ententes sur des marchés de travaux**
Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016 est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages et intérêts de SNCF Mobilités à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues a été rejetée devant la Cour administrative d'appel de Paris par jugement du 27 décembre 2017. SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cet arrêt devant le Conseil d'État. Parallèlement, la demande en nullité du protocole transactionnel initiée par Bouygues devant le Tribunal Administratif de Paris a été rejetée par jugement du 16 mai 2018.

— **Déraillement du train d'essais à Eckwersheim**
Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris–Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés. En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais), mise en équivalence dans le groupe SNCF, et l'EPIC SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise, non remis à ce jour.

Depuis l'accident, les entités impliquées –dont SNCF Mobilités– ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune provision liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de SNCF Mobilités clos au 31 décembre 2018.

— **Recours devant le Conseil d'État pour l'abrogation du e) du 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut («clause d'âge»)**
Plusieurs salariés contractuels ont exercé un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État courant 2018 visant à obtenir l'abrogation du e) 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut, c'est-à-dire la «clause d'âge» qui prévoit que : «Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit […] être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission». Les requérants tentent de démontrer que cette clause est d'une part constitutive d'une discrimination liée à l'âge, et d'autre part que ladite discrimination ne serait pas justifiable.

À ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés au 31 décembre 2018.

4.5.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats.
Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

Il n'y a pas de contrat déficitaire significatif à mentionner à la clôture.

4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF Mobilités à d'anciens salariés (voir note 4.5.2, litiges résolus).

4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels non conservés, aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs qui ne seront plus utilisés.

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

— la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;

— la convention collective des transports routiers (CCN_3085).
Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14ème de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'EPIC SNCF Mobilités employés au statut.

5.1.3 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales…
Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) et aux retraités au statut (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

5.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Mobilités, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

5.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite.
L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, via ses filiales, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

5.1.7 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Valeur actualisée des obligations	2009	2024
Juste valeur des actifs du régime	-341	-356
Situation nette des régimes	**1667**	**1667**
Effet du plafonnement de l'actif	1	1
Passif (actif) net à la date de clôture	**1668**	**1668**
Dont Passifs nets comptabilisés	*1668*	*1668*
Dont Actifs nets comptabilisés	*0*	*1*

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Retraite et autres avantages assimilés	416	409
Prévoyance CS	31	31
Action Sociale	181	181
Rentes Accidents du travail	544	560
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	**1172**	**1181**
Rentes Accidents du travail	28	28
Médailles du travail et autres avantages assimilés	145	134
Cessation progressive d'activité (CPA)	236	246
Compte épargne temps (CET)	87	79
Passif au titre des autres avantages à long terme	**496**	**487**
Passif total	**1668**	**1668**
- dont non courant	*1571*	*1572*
- dont courant	*97*	*96*

5.2.2 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Total passif (actif) net à l'ouverture	**1668**	**1680**
Coût des services rendus	141	137
Coût des services passés	4	-5
Effet des liquidations du régime	0	-2
Intérêt financier net	21	24
Écarts actuariels générés sur la période	-48	-5
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-111	-123
Contribution de l'employeur au fonds	-9	-8
Effet des variations de périmètre	0	-9
Effet de change	-1	-7
Autres	2	-16
Total passif (actif) net à la clôture	**1668**	**1668**

Sur 2018, le gain actuariel net de 48 M€ s'explique essentiellement par la hausse des taux d'actualisation et d'inflation observée sur l'ensemble des zones monétaires : le montant positif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de 21 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 27 M€.

Sur 2017, le gain actuariel net de 5 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires : le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -4 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 8 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité livre sterling / Euro observée depuis le Brexit.

Sur 2017, la ligne « Effet des variations de périmètre » concerne principalement STVA pour des montants valorisés à la date de cession en octobre 2017 (-7 M€ sur le passif net et -21 M€ sur la valeur actualisée de l'obligation).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2018, sont les suivantes :

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	**765**	**31**	**181**	**588**	**326**	**134**	**2024**
Coût des services rendus	35	1	3	21	39	42	**141**
Cotisation des salariés	0						**0**
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	1	0	0	0	0	3	**4**
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	1	**0**
Effet des liquidations	0	0	0	0	0	0	**0**
Coût financier	15	0	2	7	4	1	**30**
Écarts actuariels générés sur la période	-25	0	3	-12	-23	-4	**-62**
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-16	-1	-8	-31	-23	-32	**-111**
Prestations payées par le fond	-11						**-11**
Effet des variations de périmètre	-4	0	0	0	0	0	**-4**
Effet de change	-3					1	**-3**
Autres	0	0	0	0	0	0	**0**
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	**757**	**31**	**181**	**571**	**323**	**145**	**2009**
Dont valeur actualisée des obligations non financées	*279*	*31*	*181*	*571*	*323*	*145*	**1531**
Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées	*478*						**478**

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	**356**
Rendement implicite des actifs de régime	9
Écarts actuariels générés sur la période	-14
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	9
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-11
Effet des variations de périmètre	-4
Effet de change	-2
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	**341**
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	**1**
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	**1**

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	757	31	181	571	323	145	**2009**
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-341	0	0	0	0	0	**-341**
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	**-1**
Total Passif (actif) net à la clôture	**416**	**31**	**181**	**571**	**323**	**145**	**1668**
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	**416**	**31**	**181**	**571**	**323**	**145**	**1668**

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2017, sont les suivantes :

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	**797**	**29**	**175**	**561**	**333**	**142**	**2036**
Coût des services rendus	34	1	3	25	37	36	**137**
Cotisation des salariés	0						**0**
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-1	0	0	0	0	-3	**-3**
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	0	**-1**
Effet des liquidations	-1	0	0	0	0	-1	**-2**
Coût financier	16	0	3	9	5	1	**34**
Écarts actuariels générés sur la période	-11	2	7	24	-8	0	**15**
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-20	-1	-7	-32	-27	-36	**-123**
Prestations payées par le fond	-9	0	0	0	0	0	**-9**
Effet des variations de périmètre	-22	0	0	0	0	-1	**-23**
Effet de change	-18					-2	**-21**
Autres	0	0	0	0	-15	-2	**-17**
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	**765**	**31**	**181**	**588**	**326**	**134**	**2024**
Dont valeur actualisée des obligations non financées	*284*	*31*	*181*	*588*	*326*	*134*	***1543***
Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées	*480*						**480**

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	**356**
Rendement implicite des actifs de régime	9
Écarts actuariels générés sur la période	20
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	8
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-9
Effet des variations de périmètre	-13
Effet de change	-14
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	**356**
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	**0**
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	**1**

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	765	31	181	588	326	134	**2024**
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-356	0	0	0	0	0	**-356**
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	**-1**
Total Passif (actif) net à la clôture	**409**	**31**	**181**	**588**	**326**	**134**	**1668**
Actif disponible après effet du plafonnement	1						1
Total Passif à la clôture	**410**	**31**	**181**	**588**	**326**	**134**	**1669**

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Obligations	84	82
Actions	238	251
Biens immobiliers	1	1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	16	21
Juste valeur totale des actifs du régime	**341**	**356**
Dont marché actif	*336*	*350*
dont zone Euro	*14*	*14*

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (13 M€ au 31 décembre 2018, contre 12 M€ au 31 décembre 2017). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2019, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2018

En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	9
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	**14**

31/12/2017

En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	7
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	**12**

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Est principalement concerné le régime spécial de retraite du personnel au statut de l'EPIC SNCF Mobilités depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre des exercices 2018 et 2017 est détaillée ci-après :

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Coût des services rendus	35	1	3	21	39	42	**141**
Coût des services passés générés sur l'exercice	1	0	0	0	0	3	**4**
Dont effet des modifications de régime	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*3*	***4***
Dont effet des réductions de régime	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*	***0***
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	**0**
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						**0**
Autres	1	0	0	0	0	0	**1**
Marge opérationnelle	**37**	**1**	**3**	**21**	**39**	**45**	**146**
Intérêt financier net du régime	6	0	2	7	4	1	**21**
Dont coût financier	*15*	*0*	*2*	*7*	*4*	*1*	***30***
Dont rendement implicite des actifs du régime	*-9*						***-9***
Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif	*0*						***0***
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			-1	-23	-4	**-27**
Autres	1	0	0	0	0	0	**1**
Résultat financier	**7**	**0**	**2**	**6**	**-19**	**-3**	**-5**
Total Charge comptabilisée	**44**	**1**	**5**	**27**	**20**	**42**	**140**

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
Coût des services rendus	34	1	3	25	37	36	**137**
Coût des services passés générés sur l'exercice	-1	0	0	0	0	-3	**-5**
Dont effet des modifications de régime	*-1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*-3*	***-3***
Dont effet des réductions de régime	*-1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	***-1***
Effet des liquidations sur l'obligation	-1	0	0	0	0	-1	**-2**
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						**0**
Autres	0	0	0	0	0	0	**0**
Marge opérationnelle	**32**	**1**	**3**	**25**	**37**	**32**	**131**
Intérêt financier net du régime	6	0	3	9	5	1	**25**
Dont coût financier	*16*	*0*	*3*	*9*	*5*	*1*	***34***
Dont rendement implicite des actifs du régime	*-9*						***-9***
Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif	*0*						***0***
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			0	-8	0	**-7**
Autres	1	0	0	0	0	0	**1**
Résultat financier	**7**	**0**	**3**	**9**	**-3**	**2**	**19**
Total Charge comptabilisée	**39**	**1**	**6**	**34**	**35**	**34**	**149**

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,9 milliard d'euros sur 2018 (1,0 milliard d'euros en 2017). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut de l'EPIC SNCF Mobilités depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Depuis le 1er janvier 2013, compte tenu de l'application de la norme IAS19 révisée et de la suppression de la méthode du corridor, les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2018

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
(pertes) et gains					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	**-182**	**-10**	**63**	**-335**	**-464**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	25	0	-3	12	**34**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				**-14**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				**0**
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				**0**
Effet de change	1				**1**
Autres	0				**0**
Écarts de réévaluation à la clôture	**-170**	**-10**	**60**	**-324**	**-443**

31/12/2017

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
(pertes) et gains					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	**-216**	**-7**	**70**	**-312**	**-465**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	11	-2	-7	-24	**-22**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	20				**20**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				**0**
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				**0**
Effet de change	5				**5**
Autres	-1				-1
Écarts de réévaluation à la clôture	**-182**	**-10**	**63**	**-335**	**-464**

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro. Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises. Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier SNCF Logistics, ceux de la Grande Bretagne Eurostar, filiale du métier Voyages SNCF.

Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC SNCF Mobilités sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Dans le cadre de la réforme ferroviaire et des transferts au 1er juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les EPIC a été déterminée sur la base d'un taux différencié. Le taux d'adhésion des bénéficiaires de l'EPIC SNCF Mobilités ressort à 25,94 %, taux inchangé depuis 2015. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 9 M€ sur la valeur de l'engagement (9 M€ au 31 décembre 2017).

5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC SNCF Mobilités

Les engagements au titre des régimes de l'EPIC SNCF Mobilités représentant plus de 71 % du total Groupe, les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations sont détaillées ci-après :

	31/12/2018	31/12/2017
Taux d'actualisation	1,58 %	1,23 %
Taux d'inflation	1,90 %	1,75 %
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	*2,40 %*	*2,40 %*
Action sociale	*1,90 %*	*1,75 %*
Rentes Accidents du travail	*1,90 %*	*1,75 %*
Cessation progressive d'activité	*2,37 %*	*2,37 %*
IDR et médailles du travail	*2,37 %*	*2,37 %*
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	*CPR H / CPRF*	*CPR H / CPRF*
Rente AT actifs et retraités	*CPR AT*	*CPR AT*
Rente AT veuves	*CPR F*	*CPR F*
Cessation progressive d'activité	CPR 80 %H 20 %F	CPR 80 %H 20 %F
IDR et médailles du travail	*CPR 80 %H 20 %F*	*CPR 80 %H 20 %F*
Taux d'adhésion au régime CPA	25,94 %	25,94 %

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les régimes accordés par les filiales du Groupe, les hypothèses utilisées pour les principales zones monétaires sont les suivantes en fonction de la duration des régimes :

	31/12/2018					31/12/2017				
			Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède			Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède
	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB
Taux d'actualisation	1,68 %	1,40 %	1,26 %	2,90 %	2,50 %	1,35 %	1,10 %	0,88 %	2,70 %	2,80 %
Taux d'augmentation des salaires	2,00 %	2,63 %	4,29 %	2,70 %	3,00 %	2,00 %	2,61 %	4,34 %	2,60 %	3,00 %
Taux d'inflation	1,90 %	1,90 %	1,90 %	3,20 %	2,00 %	1,75 %	1,75 %	1,75 %	3,20 %	2,00 %

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

— pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

— pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité…), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	**-182**	**-10**	**63**	**-335**	**-464**				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-8	-2	-9	-5	**-23**	0	14	3	**17**
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	2	0	0	0	**2**	0	-5	-1	**-6**
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	31	2	6	17	**55**	1	14	2	**16**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	**25**	**0**	**-3**	**12**	**34**	**1**	**23**	**4**	**27**
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	-14				**-14**				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				**0**				
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	**-14**				**-14**				
Effet de change	1				**1**				
Autres	0				**0**				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	**-170**	**-10**	**60**	**-324**	**-443**				
Total ajustements liés à l'expérience	*-21*	*-2*	*-9*	*-5*	**-37**	*0*	*14*	*3*	**17**
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	*33*	*2*	*6*	*17*	**57**	*1*	*9*	*1*	**11**

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	**-216**	**-7**	**70**	**-312**	**-465**				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-12	-1	4	7	**-2**	0	24	4	**28**
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	11	0	0	0	**11**	0	0	0	**0**
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	12	-2	-10	-31	**-30**	-1	-16	-4	**-22**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	**11**	**-2**	**-7**	**-24**	**-22**	**0**	**8**	**0**	**7**
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	20				**20**				**0**
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				**0**				**0**
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	**20**				**20**				**0**
Effet de change	5				**5**				**0**
Autres	-1				**-1**				**0**
Gains (pertes) actuariels à la clôture	**-182**	**-10**	**63**	**-335**	**-464**				**0**
Total ajustements liés à l'expérience	*8*	*-1*	*4*	*7*	***17***	*0*	*24*	*4*	***28***
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	*23*	*-2*	*-10*	*-31*	***-19***	*-1*	*-16*	*-4*	***-22***

* Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

Au titre de l'exercice 2018, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la hausse des taux d'actualisation et d'inflation.

Au titre de l'exercice 2017, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse du taux d'actualisation.

5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2018.

31/12/2018 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25 pt	-42	-1	-7	-21	-9
Variation de - 0,25 pt	24	1	7	22	10
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25 pt		1	7	22	
Variation de - 0,25 pt		-1	-7	-21	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1 pt					9
Variation de - 1 pt					-9

31/12/2017 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25 pt	-39	-1	-7	-22	-9
Variation de - 0,25 pt	28	1	8	23	10
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25 pt		1	7	23	0
Variation de - 0,25 pt		-1	-7	-22	0
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1 pt					9
Variation de - 1 pt					-9

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeurs généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Avantages à court terme	3,7	2,8
Avantages postérieurs à l'emploi	0,0	0,0
Indemnités de fin de contrat	0,0	0,0
Total	**3,7**	**2,8**

L'évolution constatée s'explique par un élargissement du Comité Exécutif (COMEX), qui comprend 9,3 membres équivalent temps plein en 2018, contre 6,1 en 2017.

Le salaire brut moyen des membres du COMEX est en baisse de 14%.

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie.

L'EFN exclut les éléments suivants :

— les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5 ;

— les actifs et passifs financiers de concessions, car ils rémunèrent une prestation de transport ou le droit d'utiliser une infrastructure dans le cadre d'un accord de concession ;

— les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net ;

— les placements dans les instruments de capitaux propres, correspondant aux participations non consolidées.

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

— les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;

— les produits de la créance sur SNCF Réseau (voir note 6.1.2.1) ;

— les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.1.2.1) ;

— et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2018*	31/12/2017	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	**119**	**13**	**107**
Gains et pertes sur instruments dérivés	121		
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	25		
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-12		
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	0		
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	1		
Autres gains et pertes de juste valeur	-17		
Coût de l'endettement financier net	**-298**	**-259**	**-39**
Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti	*151*		
Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti	*-439*		
Autres charges et produits financiers	**-15**	**-26**	**11**
Coût de l'endettement financier net et autres	**-194**	**-272**	**78**

* La mise en œuvre de la norme IFRS 9 s'accompagne par des informations complémentaires en annexes pour ce qui concerne le coût de l'EFN (amendement IFRS 7). Les données comparatives ne sont pas retraitées (voir note 1.2.2).

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Charges financières	-757	-628	-129
Produits financiers	563	356	207
Coût de l'endettement financier net et autres	**-194**	**-272**	**78**

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur. Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

La classification et l'évaluation des actifs financiers requièrent de procéder à l'analyse des flux de trésorerie générés par ces actifs, et du modèle de gestion qui leur est appliqué. L'analyse des flux de trésorerie consiste à définir si l'actif financier génère uniquement des flux de remboursement du principal et des versements d'intérêts associés. Ces actifs sont dits SPPI (Seulement Paiement du Principal et de ses Intérêts). L'analyse du modèle de gestion a pour effet de déterminer si l'actif financier est détenu par le Groupe afin de :

— collecter les flux contractuels générés par l'actif financier ;

— collecter les flux contractuels générés par l'actif financier et suite à sa vente ;

— tout autre objectif de détention, notamment pour des raisons de transaction et d'optimisation à court terme.

Cette double analyse est de nature à déterminer la méthode d'évaluation applicable à chaque actif financier :

— évaluation au coût amorti ;

— évaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global ;

— évaluation à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Par ailleurs, les instruments de dette à l'actif (prêts, créances, obligations et autres titres) évalués au coût amorti sont soumis au modèle de dépréciation pour pertes attendues. Ces dépréciations, représentatives du risque de crédit de la contrepartie, sont comptabilisées par la contrepartie du compte de résultat dès l'octroi des prêts et créances ou acquisition des titres, sans qu'une indication objective de dépréciation ne soit identifiée. Elles sont estimées à hauteur des pertes de crédit que le Groupe s'attend à subir sur un horizon d'un an, sur la base des données historiques ou de la notation financière de la contrepartie. En cas de dégradation significative du risque de crédit, elles sont réévaluées de manière à représenter la perte attendue sur la durée de vie de l'actif financier.

Le Groupe ne comptabilise pas de dépréciation pour pertes attendues sur les actifs financiers suivants :

— les actifs détenus vis-à-vis d'une contrepartie publique présentant un risque de crédit négligeable ;

— les actifs détenus vis-à-vis d'une entité entrant dans le périmètre de consolidation du Groupe ;

— les actifs dont la perte attendue estimée n'est pas significative.

En cas d'indication objective d'une dépréciation, matérialisée par une baisse significative ou durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est comptabilisée par le résultat, représentant la perte de valeur avérée. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation…).

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé. Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus. Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement. Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés ;

— niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments ;

- niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2018					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	662	25	686	–	686	–	–	686	932	–	932	–
Créance envers SNCF	6.1.2.1	307	51	358	–	358	–	–	358	392	–	392	–
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	1478	42	1520	–	1520	–	–	1520	1841	–	1841	–
Cash collatéral actif		–	408	408	–	408	–	–	408	408	–	408	–
Autres prêts et créances	6.1.2.1	372	214	586	–	582	4	–	586	599	0	598	1
Actifs financiers de concession	3.3	923	137	–	–	1060	–	–	1060	1114	–	1114	–
Titres de dettes	6.1.2.3	72	–	72	–	–	72	–	72	72	–	72	0
Sous-total instruments de dette		**3813**	**877**	**3630**	**–**	**4614**	**76**	**–**	**4690**	**5358**	**0**	**5356**	**1**
Actifs de retraite	5	13											
Placements dans des instruments de capitaux propres	6.1.2.2	198	0	–	171	–	26	–	197	197	8	22	168
Instruments de transaction	6.1.2.3	–	2	2	–	–	2	–	2	2	2	0	–
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	251	146	397	–	–	–	397	397	397	–	397	–
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	689	204	894	–	–	894	–	894	894	–	894	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	–	4954	4954	–	–	4954	–	4954	4954	3906	1048	0
Total des actifs financiers courants et non courants		**4964**	**6183**	**9877**	**171**	**4614**	**5953**	**397**	**11134**	**11802**	**3916**	**7717**	**170**
Emprunts obligataires		10454	1196	11650	–	11502	148	–	11650	13587	–	13587	–
Emprunts auprès des établissements de crédit		2019	351	2371	–	2371	–	–	2371	2381	0	2381	–
Dettes de location-financement		404	90	493	–	493	–	–	493	494	-0	494	–
Sous-total emprunts	6.1.2.4	**12877**	**1637**	**14514**	**–**	**14366**	**148**	**–**	**14514**	**16462**	**0**	**16462**	**–**
dont :													
- ne faisant pas l'objet d'une couverture		*8360*	*1097*	*9457*	–	*9457*	–	–	*9457*	*11035*	*0*	*11035*	–
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de flux de trésorerie		*2185*	*498*	*2683*	–	*2683*	–	–	*2683*	*2957*	–	*2957*	–
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		*2186*	*41*	*2227*	–	*2227*	–	–	*2227*	*2322*	*0*	*2322*	–
*- évalués selon l'option « juste valeur » **		*146*	*2*	*148*	–	–	*148*	–	*148*	*148*	*0*	*148*	–
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	456	27	482	–	–	–	482	482	482	–	482	–
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	540	105	645	–	–	645	–	645	645	–	645	–
Emprunts et dettes financières		**13872**	**1769**	**15641**	**–**	**14366**	**793**	**482**	**15641**	**17589**	**0**	**17589**	**–**
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	–	1422	1422	–	1422	–	–	1422	1422	456	966	–
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1558	–	–	1558	–	–	–	1558	1558	–	–	1558
Total des passifs financiers courants et non courants		**15430**	**3191**	**17063**	**1558**	**15788**	**793**	**482**	**18621**	**20569**	**456**	**18555**	**1558**
Endettement financier net du groupe		**10042**	**-2856**	**7186**	**–**	**12234**	**-5134**	**85**	**7186**	**8520**	**-3452**	**11974**	**-1**

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.
* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 120M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

31/12/2017					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	665	26	691	–	691	–	–	691	981	–	981	–
Créance envers SNCF	6.1.2.1	356	51	407	–	407	–	–	407	448	–	448	–
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	1491	42	1533	–	1533	–	–	1533	1923	–	1923	–
Cash collatéral actif		–	573	573	–	573	–	–	573	573	–	573	–
Autres prêts et créances	6.1.2.1	453	57	510	–	510	–	–	510	530	1	528	1
Actifs financiers de concession	3.3	1195	117		–	1312	–	–	1312	1439	–	1439	–
Sous-total prêts et créances		**4160**	**867**	**3715**	**–**	**5027**	**–**	**–**	**5027**	**5895**	**1**	**5892**	**1**
Actifs de retraite	5	13									–	–	–
Actifs disponibles à la vente		229	–		229	–	–	–	229	229	–	38	191
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.3	–	1	1	–	–	1	–	1	1	1	0	–
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	336	91	426	–	–	–	426	426	426	–	426	–
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	736	115	852	–	–	852	–	852	852	–	852	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	–	6394	6394	–	–	6394	–	6394	6394	5624	770	0
Total des actifs financiers courants et non courants		**5474**	**7468**	**11387**	**229**	**5027**	**7246**	**426**	**12929**	**13796**	**5626**	**7978**	**193**
Emprunts obligataires		10878	1598	12476	–	12297	179	–	12476	14598	–	14598	–
Emprunts auprès des établissements de crédit		2004	95	2099	–	2099	–	–	2099	2112	0	2111	0
Dettes de location-financement		641	217	858	–	858	–	–	858	857	0	857	0
Sous-total emprunts	6.1.2.4	**13523**	**1910**	**15433**	**–**	**15254**	**179**	**–**	**15433**	**17566**	**0**	**17566**	**0**
dont :													
- évalués au coût amorti		*11215*	*1837*	*13052*	–	*13052*	–	–	*13052*	*15085*	*0*	*15084*	*0*
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		*2162*	*40*	*2202*	–	*2202*	–	–	*2202*	*2302*	–	*2302*	–
*- évalués selon l'option «juste valeur» **		*147*	*32*	*179*	–	–	*179*	–	*179*	*179*	–	*179*	–
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	494	31	525	–	–	–	525	525	525	–	525	–
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	590	114	704	–	–	704	–	704	704	–	704	–
Emprunts et dettes financières		**14608**	**2054**	**16662**	**–**	**15254**	**883**	**525**	**16662**	**18795**	**0**	**18794**	**0**
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	–	2640	2640	–	2640	–	–	2640	2640	262	2378	–
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1275	–	–	1275	–	–	–	1275	1275	–	–	1275
Total des passifs financiers courants et non courants		**15883**	**4693**	**19301**	**1275**	**17893**	**883**	**525**	**20576**	**22710**	**262**	**21172**	**1275**
Endettement financier net du groupe		**10571**	**-2657**	**7914**	**–**	**14178**	**-6364**	**99**	**7914**	**9307**	**-5364**	**14671**	**-1**

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.
* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 145 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

6.1.2.1. Actifs financiers au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Créance sur SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France jusqu'au 31 décembre 2014)
La loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF), précise, dans son article 7, qu'en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1er 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 du groupe SNCF Mobilités, d'une créance sur RFF, le passif de l'entreprise restant identique.

La créance sur RFF a été constituée 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 celle 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 du groupe SNCF Mobilités 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.

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie. Au 31 décembre 2018, la créance sur SNCF Réseau ne fait l'objet d'aucune couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie, de même qu'au 31 décembre 2017.

Créance envers SNCF
La créance envers SNCF résulte des opérations de transfert réalisées en application de la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Elle reflète le paiement à crédit par SNCF du prix de transfert en dix annuités jusqu'au 1er juillet 2025 et porte intérêt à taux fixe. Elle est comptabilisée au coût amorti.

Créance sur la caisse de la dette publique
Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1er janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1er janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

À l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

— reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées ;

— détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1er janvier 2006, à savoir :

— la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

— les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés.

Autres prêts et créances
Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs »). Pour l'essentiel, ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE). Lorsqu'ils sont non SPPI, ces actifs sont évalués à leur juste valeur (voir note 6.1.2.3).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

6.1.2.2. Actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres

Les instruments de dette à l'actif (autres prêts et créances, titres de dette), dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le double objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie et le produit de leur cession ultérieure, sont comptabilisés à leur juste valeur par la contrepartie des capitaux propres recyclables.

Les instruments de capitaux propres (actions et participations non consolidées) peuvent être évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables sur choix irrévocable du Groupe. Ce choix est effectué titre par titre.

Au 31 décembre 2018, le Groupe ne détient pas d'instruments de dette évalués à la juste valeur par capitaux propres.

Les placements dans des instruments de capitaux propres comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 171 M€ (229 M€ au 31 décembre 2017), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et qui ne sont pas destinés à être cédés.

Ces titres de participation sont évalués à la juste valeur à chaque clôture, et les variations de juste valeur sont portées directement dans les capitaux propres, dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base des perspectives de rentabilité ou de la quote-part des capitaux propres lorsqu'elle donne une bonne indication de la valeur de marché de la participation. En cas de cession, les montants constatés en capitaux propres ne sont pas repris en résultat. La plus ou moins-value réalisée est ainsi maintenue dans les capitaux propres.

Ces instruments ne font l'objet d'aucune dépréciation pour perte de valeur.

6.1.2.3. Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs financiers qui ne génèrent pas que des flux de remboursement du principal et de ses intérêts (non SPPI), ainsi que ceux détenus pour en tirer un profit à court terme (actifs de transaction), sont comptabilisés à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Les actifs dits non SPPI comprennent les obligations remboursables en actions, les parts détenues par le Groupe dans les fonds de capital investissement, ainsi que les actions et titres de participation pour lesquels le Groupe n'a pas fait le choix d'une évaluation à la juste valeur par la contrepartie des capitaux propres (Voir note 6.1.2.2).

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie quand les critères requis sont réunis.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF Mobilités fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires.
Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average).
Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

6.1.2.4. Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers sont évalués selon l'une des modalités suivantes :

— À la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat pour les passifs détenus à des fins de transaction et ceux que le Groupe choisit d'évaluer à la juste valeur sur option lorsque les critères requis sont réunis ;

— Au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif (TIE) pour les autres passifs financiers.

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). Cette option est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.
La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier, hormis la composante du risque de crédit propre qui est à comptabiliser directement dans les capitaux propres. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. À chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue.
Elle est évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque l'engagement provient d'une transaction récente, et, à défaut, suivant le niveau 3. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.5. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.
En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13.
En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	2153	4798	-2645
Disponibilités	2801	1596	1205
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	**4954**	**6394**	**-1440**
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-455	-261	-194
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	**4498**	**6132**	**-1634**

*Y compris dépôts et billets de trésorerie.

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 1456 M€ au 31 décembre 2018 (4027 M€ au 31 décembre 2017).

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 1720 M€ en 2018 (2395 M€ en 2017). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 1438 M€ (2054 M€ en 2017). L'incidence de la variation du BFR présente un solde positif en 2018 (158 M€) contre un solde positif en 2017 (23 M€).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 441 M€ en 2018 (négatifs de 1467 M€ en 2017).

— Les décaissements proviennent principalement :

• des investissements corporels et incorporels pour 2648 M€ en 2018 (2482 M€ en 2017) ; ils sont détaillés en note 4.1.3 ;

• des nouveaux actifs financiers de concession pour 1028 M€ en 2018 (1047 M€ en 2017).

— Ils sont compensés par :

• des incidences des variations de périmètre pour 614 M€ en 2018 liées principalement à la cession de la foncière VESTA (61 M€ en 2017, dont 180 M€ de trésorerie provenant de la cession de STVA) ;

• des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 271 M€ en 2018 contre 336 M€ en 2017 ;

• des subventions d'investissement reçues pour 365 M€ en 2018 contre 315 M€ en 2017 ;

• des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1379 M€ en 2018 contre 1031 M€ en 2017.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 2900 M€ en 2018 (ils étaient positifs de 936 M€ en 2017). Ils proviennent principalement :

— du paiement des dividendes à l'EPIC SNCF pour 186 M€ (110 M€ en 2017) ;

— du paiement des intérêts financiers net pour 313 M€ (296 M€ en 2017) ;

— des remboursements de dettes de trésorerie pour 1445 M€ essentiellement sur l'EPIC SNCF Mobilités (contre des remboursements de dettes de trésorerie de 49 M€ en 2017) ;

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances SNCF Réseau et CDP pour 1266 M€ principalement sur l'EPIC SNCF Mobilités (393 M€ en 2017) ; les encaissements sur les créances SNCF Réseau s'élèvent à 5 M€ (6 M€ en 2017) et les encaissements sur la créance CDP à 0 M€ (0 M€ en 2017).

— de nouveaux emprunts pour 319 M€ (1810 M€ en 2017) dont 24 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités (1444 M€ en 2017). En 2017, un emprunt obligataire d'un montant de 1 milliard d'euros, à taux fixe swappé à taux variable pour la moitié du montant, avait été émis en date du 2 février par l'EPIC SNCF Mobilités. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. Une seconde tranche de 300 M€ avait été émise le 31 mai 2017.

6.1.2.6. Variations des passifs issus des activités de financement

Le rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture de l'état de situation financière consolidé des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers qui couvrent ces passifs s'établit comme suit :

	31/12/2017	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					31/12/2018
En millions d'euros	Total	Émissions d'emprunts	Rembour-sements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de tréso-rerie	Flux de trésorerie issus des opéra-tions sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	**20314**	**319**	**-1269**	**-5**	**-1445**	**0**	**187**	**-3**	**23**	**46**	**-2**	**18165**
Emprunts obligataires	12476	8	-782	-10	0	0	-41	0	0	0	0	11650
Emprunts auprès des établissements de crédit	2099	297	-60	1	0	0	17	-2	19	0	0	2371
Dettes de location-financement	858	15	-427	0	0	0	0	-1	5	46	-1	493
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2378	0	0	0	-1445	0	33	0	0	0	0	966
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1275	0	0	0	0	0	283	0	0	0	0	1558
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1229	0	0	4	0	0	-105	0	0	0	0	1127
Actifs (B)	**3551**	**0**	**-4**	**1**	**0**	**0**	**-2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**3549**
Créance envers SNCF Réseau	691	0	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	686
Créance envers SNCF - ICNE	6	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	5
Créance sur la Caisse de la dette publique	1533	0	0	0	0	0	-13	0	0	0	0	1520
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Dépôts et cautionnements	39	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	42
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1278	0	0	2	0	0	10	0	0	0	0	1290
Produits et charges financiers (C)		**0**	**0**	**-307**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Charges		0	0	-662	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	355	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)	**16763**	**319**	**-1266**	**-313**	**-1445**	**0**	**189**	**-4**	**23**	**46**	**-3**	**14616**

	31/12/2016	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					31/12/2017
En millions d'euros	Total	Émissions d'emprunts	Rembour-sements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de tréso-rerie	Flux de trésorerie issus des opéra-tions sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	**19186**	**1810**	**-395**	**11**	**-49**	**-4**	**-404**	**-76**	**179**	**61**	**-4**	**20314**
Emprunts obligataires	11432	1428	-118	22	0	0	-288	0	0	0	0	12476
Emprunts auprès des établissements de crédit	1845	370	-198	1	0	0	13	-69	158	0	-20	2099
Dettes de location-financement	860	12	-79	0	0	0	0	-3	4	61	3	858
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2457	0	0	0	-49	0	-45	0	0	0	15	2378
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1177	0	0	0	0	-4	86	0	16	0	0	1275
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1415	0	0	-12	0	0	-170	-4	1	0	-1	1229
Actifs (B)	**3929**	**0**	**-2**	**3**	**0**	**0**	**-383**	**-2**	**10**	**0**	**-3**	**3551**
Créance envers SNCF Réseau	697	0	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	691
Créance envers SNCF - ICNE	6	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	6
Créance sur la Caisse de la dette publique	1545	0	0	0	0	0	-12	0	0	0	0	1533
Autres prêts et créances - ICNE	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	-2	5
Dépôts et cautionnements	29	0	4	0	0	0	0	-2	9	0	-1	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1647	0	0	4	0	0	-371	0	0	0	-1	1278
Produits et charges financiers (C)		**0**	**0**	**-303**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Charges		0	0	-597	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	293	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)	**15257**	**1810**	**-393**	**-296**	**-49**	**-4**	**-21**	**-74**	**169**	**61**	**0**	**16763**

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le Conseil d'administration du groupe et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

6.2.1 Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2018 est de 99,40 % comparée à 108,50 % au 31 décembre 2017. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,41 % pour l'exercice 2018 contre 3,01 % pour l'exercice 2017.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

— à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;

— aux dettes en juste valeur sur option ;

— aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

	31/12/2018				31/12/2017			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
En millions d'euros	**Résultat**	**Réserves recyclables**	**Résultat**	**Réserves recyclables**	**Résultat**	**Réserves recyclables**	**Résultat**	**Réserves recyclables**
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	8	0	-5	0	4	0	-5	0
Dettes en juste valeur sur option	4	0	-4	0	4	0	-5	0
Dérivés non qualifiés de couverture	15	0	-29	0	8	0	-19	**0**
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	0	47	0	-51	0	43	0	-38
Total	**27**	**47**	**-38**	**-51**	**16**	**43**	**-28**	**-38**

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit:

	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Taux fixe	11826	12493	10954	11566
Taux variable	2688	2940	3560	3867
Total des emprunts	**14514**	**15433**	**14514**	**15433**

6.2.2 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF Mobilités, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2018, la part de l'endettement financier net restant en devises pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, diminue et s'élève à 0,18 % (0,17 % au 31 décembre 2017).

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Euro	11416	12229	13620	14705
Franc suisse	880	1137	0	0
Dollar américain	495	408	364	283
Dollar canadien	32	34	32	34
Livre sterling	1175	1093	391	292
Yen	267	277	0	0
Dollar australien	63	74	62	74
Dollar hong-kong	142	136	0	0
Autres	45	45	45	45
Total des emprunts	**14514**	**15433**	**14514**	**15433**

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, les dettes en Franc suisse sont totalement couvertes et les dettes en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Dollar.

6.2.3 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

— Pour l'année 2017 et dans un contexte de baisse des prix du baril en deçà de 50 $, l'EPIC SNCF Mobilités a décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place de dérivés, pour un volume de 8400 tonnes. Ces dérivés ont dégagé sur l'exercice un gain de 0,236 M€.

Pour l'année 2018, il a été décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place des dérivés, pour un volume de 5000 tonnes, dégageant sur l'exercice un gain de 0,52 M€.

Pour l'année 2019 et dans un contexte de forte tension économique, une couverture de flux de trésorerie a été initiée pour un volume de 9600 tonnes, par la mise en place de dérivés, entrainant une juste valeur passive de 0,51 M€.

— Chez Keolis, six tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 6 822 tonnes de gasoil au 31 décembre 2017, ont été mis en place par Keolis SA et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels sont comptabilisés en tant que créances d'exploitation et présentent une juste valeur de +0,2 M€ à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 30 juin 2018 et le 30 septembre 2019.

Treize tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 7 961 tonnes de gasoil au 31 décembre 2018, ont été mis en place et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels présentent une juste valeur de -0,6 M€ à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 31 mai 2019 et le 31 août 2020.

— SNCF Énergie, en sa qualité de fournisseur d'électricité aux filiales du Groupe pour les besoins d'énergie de traction sur le réseau français, contractualise des contrats à terme auprès du marché ou des organismes régulateurs. Lorsque les volumes contractualisés sont destinés exclusivement à couvrir les besoins physiques du Groupe, ils ne font pas l'objet d'une qualification en dérivés, en vertu de l'exemption dite «pour usage propre» prévue par la norme IFRS 9. En revanche, lorsque les volumes peuvent faire l'objet d'un débouclage sur le marché dans un objectif d'optimisation financière, ils sont qualifiés de dérivés de transaction.

En 2018, une variation positive de juste valeur à hauteur de 107 M€ a été reconnue dans le résultat financier du Groupe au titre de ces dérivés.

6.2.4 Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

6.2.4.1. Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise, pour la société SNCF Mobilités, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, «commercial paper»), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition, ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille des placements dans les instruments de capitaux propres

Les placements dans les instruments de capitaux propres sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés. Une juste valeur de ces instruments est déterminée à chaque clôture.

6.2.4.2. Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de versement/réception de collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec la société mère afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 «Informations à fournir: compensation des actifs financiers et des passifs financiers». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation lorsqu'ils sont qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9. Au 31 décembre 2018, ils sont actifs pour 0 M€ (2 M€ au 31 décembre 2017) et passifs pour 9 M€ (3 M€ au 31 décembre 2017). La colonne «Cash collateral» correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 «Instruments financiers: présentation».

				Montants non compensés au bilan		
31/12/2018 En millions d'euros	**Montants bruts**	**Montants compensés au bilan**	**Montants nets présentés au bilan**	**Cash collatéral**	**Dérivés avec accord de compensation**	**Montants nets selon IFRS 7**
Instruments financiers dérivés actifs	1 291	0	1 291	452	507	331
Instruments financiers dérivés passifs	1 136	0	1 136	408	503	226
Position nette sur instruments dérivés	154	0	154	45	4	106

				Montants non compensés au bilan		
31/12/2017 En millions d'euros	**Montants bruts**	**Montants compensés au bilan**	**Montants nets présentés au bilan**	**Cash collatéral**	**Dérivés avec accord de compensation**	**Montants nets selon IFRS 7**
Instruments financiers dérivés actifs	1 280		1 280	710	393	177
Instruments financiers dérivés passifs	1 233		1 233	573	392	268
Position nette sur instruments dérivés	48		48	137	1	-90

Au 31 décembre 2018, trois contreparties représentent 99,5% du risque de crédit de la position active.

Au 31 décembre 2017, trois contreparties représentent 99% du risque de crédit de la position active.

L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

6.2.5 Gestion du risque de liquidité

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de Neu-CP (anciennement dénommé billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 050 M€, utilisé à hauteur de 208 M€ au 31 décembre 2018 (800 M€ au 31 décembre 2017) et en moyenne à hauteur de 147 M€ pendant l'exercice 2018, contre 390 M€ en 2017.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 000 M€, utilisé à hauteur de 299 M€ au 31 décembre 2018 (860 M€ au 31 décembre 2017) et en moyenne à hauteur de 530 M€ pendant l'exercice 2018 (410 M€ sur 2017).

En outre, la société dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 815 M€ (815 M€ en 2017). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante:

	Total	**Échéancier**		
En millions d'euros		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2018	1 617	504	1 060	53
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2017	1 437	402	1 029	6

La société SNCF Mobilités, centralisant l'essentiel de l'endettement du groupe SNCF Mobilités, n'est pas soumise à des engagements relatifs au maintien de ratios financiers.

Certaines filiales du Groupe portent des lignes de crédit locales pour le besoin de leurs activités opérationnelles, soumises à des engagements en termes de ratios financiers. Au 31 décembre 2018, ces ratios sont respectés.

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit:

En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Moins d'1 an	1 526	1 849
De 1 à moins de 5 ans	4 627	3 116
De 5 à moins de 10 ans	4 893	6 979
De 10 à moins de 20 ans	2 367	2 386
20 ans et plus	988	989
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	24	25
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	89	89
Total	**14 514**	**15 433**
Juste valeur des dérivés non courants	995	1 084
Juste valeur des dérivés courants	132	144
Total emprunts et dettes financières	**15 641**	**16 661**

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

Flux d'échéances **31/12/2018**

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	**-14428**	**-1367**	**-4570**	**-4544**	**-2676**	**-1273**
Capital	-10997	-931	-3006	-3821	-2216	-1023
Flux d'intérêts	-3431	-436	-1564	-722	-460	-250
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	**-2389**	**-357**	**-1375**	**-645**	**-12**	**0**
Capital	-2365	-345	-1364	-644	-11	0
Flux d'intérêts	-24	-11	-11	0	-2	0
Sur dettes de location-financement	**-510**	**-103**	**-262**	**-28**	**-116**	**0**
Capital	-493	-90	-258	-29	-118	0
Flux d'intérêts	-16	-14	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	**-17327**	**-1827**	**-6207**	**-5216**	**-2804**	**-1273**
Capital	-13855	-1365	-4627	-4494	-2344	-1023
Flux d'intérêts	-3472	-461	-1579	-722	-460	-250
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	**-1422**	**-1422**	**0**	**0**	**0**	**0**
I - Total emprunts	**-18749**	**-3248**	**-6207**	**-5216**	**-2804**	**-1273**
Sur créance SNCF Réseau	**937**	**58**	**878**	**1**	**0**	**0**
Capital	665	3	661	1	0	0
Flux d'intérêts	272	54	217	0	0	0
Sur créance SNCF	**394**	**56**	**225**	**113**	**0**	**0**
Capital	353	46	199	108	0	0
Flux d'intérêts	41	10	27	5	0	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	**1846**	**99**	**1747**	**0**	**0**	**0**
Capital	1407	0	1407	0	0	0
Flux d'intérêts	439	99	340	0	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	**1158**	**646**	**207**	**221**	**83**	**0**
Capital	1123	616	204	220	82	0
Flux d'intérêts	35	30	3	1	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	**4954**	**4954**	**0**	**0**	**0**	**0**
II - Actifs financiers	**9289**	**5813**	**3058**	**335**	**83**	**0**
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-223	-49	-110	-61	-3	0
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-689	-109	-410	-170	0	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	476	63	175	153	80	4
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	859	153	535	170	0	0
III - Instruments financiers dérivés	**422**	**58**	**190**	**92**	**77**	**4**
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	**-9038**	**2623**	**-2959**	**-4790**	**-2644**	**-1269**

Flux d'échéances **31/12/2017**

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	**-15651**	**-1786**	**-3065**	**-6798**	**-2708**	**-1293**
Capital	-11778	-1322	-1457	-5773	-2216	-1009
Flux d'intérêts	-3872	-464	-1608	-1025	-492	-284
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	**-2128**	**-102**	**-1423**	**-573**	**-28**	**-2**
Capital	-2096	-93	-1405	-568	-28	-2
Flux d'intérêts	-32	-9	-18	-5	0	0
Sur dettes de location-financement	**-871**	**-227**	**-419**	**-107**	**-117**	**0**
Capital	-858	-217	-414	-108	-119	0
Flux d'intérêts	-13	-11	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	**-18650**	**-2115**	**-4907**	**-7478**	**-2854**	**-1295**
Capital	-14732	-1632	-3277	-6449	-2364	-1011
Flux d'intérêts	-3917	-484	-1630	-1029	-491	-284
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	**-2640**	**-2640**	**0**	**0**	**0**	**0**
I - Total emprunts	**-21289**	**-4755**	**-4907**	**-7478**	**-2854**	**-1295**
Sur créance SNCF Réseau	**996**	**59**	**268**	**669**	**0**	**0**
Capital	670	5	50	614	0	0
Flux d'intérêts	326	54	217	54	0	0
Sur créance SNCF	**454**	**56**	**227**	**170**	**0**	**0**
Capital	401	45	195	161	0	0
Flux d'intérêts	53	11	32	9	0	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	**1944**	**99**	**858**	**988**	**0**	**0**
Capital	1407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	537	99	358	81	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	**1178**	**660**	**268**	**184**	**66**	**1**
Capital	1141	624	267	183	66	1
Flux d'intérêts	37	35	1	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	**6394**	**6394**	**0**	**0**	**0**	**0**
II - Actifs financiers	**10966**	**7268**	**1621**	**2010**	**66**	**1**
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-66	-47	-52	22	18	-8
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-797	-106	-419	-273	0	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	335	48	124	77	75	12
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1015	153	564	298	0	0
III - Instruments financiers dérivés	**486**	**48**	**217**	**123**	**94**	**4**
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	**-9837**	**2561**	**-3068**	**-5344**	**-2694**	**-1290**

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des actifs financiers de concession (en dehors de l'EFN) se présentent comme suit :

Flux d'échéances **31/12/2018**

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Actifs financiers de concession	**1 165**	**174**	**974**	**17**	**0**	**0**
Capital	1 124	137	971	17	0	0
Flux d'intérêts	40	36	4	0	0	0

Flux d'échéances **31/12/2017**

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Actifs financiers de concession	**1 435**	**159**	**1 259**	**2**	**15**	**0**
Capital	1 341	108	1 216	2	15	0
Flux d'intérêts	93	51	43	0	0	0

6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Selon la norme IFRS 9, les instruments dérivés sont des instruments financiers qui requièrent un investissement initial faible ou nul, dont la valeur fluctue par référence à un élément sous-jacent (taux d'intérêt, cours de change, cours d'une matière première...), et dont le règlement intervient à une date ultérieure.

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

Les instruments dérivés sont comptabilisés par défaut en tant que dérivés de transaction, sauf lorsqu'une relation de couverture est documentée à leur mise en place.

Couverture de flux de trésorerie
Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur
Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période ;

— l'élément couvert est comptabilisé au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.
En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

Coûts de couverture
Depuis l'entrée en vigueur de la norme IFRS 9, les coûts de couverture, incluant les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread) et la valeur temps des options, sont exclus des relations de couverture. Les variations de leur juste valeur sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).

Transaction
Lorsque les conditions permettant de bénéficier de la comptabilité de couverture ne sont pas réunies au sens de la norme IFRS 9, l'instrument est qualifié de dérivé de transaction. La variation de sa juste valeur est enregistrée en résultat de la période, au sein du résultat financier, y compris lorsque le dérivé est associé à des opérations d'exploitation.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs (hors dérivés de matières premières qualifiés de couverture), courants et non courants, se répartit comme suit :

	31/12/2018			31/12/2017		
En millions d'euros	**Non courant**	**Courant**	**Total**	**Non courant**	**Courant**	**Total**
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	131	125	256	240	76	315
Dérivés de couverture de juste valeur	119	21	141	96	15	111
Dérivés de transaction	689	204	894	736	115	852
Total instruments dérivés actifs	**940**	**350**	**1 290**	**1 072**	**206**	**1 278**
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	417	37	454	452	48	500
Dérivés de couverture de juste valeur	39	-11	28	42	-17	25
Dérivés de transaction	540	105	645	590	114	704
Total instruments dérivés passifs	**995**	**132**	**1 127**	**1 084**	**144**	**1 229**

6.3.1 Lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts

Les relations de couverture définies par le Groupe sont de nature à permettre une compensation entre la variation de juste valeur ou de flux de trésorerie d'un instrument de couverture et celle d'un élément couvert.

Le groupe SNCF Mobilités intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. L'objectif poursuivi est ainsi de couvrir le risque de change, correspondant aux fluctuations de la valeur ou des flux de trésorerie des emprunts concernés dus à des variations des cours des monnaies étrangères.

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Le risque couvert correspond ainsi au risque que la valeur ou flux de trésorerie des dettes concernées fluctue en raison des variations du taux d'intérêt de marché.

Par ailleurs, en raison des fluctuations du cours de certaines matières premières nécessaires aux besoins de production, le Groupe contractualise des swaps ou des contrats à terme permettant de couvrir le risque de prix.

Les instruments dérivés qui ne sont pas qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9 sont comptabilisés en tant qu'actifs de transaction.

Le tableau suivant présente, par type de risque, le lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts :

31/12/2018 En millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés [1]		Variation de juste valeur de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert [2]		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période [3]	Inefficacité de la couverture [4]
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	**1 484**	**1 484**	**69**	**7**	**15**	**0**	**1 545**	**-34**	**-18**	**-3**
Swaps de taux	1 484	1 484	69	7	15					
Risque de change	**633**	**565**	**71**	**21**	**9**	**0**	**682**	**-35**	**-6**	**2**
Cross-currency swaps*	633	565	71	21	9					
Couverture de juste valeur	**2 117**	**2 049**	**141**	**28**	**24**	**0**	**2 227**	**-69**	**-24**	**0**
Risque de taux	**2 906**	**3 399**	**12**	**361**	**51**				**-50**	**1**
Swaps de taux	2 906	2 906	11	361	49					
Options de taux	0	387	1	0	2					
Instruments de pré-couverture	0	106	0	0	0					
Risque de change	**1 495**	**1 512**	**244**	**93**	**-53**				**67**	**0**
Cross-currency swaps**	1 317	1 335	242	92	-53					
Achats ou ventes de devises	26	25	0	1	-2					
Instruments de pré-couverture	151	151	2	0	2					
Risque de prix	***	***	**0**	**9**	**-8**				**7**	**0**
Instruments fermes			0	9	-8					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	**4 401**	**4 912**	**256**	**463**	**-10**				**23**	**0**
Instruments de taux	**7 668**	**7 668**	**737**	**628**	**-32**					
Swaps de taux	7 168	7 168	737	619	-24					
Options de taux	500	500	0	10	-8					
Instruments de change	**666**	**708**	**35**	**2**	**0**					
Swaps de devises	371	434	3	2	0					
Cross-currency swaps	122	120	28	0	-3					
Achats ou ventes de devises	173	154	4	0	3					
Instruments de prix			**122**	**15**	**107**					
Instruments fermes			122	15	107					
Instruments conditionnels										
Transaction	**8 333**	**8 375**	**894**	**645**	**76**					

* Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -28 M€.
** Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 166 M€.
*** Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.3.2.
(1) La valeur comptable des instruments de couverture des risques de change et de taux est restituée dans l'état de situation financière au sein des actifs financiers ou passifs financiers courants ou non courants selon leur sens et échéance. La valeur comptable des instruments de couverture de risque de prix est restituée dans l'état de situation financière au sein des créances ou dettes d'exploitation selon leur sens.
(2) La valeur comptable des éléments de l'EFN est restituée dans l'état de situation financière au sein des passifs financiers courants et non courants selon leur échéance. Celle des éléments de BFR est restituée au sein des créances et dettes d'exploitation. Les transactions futures ne font pas l'objet d'une restitution dans les états de synthèse.
(3) La variation de juste valeur indiquée correspond à celle retenue pour le calcul de l'inefficacité.
(4) L'inefficacité de la couverture des risques de change et de taux est restituée dans le compte de résultat consolidé au sein du coût de l'endettement financier net et autres. Celle générée par la couverture du risque de prix est restituée au sein de la marge opérationnelle.
Un montant positif est un produit, un montant négatif une charge.

L'inefficacité présentée, non significative, peut trouver sa source dans :

— des taux de référence différents entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;

— des décalages au niveau des dates de tombées des flux de trésorerie (date de maturité, date de paiement…) entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;

— de différences d'intérêts courus entre l'élément couvert et l'instrument de couverture.

	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés		Variation de juste valeur de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période	Inefficacité de la couverture
31/12/2017 En millions d'euros	**Donnés**	**Reçus**	**Actif**	**Passif**		**Actif**	**Passif**			
Risque de taux	**1 484**	**1 484**	**53**	**9**	**-18**	**0**	**1 526**	**-16**	**17**	**-1**
Swaps de taux			53	9	-18					
Risque de change	**633**	**550**	**58**	**16**	**-88**	**0**	**675**	**-29**	**89**	**0**
Cross-currency swaps*			58	16	-88					
Couverture de juste valeur	**2 117**	**2 034**	**111**	**25**	**-106**	**0**	**2 202**	**-44**	**105**	**-1**
Risque de taux	**3 041**	**3 378**	**18**	**423**	**73**				**-92**	**-4**
Swaps de taux			18	421	72					
Options de taux			0	1	1					
Risque de change	**1 564**	**1 609**	**298**	**78**	**-176**				**180**	**-1**
Cross-currency swaps**			297	78	-179					
Achats ou ventes de devises			1	0	2					
Risque de prix	**135**	**130**	**2**	**3**	**-12**				**12**	**0**
Instruments fermes			2	3	-12					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	**4 739**	**5 117**	**317**	**504**	**-116**				**101**	**-6**
Instruments de taux			**817**	**675**	**-15**					
Swaps de taux			817	673	-21					
Options de taux			0	2	7					
Instruments de change			**34**	**29**	**-47**					
Swaps de devises			3	27	-47					
Cross-currency swaps			30	1	0					
Achats ou ventes de devises			0	1	0					
Transaction			**852**	**704**	**-62**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 104 M€.
** Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 656 M€.

6.3.2 Échéanciers des engagements nominaux

Aux 31 décembre 2018 et 2017 les engagements nominaux des différents instruments de couverture souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, par type de risque couvert, sont les suivants :

	Engagements nominaux reçus 31/12/2018					
En millions d'euros	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de taux	1 484	0	24	50	1 410	0
Risque de change	565	0	222	168	56	119
Couverture de juste valeur	**2 049**	**0**	**247**	**218**	**1 466**	**119**
Risque de taux	3 399	545	1 597	1 058	50	150
Risque de change	1 512	620	266	494	0	131
Couverture de flux de trésorerie	**4 912**	**1 166**	**1 863**	**1 552**	**50**	**281**

	Engagements nominaux reçus 31/12/2017					
En millions d'euros	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de taux	1 484	0	0	74	1 410	0
Risque de change	550	0	214	169	56	111
Couverture de juste valeur	**2 034**	**0**	**214**	**243**	**1 466**	**111**
Risque de taux	3 378	549	1 705	924	50	150
Risque de change	1 609	308	684	492	0	125
Risque de prix	130	104	26	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**5 117**	**962**	**2 414**	**1 416**	**50**	**275**

	Engagements nominaux donnés 31/12/2018					
En millions d'euros	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de taux	1 484	0	24	50	1 410	0
Risque de change	633	0	210	235	79	109
Couverture de juste valeur	**2 117**	**0**	**234**	**285**	**1 489**	**109**
Risque de taux	2 906	443	1 205	1 058	50	150
Risque de change	1 495	511	188	688	0	108
Couverture de flux de trésorerie	**4 401**	**953**	**1 393**	**1 746**	**50**	**258**

	Engagements nominaux donnés 31/12/2017					
En millions d'euros	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de taux	1 484	0	0	74	1 410	0
Risque de change	633	0	210	235	79	109
Couverture de juste valeur	**2 117**	**0**	**210**	**309**	**1 489**	**109**
Risque de taux	3 041	474	1 443	924	50	150
Risque de change	1 564	247	521	688	0	108
Risque de prix	135	107	27	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**4 739**	**828**	**1 991**	**1 612**	**50**	**258**

Pour ce qui est de la couverture des volumes de gasoil, les nominaux sont exprimés en volumes et se présentent ainsi :

	Engagements nominaux reçus 31/12/2018					
En tonnes	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de prix	157 679	78 407	79 272	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**157 679**	**78 407**	**79 272**	**0**	**0**	**0**

	Engagements nominaux reçus 31/12/2017					
En tonnes	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de prix	49 331	43 878	5 453	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**49 331**	**43 878**	**5 453**	**0**	**0**	**0**

	Engagements nominaux donnés 31/12/2018					
En tonnes	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de prix	157 679	78 407	79 272	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**157 679**	**78 407**	**79 272**	**0**	**0**	**0**

	Engagements nominaux donnés 31/12/2017					
En tonnes	**Total**	**Moins d'1 an**	**De 1 à moins de 5 ans**	**De 5 à moins de 10 ans**	**De 10 à moins de 20 ans**	**20 ans et plus**
Risque de prix	49 331	43 878	5 453	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	**49 331**	**43 878**	**5 453**	**0**	**0**	**0**

6.3.3 Rupture des relations de couverture

Une relation de couverture est rompue dès lors que les conditions d'efficacité ne sont plus remplies au sens de la norme IFRS 9, ou lorsque l'instrument dérivé concerné arrive à échéance, est résilié, exercé ou vendu, ou lorsque l'élément couvert est résilié ou vendu. Par ailleurs, le Groupe peut à tout moment décider de mettre un terme à une relation de couverture. Dans ces cas, la comptabilité de couverture n'est plus applicable.

Les conséquences comptables de la rupture d'une relation de couverture sont différentes selon qu'il s'agisse d'une couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie.

Couverture de juste valeur

L'emprunt couvert cesse d'être ajusté de la variation de juste valeur relative au risque couvert. Les réévaluations comptabilisées préalablement sont amorties au même rythme d'amortissement que l'élément couvert :

	Cumul des variations de juste valeur de l'élément ayant cessé d'être couvert	
En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Risque de taux	-174	-206
Risque de change	-51	-58
Couverture de juste valeur	**-225**	**-263**

Couverture de flux de trésorerie
Les gains et pertes cumulés sur l'instrument de couverture et enregistrés parmi les autres éléments du résultat global au sein des capitaux propres sont figés et ne sont reclassés en résultat que lorsqu'il est affecté par l'élément couvert, de manière symétrique.

31/12/2018 En millions d'euros	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat*	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus*
Risque de taux	-300	-24	1	0
Risque de change	186	0	31	0
Risque de prix	-9	0	-5	0
Couverture de flux de trésorerie	**-123**	**-24**	**27**	**0**

* Le reclassement en résultat des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture des risques de change et de taux est restitué dans la ligne coût de l'endettement financier net et autres du compte de résultat consolidé.
Le recyclage des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture du risque de prix est restitué dans la ligne marge opérationnelle du compte de résultat consolidé.

31/12/2017 En millions d'euros	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus
Risque de taux	-340	-27	0	0
Risque de change	215	0	143	0
Risque de prix	6	0	-1	0
Couverture de flux de trésorerie	**-119**	**-27**	**142**	**0**

6.3.4 Nature des instruments financiers faisant l'objet d'une couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

		Échéancier				
En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2018	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-119	102	88	-308	-11	10
Emprunts non obligataires	-71	-15	-46	-10	0	0
Dettes de location financement	-7	0	-7	0	0	0
Prêts et créances	-1	-1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	**-198**	**86**	**36**	**-318**	**-11**	**10**

		Échéancier				
En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2017	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-80	52	175	-307	-8	9
Emprunts non obligataires	-92	-20	-52	-20	0	0
Dettes de location financement	-14	-4	-10	0	0	0
Prêts et créances	1	1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	**-185**	**29**	**113**	**-327**	**-8**	**9**

6.3.5 Impacts des opérations de couverture sur les capitaux propres recyclables

Les impacts sur les capitaux propres recyclables (autres éléments du résultat global), hors effets d'impôts différés, se détaillent comme suit (– débiteur, + créditeur):

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2017	**-205**
Recyclé en résultat	143
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-62
Couverture de risque de taux	*101*
Couverture de risque de change	*-152*
Dont transactions futures couvertes	*0*
Couverture de risque de prix	*-11*
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	10
Clôture au 31/12/2017	**-113**
Incidence des changements de méthode comptable*	-13
Ouverture au 01/01/2018	**-127**
Recyclé en résultat	26
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-41
Couverture de risque de taux	*43*
Couverture de risque de change	*-64*
Dont transactions futures couvertes	*-2*
Couverture de risque de prix	*-20*
Variation de la valeur des coûts de couverture	-10
Couverture de risque de taux	*0*
Couverture de risque de change	*-10*
Couverture de risque de prix	*0*
Clôture au 31/12/2018	**-152**

* Incidence de l'application rétrospective de la norme IFRS 9 (voir note 1.2.2).

6.4 CAPITAUX PROPRES

6.4.1 Capital

Le 1er janvier 1983, en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, est créé un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF). La totalité du capital revient à l'État, « actionnaire unique ».

À la création de l'EPIC SNCF (devenu SNCF Mobilités au 1er janvier 2015), les biens immobiliers, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte (créée le 31 août 1937) à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État, sans transfert de propriété et à titre gratuit, sont alors inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés, avec une contrepartie de même montant en capital.

Au 31 décembre 2018, le capital de SNCF Mobilités reste essentiellement constitué de:

— 1,2 milliards d'euros de dotations en capital correspondant essentiellement aux différents apports en numéraire versés par l'État; d'un montant de 2,2 milliards d'euros au 31 décembre 2015, ces dotations ont été diminuées de 1 milliard d'euros par affectation sur les réserves distribuables suite à un arrêté ministériel de novembre 2016;

— 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'État.

Un dividende a été arrêté et versé à EPIC SNCF en juin 2018 pour 186 M€.

Un dividende a été arrêté et versé à EPIC SNCF en juin 2017 pour 110 M€.

6.4.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Geodis	11	11	0
STVA	0	0	0
Ermewa	8	7	1
CapTrain	22	21	1
Keolis	86	86	-1
Autres	11	8	3
Total	**137**	**134**	**4**

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes:

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	5 936	5 401
Résultat net de l'exercice	34	34
Résultat global total	24	43
Flux de trésorerie généré sur la période	-7	-16
Dont dividendes versés aux minoritaires	*-13*	*-11*
Actifs courants	1 625	1 308
Actifs non courants	2 501	2 550
Passifs courants	2 288	1 933
Passifs non courants	1 433	1 532
Actif net	**405**	**392**

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 13 M€ au 31 décembre 2018 (16 M€ au 31 décembre 2017).

7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

— l'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent ;

— les crédits d'impôt mécénat et étrangers ;

— les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net ;

— la contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les dividendes versés par une société qui ne respecte pas les conditions de détention pour être incluse dans un groupe d'intégration fiscale ;

— la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1er janvier 2016 (200 M€ à partir du 1er janvier 2013) et calculé après réintégration des dotations aux amortissements. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe ;

— l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat ;

— les impôts différés.

Impôts différés
Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

— le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et

— il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible. Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

— la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et

— il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat
Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-619	-392	-227
(Charge) / produit d'impôt différé	379	146	232
Total	**-240**	**-245**	**5**

La variation de la charge d'impôt courant entre 2017 et 2018 s'explique essentiellement par l'impôt relatif à la plus-value sur les cessions immobilières réalisées dans la cadre de l'opération Vesta pour 236 M€.

La charge d'impôt courant tient compte en 2017 et 2018 de la TREF pour 226 M€. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 148 M€ sur 2018 (148 M€ sur 2017).

Le produit d'impôt différé sur 2018 s'explique par l'activation d'impôt différé pour 397 M€ sur l'EPIC Mobilités (324 M€ sur 2017) compte tenu des nouvelles perspectives de bénéfices imposables améliorées en lien avec la nouvelle trajectoire financière qui tient compte des annonces gouvernementales du 1er semestre 2018 notamment au titre des baisses de péage TGV, et qui a fait l'objet d'une confirmation par le commissaire du gouvernement du Conseil d'administration d'arrêté des comptes du 27 février 2019. Cette activation est compensée par des variations d'impôts différés reconnus au bilan pour -18 M€ (-151 M€ sur 2017).

À compter du 1er janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF, à compter du 1er janvier 2015. Il n'est donc plus possible de compenser les résultats fiscaux des filiales déficitaires avec ceux des filiales bénéficiaires au niveau du groupe SNCF Mobilités.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2018, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 11 M€.

Au 31 décembre 2017, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 17 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33 %) augmenté de la contribution sociale de 3,3 % pour la part d'impôt qui excède 763 000 €.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net de l'exercice	**4 574**	**1 170**
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	32	39
Impôt sur les résultats	-240	-245
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	**4 782**	**1 376**
Taux d'IS applicable en France	34,43 %	34,43 %
IMPÔT THÉORIQUE	**-1 647**	**-474**
Différences permanentes	-76	15
Activation de déficits antérieurs	1 270	345
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-52	-53
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-11	-22
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	0	-3
Différentiels de taux	196	-115
Crédits d'impôts	76	91
Ajustements sur exercices antérieurs	0	-2
Effets des changements de taux	0	-24
IMPÔT COMPTABILISÉ	**-240**	**-245**
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	**5,03 %**	**17,82 %**

La ligne « Activation des déficits antérieurs » dans la preuve d'impôt comprend la reconnaissance d'impôts différés actifs sur la période, liée à une nouvelle trajectoire financière plus favorable que la précédente.

La position d'impôts différés nets comprend un stock d'impôts différés non reconnu qui diminue en 2018 du fait de la reprise de provision pour dépréciation des actifs de TGV (voir note 7.3 Source d'impôt différé, ligne Impôts différés non reconnus).

Des Lois de Finances successives ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— le taux d'impôt sur les résultats est de 34,43 % en 2018 et passe de façon progressive à 32,02 % en 2019, 28,92 % en 2020, 27,37 % en 2021 puis 25,83 % à compter du 1er janvier 2022. Ces taux déjà votés dans la loi de finances de 2018 n'ont pas d'effet sur la ligne « Effets des changements de taux ».

— s'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50 % du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— seules 75 % des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable à partir de 2014. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.
La directive ATAD (Anti-Tax Avoidance Directive) a été transposée dans l'article 34 de la Loi de Finances pour 2019.

— la ligne « Crédits d'impôts » est constituée principalement du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) pour 73 M€ (87 M€ au 31 décembre 2017). Il sera supprimé à compter du 1er janvier 2019 et remplacé par un allègement des charges sociales (de 6 points pour l'assurance maladie pour les salaires inférieurs à 2,5 fois le SMIC) et pour l'extension du champ de la réduction générale des cotisations de retraite complémentaire et des cotisations d'assurance maladie.

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2018 s'élèvent à 9,0 milliards d'euros contre 8,5 milliards d'euros au 31 décembre 2017. Sur ce montant, 6,9 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (6,5 milliards d'euros au 31 décembre 2017). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 2 milliards d'euros (3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2017).

En millions d'euros	31/12/2017	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2018
Reports déficitaires	**2347**	**45**	**2**	**0**	**-2**	**2391**
Avantages du personnel	50	3	-7	0	1	46
Différences de valeur sur les immobilisations	-75	-17	0	0	-2	-94
Location financement	-16	2	0	0	0	-14
Provisions réglementées	-134	-4	0	0	0	-139
Instruments financiers	15	-22	2	-1	0	-6
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-249	24	0	0	-6	-231
Résultats internes	63	2	0	0	0	64
Total retraitements de consolidation	**-348**	**-12**	**-5**	**-1**	**-8**	**-374**
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	**1858**	**-921**	**-20**	**1**	**1**	**919**
Impôts différés non reconnus	**-3261**	**1268**	**11**	**0**	**4**	**-1978**
Impôts différés nets reconnus	**597**	**379**	**-12**	**0**	**-5**	**959**
Impôts différés actif	969	0	0	0	0	1358
Impôts différés passif	373	0	0	0	0	399
Impôts différés nets au bilan	**597**	0	0	0	0	**959**

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

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

— les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF ;

— l'État, en tant qu'actionnaire et les autorités organisatrices de transport (Régions et Île de France Mobilités (ex STIF)) ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées ;

— les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

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

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

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

8.1.1 Relations avec SNCF Réseau

SNCF Mobilités est à l'heure actuelle le principal client de SNCF Réseau.

8.1.1.1. Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Créances nettes sur SNCF Réseau*	952	820
Dettes SNCF Réseau	817	802
Créances et dettes nettes SNCF Réseau	**136**	**19**

* Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan (voir note 6.1.2).

8.1.1.2. Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau	620	587
Autres produits opérationnels	90	42
Péages payés sur le réseau ferroviaire français*	-3464	-3758
Chiffre d'affaires net des péages	**-2754**	**-3129**

* Dont 3459 M€ réglés directement à SNCF Réseau (3607 M€ au 31 décembre 2017) et 5 M€ via l'intermédiaire d'Île-de-France Mobilités (151 M€ au 31 décembre 2017).

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

8.1.2 Relations avec SNCF

Dans le cadre de son rôle de pilotage du groupe public ferroviaire, SNCF réalise pour SNCF Mobilités des prestations de sûreté générale (SUGE), de fourniture d'énergie, de sous-traitance informatique et de services généraux. Par ailleurs, SNCF ayant récupéré les contrats de bail externe, il refacture la part de loyers pour les surfaces occupées par SNCF Mobilités.

8.1.2.1. Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Créances d'exploitation*	64	71
Passifs financiers non courants	0	0
Dettes d'exploitation	175	113
Passifs financiers courants	8	9

*Soldes au bilan hors créances financières présentées séparément à l'actif du bilan (voir 6.1.2).

8.1.2.2. Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	101	106
Achats et charges externes	-1073	-1145
Autres produits et charges	-31	-9
Marge opérationnelle avec SNCF	**-1004**	**-1048**

8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES

8.2.1 Transactions menées avec l'État et les collectivités

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF Mobilités par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Subventions d'exploitation reçues	57	42

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.3.

8.2.2 Transactions avec les entreprises sociales pour l'habitat (ESH) du groupe ICF

8.2.2.1. Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Actifs financiers courants	11	9
Actifs financiers non courants	259	270
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2017) et sont inclus dans les actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres (dans les actifs disponibles à la vente au 31 décembre 2017) (cf. note 6.1.2.2). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2.2. Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants et la part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises comprise dans le total s'élève à :

— 1 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2018 (1 M€ pour 2017) ;

— 82 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2018 (95 M€ pour 2017).

						31/12/2018	31/12/2017
			Montant des engagements par période				
Engagements reçus (en M€)		**Engagement total**	**A moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	**Engagement total**
Engagements liés au financement		**1 684**	**519**	**1 065**	**100**	**1 488**
Sûretés personnelles		63	11	4	47	47
Sûretés réelles		4	4	0	0	4
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.2.5	1 617	504	1 060	53	1 437
Engagements liés aux activités opérationnelles		**9 951**	**2 998**	**6 147**	**806**	**9 917**
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	5 933	1 493	4 306	134	5 918
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	1 372	423	794	155	1 557
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	29	27	0	2	53
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 030	677	351	3	908
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	452	185	227	39	457
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	1 125	189	469	467	1 014
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		10	4	0	6	10
Engagements liés au périmètre consolidé		**17**	**0**	**0**	**17**	**17**
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	0	0	17	17
Autres engagements reçus		**19**	**17**	**2**	**0**	**9**
Total engagements reçus		**11 671**	**3 534**	**7 214**	**922**	**11 430**

						31/12/2018	31/12/2017
			Montant des engagements par période				
Engagements donnés (en M€)		**Engagement total**	**A moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	**Engagement total**
Engagements liés au financement		**1 111**	**747**	**54**	**309**	**933**
Sûretés personnelles		178	97	43	38	183
Sûretés réelles	9.1.1.1	933	650	11	271	750
Engagements liés aux activités opérationnelles		**18 394**	**5 006**	**9 081**	**4 307**	**14 850**
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	9 674	2 086	4 788	2 801	6 828
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	2 867	927	1 905	35	3 180
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	27	27	0	0	51
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 144	352	363	429	904
Cautions douanes (activité Geodis)		178	137	21	20	166
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	2 018	369	904	745	1 439
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	1 724	446	1 004	274	1 575
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		228	216	11	1	218
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.6	533	446	85	3	489
Engagements liés au périmètre consolidé		**11**	**4**	**5**	**2**	**12**
Autres engagements liés au périmètre consolidé		11	4	5	2	12
Autres engagements donnés		**51**	**11**	**25**	**15**	**37**
Total engagements donnés		**19 566**	**5 767**	**9 166**	**4 633**	**15 830**

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1. Sûretés réelles

Les engagements donnés ont augmenté de 183 M€ au 31 décembre 2018 liés au nantissement des rames Siemens livrées chez Eurostar.

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

Une revue des procédures internes relatives aux engagements hors bilan pour l'activité TER, a conduit à minorer les données d'ouverture sur différentes rubriques précisées ci-après.

9.1.2.1. Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. L'augmentation nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période inférieurs aux nouveaux engagements souscrits.

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. À l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements.

L'augmentation des engagements donnés de 2 847 M€ s'explique principalement par :

— la contractualisation des nouveaux programmes d'investissement pour 4 647 M€ principalement :

• chez SNCF Voyages pour 3 324 M€ concernant 100 rames TGV 2020 (50 rames tranche ferme et 50 rames tranche optionnelle) commandées à ALSTOM ;

• chez Transilien pour 1 026 M€ concernant 83 rames NAT pour 759 M€, 34 rames DUALIS pour 161 M€ et 9 rames Régio2N ZL pour 106 M€ commandées à Bombardier ;

• chez TER pour 265 M€ concernant 19 rames Régio2N ;

• chez Ermewa pour 32 M€ concernant des nouveaux investissements de Wagons ;

— une baisse pour 518 M€ des conventions de modernisation du matériel roulant essentiellement liée à la revue des procédures internes pour 574 M€ chez TER atténuée légèrement par une hausse de 32 M€ chez Transilien ;

— une baisse pour 1 352 M€ des investissements restant à exécuter sur le matériel ferroviaire liée à des acomptes versés et des livraisons effectuées :

• chez Transilien pour 559 M€ concernant les rames Régio2N pour 254 M€, les rames NAT pour 198 M€, les rames RER NG pour 82 M€ et les rames Tram Train pour 25 M€ ;

• chez SNCF Voyages pour 272 M€ concernant les rames TGV 2N2 pour 161 M€ et les rames TGV 3UFC pour 111 M€ ;

• chez Eurostar pour 217 M€ concernant les rames Siemens ;

• chez Intercités pour 117 M€ concernant les rames Régiolis ;

• chez TER pour 187 M€ lié aux rames Régiolis et Régio2N.

La hausse des engagements reçus sur 2018, pour 15 M€, est due principalement à :

— de nouveaux engagements pour 1 388 M€ dont des nouvelles commandes chez Transilien pour 1 119 M€ concernant les 83 rames NAT pour 812 M€, 32 rames DUALIS pour 191 M€ et les 9 rames Régio2N pour 116 M€ et chez TER pour 269 M€ concernant 19 rames Régio2N ;

— une diminution de 1 122 M€ liée à des appels de fonds et livraisons réalisés sur la période dont chez Transilien pour 659 M€ concernant les rames Regio2N pour 332M€, les rames NAT pour 213 M€, les rames les rames RER NG pour 91 M€, les rames Tram Train pour 23 M€, chez Intercités pour 209 M€ concernant les rames OMNEO pour 9 M€ et les rames Régiolis pour 200 M€, et chez TER pour 254 M€ concernant les rames Regio2N et Regiolis ;

— une baisse de 249 M€ des subventions d'investissement à recevoir des AO sur les travaux de rénovation et sur la maintenance du matériels roulants dont chez Transilien pour 33 M€ et chez TER pour 299 M€ liée à la revue des procédures internes atténuée partiellement par une hausse de 83 M€ liée à la signature d'une convention pour 2018-2025 avec l'AO Bourgogne–Franche-Comté.

9.1.2.2. Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La baisse des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire pour 185 M€ s'explique par la variation des subventions à recevoir des AO :

— à la baisse pour 343 M€ dont chez TER pour 302 M€ liées la revue des procédures internes et chez SNCF Gares et Connexions pour 41 M€ liées à l'avancement des projets en gares et des Pôle d'Échange Multimodal (PEM) ;

— compensée par une hausse de 155 M€ liée essentiellement au projet de modernisation de la billettique du contrat Île-de-France Mobilités pour 113 M€ et sur les projets d'extension du réseau pour 45 M€ chez Transilien.

La baisse des engagements donnés d'achat d'immobilisation pour 313 M€ s'explique :

— à la baisse pour 557 M€ dont chez TER pour 519 M€ liée à la revue des procédures internes et chez SNCF Gares et Connexions pour 35 M€ liée à l'avancement des projets sur l'accessibilité des gares Île-de-France ;

— compensée par une hausse de 247 M€ chez Transilien à la suite de la revue de la trajectoire des programmes d'investissements hors Contrat Plan État / Région (CPER) relatifs à des projets d'installations fixes et de modernisation de la billettique pour 222 M€ et des investissements CPER relatifs à des projets d'extension du réseau pour 25 M€.

9.1.2.3. Promesses de vente immobilière

La baisse des engagements liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par des cessions réalisées sur la période atténuée partiellement par des nouvelles promesses de ventes.

9.1.2.4. Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières données augmentent de 239 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC SNCF Mobilités pour 22 M€ et sur Keolis pour 228 M€ dont la signature d'un nouveau contrat aux Pays de Galles pour 49 M€ et à Doha pour 151 M€.

Les garanties opérationnelles et financières reçues dans les comptes de SNCF Mobilités concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire Bombardier et Alstom.

La hausse nette pour 123 M€ est liée principalement à des nouvelles cautions :

— chez Transilien pour 131 M€ dont les rames NAT pour 115 M€, les rames RER NG pour 39 M€ atténuée de la restitution de cautions liées aux livraisons de rames Trams Trains pour 36 M€ ;

— chez SNCF Voyages pour 33 M€ liée aux nouvelles rames TGV 2020 pour 21 M€, à des cautions reçues des agences de voyages pour 28 M€ atténuée par une baisse de 14 M€ concernant les rames TGV 3UFC ;

— atténuée par une baisse de 47 M€ chez Intercités et TER liée à la livraison des rames Régiolis et Régio2N.

9.1.2.5. Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus augmentent de 106 M€ à la suite de la contractualisation de nouveaux contrats et l'actualisation de certains baux immobiliers atténués par une baisse liée à l'avancement des contrats.

La hausse nette de 728 M€ des engagements donnés des contrats de location simples mobiliers et immobiliers s'explique, dans les comptes de SNCF Mobilités, principalement par :

— un nouveau contrat de locations matériels roulants aux Pays de Galles pour 580 M€ chez Keolis ;

— de nouveaux baux immobiliers pour 235 M€ atténués par une diminution de 93 M€ suite à l'arrivée à échéance de certains baux et au passage du temps.

9.1.2.6. Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole…)

Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité.

La hausse des engagements d'achat donnés de matières premières pour 44 M€ est due principalement à une réévaluation des tarifs de l'électricité chez SNCF Energie.

9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

— à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de l'EPIC SNCF Mobilités ; ou

— à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV… mises en service ou à livrer…) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats ;

— à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération, enregistré en résultat financier. Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

À l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial ;

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte ;

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat ;

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

9.3.1 Affacturage Geodis

SNCF Mobilités a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 170 M€ sur 2018 (121 M€ sur 2017) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

9.3.2 Cession de la créance CICE

En 2016, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) a fait l'objet d'une cession Dailly sur le groupe d'intégration fiscale français Keolis. L'opération a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée

sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

Sur 2017, la cession Dailly s'est traduite par un encaissement net de 58 M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Sur 2018, aucune cession de créance CICE n'a été réalisée.

10. PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF Mobilités se détaille comme suit :

	31/12/2018	31/12/2017	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	884	840	44
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	49	44	5
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	68	67	1
Périmètre total	**1 001**	**951**	**50**

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle : SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.4 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— actifs non courants : 4 451 M€ (4 432 M€ en 2017) ;

— passifs non courants (dettes) : 2 373 M€ (2 402 M€ en 2017).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,30 milliards d'euros (2,38 milliards d'euros au 31 décembre 2017).

10.2.2 SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100 %), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34 % et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49 % et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100 %). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 2 033 M€ (1 937 M€ au 31 décembre 2017) ;

— passifs non courants : 2 005 M€ (1 924 M€ au 31 décembre 2017).

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan. Les activités relevant de l'EPIC SNCF Mobilités sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NI : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Société Mère					
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	Secteur	**SNCF Transilien, Régions, Intercités**					
FRANCE	FRANCE	SNCF – Transilien EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – TER EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – Intercités EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC – Traction EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	Secteur	**SNCF Voyages**					
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17 %	17 %	17 %	17 %
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60 %	60 %	60 %	60 %
	GRANDE-BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55 %	55 %	55 %	55 %
FRANCE	FRANCE	Oui Bus	IG	95 %	95 %	95 %	95 %
	FRANCE	SNCF – Voyages – Europe EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – Voyages – TGV EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF Voyages Central EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	Secteur	**Gares & Connexions**					
FRANCE	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – Gares & Connexions EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	Lagardère & Connexions	CE	50 %	50 %	50 %	50 %
	Secteur	**Keolis**					
AFRIQUE, MOYEN-ORIENT	QATAR	RKH Qitarat LLC	IN	33 %	23 %	0 %	0 %
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
	ÉTATS-UNIS	Keolis Transit America	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100 %	82 %	100 %	82 %
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100 %	36 %	100 %	36 %
		KDR Gold Coast PTY LTD	IG	100 %	36 %	100 %	36 %
		KD Hunter Pty Ltd	IG	100 %	36 %	100 %	36 %
		Path Transit Pty Ltd	IG	100 %	36 %	100 %	36 %
		Southlink Pty Ltd	IG	100 %	36 %	100 %	36 %
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
	GRANDE-BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35 %	24 %	35 %	24 %
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70 %	49 %	70 %	49 %
		Keolis-Amey Metrolink	IG	60 %	42 %	60 %	42 %
		Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Limited – the Operating Entity	IG	64 %	45 %	64 %	45 %
		London&South Eastern Railway – LSER	CE	35 %	24 %	35 %	24 %
		Nottingham Trams Ltd	IG	80 %	56 %	80 %	56 %
	PAYS-BAS	Keolis Nederland BV (ex-Syntus)	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
	SUÈDE	Keolis Sverige	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
FRANCE	FRANCE	Aerolis	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Effia Concessions	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Effia Stationnement et Mobilité	IG	100 %	70 %	100 %	70 %

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Keolis	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Amiens	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Angers	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Atlantique	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Besançon Mobilités	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Brest	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Bus Verts	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Caen Mobilités	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis CIF	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Dijon Mobilités	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Lille	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Lyon	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Nîmes	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Orléans	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Pays d'Aix	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Rennes	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Keolis Tours	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		SAEMES	CE	33 %	23 %	33 %	23 %
		Transpole	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Transport Daniel MEYER	IG	100 %	70 %	100 %	70 %
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40 %	32 %	40 %	32 %
	Secteur	**SNCF Logistics**					
AFRIQUE, MOYEN-ORIENT	AFRIQUE DU SUD	Geodis Wilson, South Africa (Pty.) Ltd.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
AMÉRIQUES	BRÉSIL	GW Freight Management Brazil	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	ÉTATS-UNIS	Geodis USA, Inc.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis America	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V. – Logistics	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Global Solutions Mexico	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	CHINE	Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Wilson China Limited	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	NOUVELLE-ZÉLANDE	Geodis Wilson. New Zealand Ltd	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	TAIWAN	Geodis Wilson Taïwan Ltd	IG	100 %	100 %	100 %	100 %

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest GmbH	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Forwardis Gmbh	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		NEB	CE	67 %	34 %	67 %	34 %
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34 %	34 %	34 %	34 %
	BELGIQUE	Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis RT Spain SA	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	GRANDE-BRETAGNE	Geodis Wilson UK Ltd	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Logistics S.P.A.	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Cap Train Italia	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis RT Italia Italia Srl	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	LUXEMBOURG	LORRY Rail	IG	58 %	58 %	58 %	58 %
		Lexsis	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	PAYS-BAS	ALPS 2	CE	100 %	50 %	0 %	0 %
		Geodis BM Netherlands BV	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis RT Netherlands BV (ex Geodis Wilson Netherlands B.V.)	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	POLOGNE	Geodis Polska	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	SUÈDE	Geodis Sweden AB (ex Geodis Wilson Sweden AB)	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Holding Sweden AB (ex Geodis Wilson Holding AB)	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	SUISSE	PIRCO SA	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa Ferroviaire	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa Intermodal	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		BLS CARGO	IN	45 %	45 %	45 %	45 %
FRANCE	FRANCE	AKIEM Group	CE	50 %	50 %	0 %	0 %
		AKIEM Holding	CE	50 %	50 %	50 %	50 %
		AKIEM SAS	CE	50 %	50 %	50 %	50 %
		ALPS1	CE	50 %	50 %	50 %	50 %
		BM Virolle	IN	35 %	35 %	35 %	35 %
		Bourgey Montreuil Alsace	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Alsace	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Armorique	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Bretagne	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Île-de-France	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Loiret	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Méditerranée	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Normandie	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Paris Europe	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Picardie	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Rhône-Alpes	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Calberson Sud-Ouest	IG	100 %	100 %	100 %	100 %

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Challenge International	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100 %	72 %	100 %	72 %
		Dusolier Calberson	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa (Paris)	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa Ferroviaire	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa Holding	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Ermewa Intermodal	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Eurotainer SAS	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Flandre Express	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Forwardis SA	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Automotive Est	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis BM Réseau	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Calberson Aquitaine	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Calberson Lille Europe	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Calberson Valenciennes	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Euromatic	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Freight Forwarding France	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Logistics Île-de-France	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis Projets	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geodis SA	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Geoparts	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Giraud Rhône-Alpes	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Grimaldi ACL France	CE	60 %	60 %	60 %	60 %
		Naviland Cargo	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Rhône Dauphiné Express	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		SCI Ney – Geodis	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		SCO Aerospace and Defence	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		S.M.T.R. Calberson	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Sealogis	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		SNCF Geodis – Fret	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		STSI	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Transfer International	IG	98 %	98 %	98 %	98 %
		Transports Bernis	IG	68 %	68 %	68 %	68 %
		VFLI	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		VIIA	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Walbaum	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
		Corporate					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23 %	23 %	23 %	23 %
FRANCE	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	ICF	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	MASTERIS	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	S2FIT1	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC – DFT–FM EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC – DI EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC – Entreprise EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC – Matériel EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF – FC S&F (hors DFT–FM) EPIC	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	SNCF Energie	IG	100 %	100 %	100 %	100 %
	FRANCE	VESTA	IN	20 %	20 %	100 %	100 %

04—
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

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

ERNST & YOUNG Audit
Tour First - TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
344 366 315 R.C.S. Nanterre
S.A.S. à capital variable

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2018)

SNCF Mobilités
9, rue Jean-Philippe Rameau
CS20012
93212 Saint Denis cedex 02

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de l'entreprise SNCF Mobilités relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1er janvier 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous

n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2.1.9 « Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit) » de l'annexe aux comptes consolidés qui expose les incertitudes liées à cette sortie.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Évaluation des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement du matériel roulant, pour opérer son activité de transport de voyageurs à grande vitesse en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 5,3 milliards d'euros au 31 décembre 2018, après reprise sur l'exercice de la dépréciation résiduelle de 3,2 milliards d'euros.

Comme indiqué en notes 4.3.2.1 et 4.3.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés, l'État a engagé dès 2017 des réflexions pour un nouveau pacte ferroviaire et a annoncé en mai 2018, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV au niveau de l'inflation.

Dans ce contexte, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV et sa trajectoire financière afin de tenir compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi que d'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de valeur de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). Dans ce

contexte, la Direction a mis en œuvre un nouveau test au 30 juin 2018 afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys), qui a abouti à la reprise de la totalité de la dépréciation résiduelle, soit 3,2 milliards d'euros. Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié au cours du second semestre 2018.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.
Comme indiqué en note 4.3.2.2 de l'annexe, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) les évolutions des produits du trafic dans un contexte d'évolution forte de l'offre et de la concurrence, (ii) l'arrivée progressive de la concurrence ferroviaire, (iii) une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer une forte croissance des trafics (iv) la trajectoire des péages indexée sur l'indice des prix à la consommation, (v) la réalisation des plans de performance, (vi) une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023 (vii) et le niveau d'investissement tenant compte des plans de performance et de la commande de 100 rames TGV 2020.

Ces prévisions sont faites dans un contexte d'aléas et d'incertitudes pesant sur les principales hypothèses économiques et financières retenues, contexte notamment accentué par le nouveau pacte ferroviaire et la loi d'orientation des mobilités qui devrait être votée en 2019.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs et des dépréciations constatées historiquement, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de perte ou de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé avec les éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique de l'activité TGV établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 26 juillet 2018 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation.
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 4.3.2.2 de l'annexe des comptes consolidés.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 4.3.2.1 et 4.3.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés donnent une information appropriée, d'une part sur le contexte, les aléas et incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Évaluation des actifs de l'UGT Gares & Connexions

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement immobiliers, pour opérer son activité de gestion et d'exploitation des gares en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) Gares & Connexions.

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 1,9 milliards d'euros au 31 décembre 2018, après reprise sur l'exercice de la dépréciation résiduelle de 0,1 milliard d'euros.

Comme indiqué en notes 4.3.2.1 et 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, l'ARAFER a rendu un avis favorable sur le Document de Référence des Gares (DRG) 2018-2019 de saisine déposé en mars 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de Gares & Connexions. Par ailleurs, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, promulguée le 27 juin 2018, confirme notamment le principe du futur rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020.

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, le Directeur de SNCF Gares & Connexions a établi le nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière. Les Directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeur en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle.

La Direction a donc mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle a été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 0,1 milliard d'euros. Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié au cours du second semestre 2018.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.

Comme indiqué en note 4.3.2.3 de l'annexe, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale, (ii) le taux de rémunération des capitaux investis, (iii) le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance et (iv) le niveau d'investissements.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit en 2018. Cette estimation avait donné lieu à une réserve pour limitation dans nos rapports 2016 et 2017.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé des éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation.
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 4.3, 4.3.2.1 et 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés donnent une information appropriée sur l'évolution du contexte dans lequel s'inscrit Gares & Connexions, sur les hypothèses retenues, et sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Évaluation des actifs de l'UGT Eurostar et des engagements de rachat associés

Au 31 décembre 2018, les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectés à l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) Eurostar s'élèvent à 615 millions d'euros. Comme indiqué en note 4.3.1.4 de l'annexe aux comptes consolidés, le test effectué par la Direction pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de cette UGT (2 063 millions d'euros) repose sur l'actualisation des prévisions de flux de trésorerie de l'activité intégrant des estimations et des hypothèses effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés notamment au positionnement de la concurrence et au Brexit.

Par ailleurs, un passif financier relatif aux promesses d'achat des participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités, dont le montant est inclus dans les 1,3 milliards d'euros de dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle, est évalué à la juste valeur sur ces mêmes bases.

Compte tenu (i) de l'importance significative de ces actifs dans les comptes du groupe, (ii) des estimations et des hypothèses utilisées pour déterminer leur valeur recouvrable, fondée sur des prévisions de flux de trésorerie actualisés dont la réalisation est par nature incertaine et (iii) de la sensibilité élevée de la valeur recouvrable aux hypothèses retenues, nous avons considéré que l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité de ces actifs et des engagements de rachat associés constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test. Nous avons notamment :

- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé et les passifs financiers des éléments comptables sous-jacents ;
- analysé le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration d'Eurostar du 28 novembre 2018 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié les paramètres d'évaluation retenus par la Direction (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 4.3.1.4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Enfin, nous nous sommes assurés que la note 4.3.1.4 et la note 2.1.9 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne de l'annexe aux comptes consolidés fournissent une information appropriée, d'une part, sur le contexte, les aléas et les incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières, compte tenu de l'impossibilité pour le Groupe d'estimer à la date d'arrêté des comptes les conséquences d'une absence d'accord éventuelle (« no deal »).

Comme mentionné lors des exercices précédents, et en note 4.3.1.4 de l'annexe aux comptes consolidés, la réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité de la valeur recouvrable à ces dernières étant très élevée, nous soulignons que l'estimation de la valeur des actifs et des engagements de rachat associés pourrait varier dans le temps de façon significative.

Estimation des actifs d'impôts différés

Au 31 décembre 2018, les actifs d'impôts différés figurent au bilan pour 1 358 millions d'euros, compte tenu d'une activation complémentaire de 389 millions d'euros, et les passifs d'impôts différés pour 399 millions d'euros.

Comme décrit en note 7 de l'annexe aux comptes consolidés, les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée

probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse fondée notamment sur ses plans d'affaires qui sont ceux utilisés pour les tests de valeur.

Compte tenu du caractère significatif des bases d'impôts différés et des incertitudes entourant certaines hypothèses économiques et financières et notamment celles des plans d'affaires de TGV, Gares & Connexions et Eurostar telles que soulignées dans le présent rapport, l'estimation par la Direction des actifs d'impôts différés reconnus au bilan constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons pris connaissance de la méthodologie retenue par la direction pour l'identification des bases d'impôts différés et en avons apprécié la conformité aux normes comptables.

Nous avons, en faisant le cas échéant appel à nos experts fiscaux, apprécié la capacité du Groupe à utiliser dans le futur ses déficits fiscaux reportables existants à la clôture.

Nous avons examiné par sondages que les taux retenus pour les calculs d'impôts différés correspondent aux taux votés à la clôture.

Nous avons également apprécié la cohérence des prévisions de bénéfices imposables futurs au sens d'IAS12 sous-tendant la comptabilisation et la recouvrabilité des impôts différés actifs avec les plans d'affaires utilisés dans le cadre des tests de perte de valeur et présentés en Conseil d'Administration.

Nous nous sommes également assurés du caractère approprié des informations présentées en note 7 «Impôts sur les résultats » et notamment 7.3 «Sources d'impôts différés » de l'annexe aux comptes consolidés.

Comme mentionné lors des exercices précédents et en notes 4.3.2.2, 4.3.2.3 et 4.3.1.4 de l'annexe aux comptes consolidés, la réalisation des hypothèses sous-tendant les plans d'affaires de TGV, Gares & Connexions et Eurostar restant incertaine, nous soulignons que l'estimation de la valeur de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.

Évaluation des engagements envers le personnel

Le personnel des sociétés du groupe SNCF Mobilités bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 668 millions d'euros au 31 décembre 2018, après prise en compte d'actifs de couverture évalués à 341 millions d'euros. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué en note 5 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs. Pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, l'entreprise a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné en note 5 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, l'entreprise n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.
Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
    - la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
    - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation et recours devant le Conseil d'Etat ;
- vérifier par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- vérifier la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 4.5.2.1 et 5 de l'annexe aux comptes consolidés donnent une information appropriée notamment, sur la qualification de certains engagements, la description du résultat du recours et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Information résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de l'entreprise SNCF Mobilités par le Ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2018, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 11ème année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 5ème année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans

toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.
En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;

- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques, figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Paris-La Défense, le 28 février 2019

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit		ERNST & YOUNG Audit	
Laurent Daniel	François Guillon	Christine Vitrac	Denis Thibon

EPIC SNCF MOBILITÉS

05 — RAPPORT DE GESTION SNCF MOBILITÉS
PAGE 156

06 — COMPTES ANNUELS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS
PAGE 170

07 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS
PAGE 214

GROUPE SNCF MOBILITÉS

PAGE 02

05— RAPPORT DE GESTION SNCF MOBILITÉS

NORMES FRANÇAISES

SNCF MOBILITES
(anciennement SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS)
Etablissement public à caractère industriel et commercial au capital de 3.970.897.305,00 EUR
Siège social : 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint-Denis – France – R.C.S. BOBIGNY B 552 049 447

1 PRÉAMBULE 159

2 ÉVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE 159

2.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018 159

2.2 REPRISES DE PERTE DE VALEUR 160

2.2.1 REPRISE DE PERTE DE VALEUR SUR L'UGT TGV 160

2.2.2 REPRISE DE PERTE DE VALEUR SUR L'UGT GARES & CONNEXIONS 160

2.3 DÉCISIONS DE LA COUR D'APPEL DE PARIS 160

2.3.1 LITIGE AVEC DES SALARIÉS ET ANCIENS SALARIÉS 160

2.3.2 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR FRET SNCF 160

2.4 MOUVEMENT SOCIAL 2018 160

2.5 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES 160

2.6 TAXE SUR LES SALAIRES 161

2.7 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRG 2018-2020 161

2.8 RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION OCCITANIE 2018-2025 161

2.9 CONTRÔLE FISCAL EN COURS 161

2.10 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE 161

3 ÉVÈNEMENT POST-CLÔTURE 161

3.1 SIGNATURES DES PROTOCOLES D'ACCORD DES FUTURES CONVENTIONS AVEC LES RÉGIONS SUD ET NOUVELLE AQUITAINE 161

3.2 MISE EN CONCURRENCE DES LIGNES NANTES – BORDEAUX ET NANTES – LYON 161

3.3 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE 161

3.4 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR DE SNCF RÉSEAU 161

4 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2018 162

4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES 163

4.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE 163

4.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION 163

4.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PÉAGES) 164

4.5 PÉAGES 164

4.6 IMPÔTS ET TAXES 164

4.7 CHARGES DE PERSONNEL 164

4.8 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION 165

4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES 165

4.10 RÉSULTAT D'EXPLOITATION 165

4.11 RÉSULTAT FINANCIER 165

4.12 RÉSULTAT COURANT 165

4.13 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL 166

4.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS 167

4.15 RÉSULTAT NET 167

5 ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET 167

6 CONCOURS PUBLICS 168

7 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS 168

8 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES 169

9 RÉSULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES 169

PRÉAMBULE

1. PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 27 février 2019.

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

L'entreprise est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite «Loi LOTI»), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1er janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) – anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

— SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC SNCF) : créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

2. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018

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

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le «Nouveau Pacte Ferroviaire») se décline autour de ces axes :

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

• SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts;

• la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;

• le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;

• SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

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

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

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

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

• pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence ;

• l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ; et

• les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

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

Sur le second semestre 2018, sept décrets d'application ont été publiés (Décrets n° 2018-1314 / 1179 / 1275 / 1242 / 1364 / 1243 / 828) avec une entrée en vigueur entre décembre 2018 et le 1er janvier 2020.

2.2 REPRISES DE PERTE DE VALEUR

2.2.1 Reprise de perte de valeur sur l'UGT TGV

Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe qui a été approuvé par le Conseil d'Administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit l'EPIC SNCF Mobilités à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 184 M€ (cf. note 8.2), comptabilisée sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat au 31 décembre 2018 (cf. note 27).

2.2.2 Reprise de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique 2019-2028, affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, des reprises de perte de valeur ont été constatées pour 217 M€ sur l'activité SNCF Gares & Connexions (cf. note 8.2), comptabilisée sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat au 31 décembre 2018 (cf. note 27).

2.3 DÉCISIONS DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

2.3.1 Litige avec des salariés et anciens salariés

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par des salariés et anciens salariés (cf. note 31.1.1). L'Entreprise a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation.

SNCF Mobilités a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant le résultat exceptionnel de l'exercice 2018 (cf. note 27). En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise (cf. note 16). L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif.

2.3.2 Enquête de l'Autorité de la Concurrence sur Fret SNCF

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 20 décembre 2018 une décision défavorable à l'Entreprise, concernant les suites d'une enquête menée par l'Autorité de la concurrence (AdlC) sur Fret SNCF en 2012, au titre de la présomption de mise en œuvre de pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises (cf. note 31.2.1).

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation.

2.4 MOUVEMENT SOCIAL 2018

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé, à raison de 2 jours tous les 5 jours, entre le 3 avril et 28 juin 2018, en opposition au projet de loi de réforme du système ferroviaire.

Ce mouvement social a entrainé des impacts pour les clients de l'EPIC SNCF Mobilités et des conséquences financières au sein de certaines activités de l'Entreprise.

2.5 COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs en 2018 :

— Le 15 février 2018, la tranche optionnelle IDF3 de 9 rames REGIO2N (automotrices Z longues IDF de 110 mètres) a été levée. Les livraisons s'étaleront de décembre 2021 à mars 2022.

— Le 30 avril 2018, la tranche optionnelle pour l'achat de 10 Rames pour la ligne Tram 13 Express Saint-Cyr Saint-Germain et 22 rames pour la ligne Tram 12 Express Massy Evry, soit 32 rames a également été levée. Les livraisons des rames s'étaleront de juin 2020 à septembre 2022.

— Le 26 juillet 2018 une commande de 100 rames TGV du futur auprès du constructeur Alstom a été confirmée par le Conseil d'Administration pour de 2,65 Milliards d'euros.

De nouveaux engagements hors bilan sont constatés à ce titre au 31 décembre 2018.

2.6 TAXE SUR LES SALAIRES

Depuis le 1er janvier 2018, date à laquelle le rescrit du 29 octobre 2008 a été rapporté, par décision de l'État du 4 mai 2017, pour les contributions TER, l'EPIC SNCF Mobilités est redevable de la taxe sur les salaires selon son rapport d'assujettissement.

À fin décembre 2018, le montant de cette taxe s'élève à 103 M€.

2.7 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRG 2018-2020

L'avis de l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières) sur le Document de Référence des Gares voyageurs (DRG) 2018-2020 déposé le 16 mars 2018, a été publié le 9 juillet 2018. Il en ressort un avis favorable de l'Autorité sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour les horaires de service 2018 et 2019.

SNCF Gares & Connexions a saisi l'Autorité le 25 janvier 2019 au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020.

2.8 RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION OCCITANIE 2018-2025

Le 9 avril 2018 une nouvelle convention couvrant la période 2018-2025 a été signée entre SNCF Mobilités et la Région Occitanie. Elle prévoit un développement de l'offre de 11 %, de nouveaux services et une nouvelle gamme tarifaire.

2.9 CONTROLE FISCAL EN COURS

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2015, l'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes (cf. note 4.9).

2.10 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

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

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

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

3. ÉVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

3.1 SIGNATURES DES PROTOCOLES D'ACCORD DES FUTURES CONVENTIONS AVEC LES RÉGIONS SUD ET NOUVELLE AQUITAINE

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

3.2 MISE EN CONCURRENCE DES LIGNES NANTES–BORDEAUX ET NANTES–LYON

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, le Gouvernement a annoncé, mercredi 9 janvier 2019, son intention de mettre en concurrence les lignes Intercités Nantes–Bordeaux et Nantes–Lyon.

Ces deux lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET) sont exploitées par SNCF Intercités dans le cadre d'une convention avec l'État s'appliquant jusqu'à la fin de l'année 2020.

Dans son annonce, le ministère des Transports précise que le matériel roulant actuellement exploité sur ces deux lignes sera mis à disposition de l'opérateur retenu à l'issue de l'appel d'offres.

La mise en exploitation par l'opérateur choisi est a priori fixée en 2022, mais dépendra de la durée de la procédure d'attribution.

3.3 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Une décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 concernant les suites d'une enquête menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010.

L'EPIC SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et a déposé un mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. L'Entreprise n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

3.4 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR DE SNCF RÉSEAU

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

4. RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2018

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Chiffre d'affaires	**15478**	**15843**	**-365**
Production immobilisée	*1243*	*1195*	*48*
Production stockée	*3*	*1*	*2*
Production immobilisée et stockée	1247	1197	50
Achats et charges externes	-9861	-9736	-125
Valeur ajoutée	**6864**	**7304**	**-440**
Autres produits d'exploitation	280	261	20
Impôts, taxes et versements assimilés	-812	-706	-106
Charges de personnel	-5266	-5459	193
Excédent Brut d'Exploitation	**1067**	**1400**	**-333**
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	1190	1068	122
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1844	-1702	-142
Autres charges d'exploitation	-6	-17	11
Résultat d'exploitation	**407**	**749**	**-342**
Produits financiers	969	841	128
Charges financières	-1073	-921	-152
Résultat financier	**-105**	**-80**	**-25**
Résultat courant	**302**	**669**	**-367**
Résultat exceptionnel	**3291**	**-20**	**3311**
Impôt sur les résultats	-91	-60	-32
Résultat net	**3501**	**590**	**2912**

Le chiffre d'affaires s'établit à 15478 M€ à fin décembre 2018, en baisse de 2,3% compte tenu de l'impact défavorable des mouvements sociaux de mars à juin 2018 malgré un premier trimestre et un dernier semestre dynamiques sur l'activité TGV avec la montée en puissance de Ouigo.

L'augmentation des achats et des charges externes de +125 M€ est en grande partie imputable à la hausse des charges de patrimoine (+78 M€), des dépenses d'utilisation de moyens de transports et de traction (+54 M€) et des prestations informatiques et d'études dans le domaine du Digital notamment (+91 M€), alors que les dépenses de péages et d'énergie de traction ont baissé (respectivement -17 M€ et -26 M€) en cohérence avec la baisse des produits du trafic.

Les impôts et taxes (-812 M€) sont en hausse de -106 M€, du fait de l'assujettissement à partir de 2018 à la taxe sur les salaires atténué par la baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

Les dépenses de personnel diminuent (-3,5% soit -193 M€) du fait de la baisse des effectifs, de l'impact des mouvements sociaux de mars à juin 2018, ainsi que de la baisse de cotisations sociales venant en compensation partielle de la taxe sur les salaires. Cette baisse est atténuée par la hausse du Coût Moyen Agent et le versement d'une prime exceptionnelle à une partie des salariés, dans le cadre de la mobilisation sur le pouvoir d'achat.

En conséquence, l'Excédent Brut d'Exploitation s'élève à +1067 M€, en baisse de -333 M€, soit -24% par rapport à 2017.

L'augmentation des reprises de dépréciations et provisions d'exploitation (+122 M€) est principalement liée à la reprise de provision en 2018 au titre du litige avec d'anciens salariés pour +121 M€.

L'augmentation des dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation par rapport à l'exercice précédent (+142 M€) est liée essentiellement à l'augmentation de la dotation aux amortissements, conséquence de la reprise de perte de valeur TGV.

Compte tenu de ces éléments, le résultat d'exploitation ressort à +407 M€ contre +749 M€ en 2017.

Le résultat financier s'élève à -105 M€, en dégradation par rapport à celui de 2017 (-80 M€).

Le résultat exceptionnel s'élève à +3291 M€ en 2018 contre -20 M€ en 2017. La variation est due à la reprise de la perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (+3150 M€) en lien avec la nouvelle trajectoire économique intégrant notamment une nouvelle indexation des péages et de celle de l'UGT SNCF Gares & Connexions (+217 M€) suite, notamment, à la prise en compte du nouveau modèle tarifaire des gares plus favorable.

L'impôt sur les résultats s'élève à -91 M€. Il enregistre la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaire (TREF) pour -226 M€ au titre de l'exercice 2018 ainsi que des crédits d'impôts pour +135 M€, dont +132 M€ de Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE).

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net au 31 décembre 2018 est un bénéfice de +3501 M€ contre un résultat de +590 M€ sur l'exercice 2017.

4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Par activité, le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Voyages SNCF	5 829	5 886	-57
Transilien	2 895	2 918	-22
TER	4 190	4 126	64
Intercités	746	976	-230
Gares & Connexions	508	495	13
Fret SNCF	808	903	-95
Fonctions communes	487	534	-47
SNCF Combustible	14	6	8
Chiffre d'affaires EPIC	**15 478**	**15 843**	**-365**

Le chiffre d'affaires de l'EPIC diminue de -365 M€, compte tenu :

— d'une année 2018 marquée par 39 jours de grèves (dont l'impact global est estimé à -848 M€) suite à l'annonce au printemps de la réforme du système ferroviaire ;

— de la baisse du chiffre d'affaires chez Intercités (-230 M€) du fait notamment, outre les grèves, du transfert de lignes vers TER, d'une baisse de la contribution 2018 et des compensations tarifaires ;

— de la hausse du chiffre d'affaires chez TER de +64 M€, malgré les grèves, grâce au transfert de lignes Intercités, à l'indexation des conventions et à la refacturation partielle de la taxe sur salaires qui ont tous eu un impact favorable ;

— de la hausse du chiffre d'affaires chez Gares et Connexions de +13 M€ avec une hausse des revenus de concession (en dépit de l'impact des grèves) et des prestations pour SNCF Réseau ;

— du recul de -95 M€ du chiffre d'affaires de Fret SNCF principalement dû aux grèves (impact estimé à -86 M€) ;

— de la baisse de -47 M€ dans les Fonctions communes, principalement chez Matériel, liée à une baisse d'activité.

Le chiffre d'affaires inclut les commandes publiques de prestations de services :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	145	136	9
dont gestion des trafics et des circulations	4	4	0
dont entretien du réseau et du patrimoine	141	131	9
Travaux pour SNCF Réseau	59	49	10
Total SNCF Réseau	**204**	**185**	**20**
Compensations tarifaires régionales	49	415	-366
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 963	4 538	425
Total Régions et Île-de-France Mobilités (ex STIF)	**5 012**	**4 953**	**60**
Presse	0	–	0
Tarifs sociaux	9	–	9
Défense	140	152	-12
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	288	357	-69
Total État	**437**	**509**	**-71**
TOTAL	**5 654**	**5 646**	**8**

Les prestations pour SNCF Réseau sont constituées essentiellement de prestations de services de Gares & Connexions.

Les commandes publiques en provenance des Autorités Organisatrices et Île-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) augmentent de 60 M€ par rapport à 2017 compte tenu d'une hausse de la contribution d'exploitation chez TER atténuée par la baisse des compensations tarifaires régionales en lien, principalement, avec la mise en place de la liberté tarifaire (transfert de l'État aux Régions de la responsabilité de fixer librement les abonnements TER travail, élèves, étudiants et apprentis).

Les commandes publiques de l'État diminuent de 71 M€. Cette évolution s'explique notamment par l'application, sur l'exercice 2018, des mécanismes conventionnels pour la convention TET qui ont conduit à reconnaître une contribution de 288 M€ (contre 357 M€ en 2017).

4.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Production Immobilisée Personnel	**120**	**126**	**-6**
Matériel Roulant	70	77	-8
Production Immobilisée ACE	1 123	1 069	54
Matériel Roulant	**238**	**261**	**-23**
Installations Fixes	885	808	77
Installations Fixes	808	763	45
Total Production Immobilisée	**1 243**	**1 195**	**48**
Matériel Roulant	308	338	-31
Installations Fixes	936	857	79
Production stockée	**3**	**1**	**2**
TOTAL	**1 247**	**1 197**	**50**

La production immobilisée et stockée augmente de +50 M€ par rapport à 2017. Elle est en baisse de 31 M€ sur le matériel roulant et en hausse de 79 M€ sur les installations fixes, notamment du fait de la mise en place d'un pôle d'échange multimodal à Rennes et à Nantes, de la modernisation de la gare de Paris Montparnasse et de la création de voies de remisage et fosses pour les Regiolis et Regio 2N à Villeneuve.

4.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Subventions d'exploitation	24	24	0
Autres produits / transfert de charges	256	236	19
Autres produits d'exploitation	**280**	**261**	**20**

Cette rubrique enregistre principalement les indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, notamment les refacturations des péages Eurotunnel à EIL. L'augmentation par rapport à 2017 s'explique principalement par la refacturation, en 2018, à SNCF et SNCF Réseau de 22 M€ d'économies de charges sociales (décret du 16 octobre 2018) venant compenser partiellement la charge de taxe sur les salaires supportée par SNCF Mobilités (cf. note 4.6).

4.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PÉAGES)

Par nature, les achats et charges externes (hors péages) s'analysent comme suit :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Achats de matières et fournitures	-609	-620	11
Utilisation moyens de transports et de traction	-854	-800	-54
Travaux entretien et maintenance	-622	-645	23
Charges de patrimoine	-1004	-926	-78
Locations matériel et engins	-124	-118	-6
Prestations d'escale	-59	-60	1
Energie de traction	-479	-505	26
Charges de commission et de distribution	-297	-298	1
Prestations informatiques	-470	-417	-53
Prestations d'études et de recherche	-340	-309	-30
Prestations de télécommunication	-446	-439	-7
Autres charges	-730	-753	24
Total	**-6033**	**-5891**	**-142**

Les achats et charges externes (hors péages) sont en hausse de 142 M€ par rapport à 2017 sous l'effet principal de la hausse du coût d'utilisation des moyens de transport et de traction (recours aux transports de substitution dans le cadre des travaux et de la conflictualité), des charges de patrimoine, des dépenses de prestations informatiques (déploiement du digital notamment) et des prestations d'étude / recherche.

4.5 PÉAGES

Les péages se décomposent de la manière suivante :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Péages SNCF Réseau	3281	3429	148
Péages Lisea	229		229
Péages Eurotunnel	148	142	6
Péages autres	170	274	104
Total	**3828**	**3845**	**17**

Les dépenses de péages diminuent de 17 M€ par rapport à 2017 compte tenu de l'impact des grèves 2018.
À noter, les péages LISEA, relatifs aux Lignes à Grande Vitesse Paris–Bordeaux et Paris–Rennes mises en service au 01/07/2017, étaient présentés en 2017 sur la ligne « Péages autres » (118 M€).

4.6 IMPÔTS ET TAXES

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)	-98	-114	16
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)	-267	-259	-9
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	-51	-49	-2
Taxes pour Frais de Chambres de Commerce et d'Industrie (TFCCI)	-6	-8	2
Taxes foncières	-56	-52	-3
Droits et Taxes sur le réseau	-27	-27	-0
C3S (Organic)	-17	-16	-1
Taxe d'apprentissage	-21	-26	4
CST (Contribution de Solidarité Territoriale)	-16	-40	24
Versement Transport	-64	-52	-12
Participation Employeurs Effort Construction	-15	-15	0
Autres impôts et taxes	-389	-277	-113
Sous-total tableau	-216	-227	12
Autres impôts et taxes	-174	-49	-125
Total	**-812**	**-706**	**-106**

Les impôts et taxes augmentent de 106 M€ sur 2018 sous l'effet principal de la taxe sur les salaires (103 M€) supportée depuis le 1er janvier 2018, minoré de la baisse de la contribution de solidarité territoriale et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et des autres impôts et taxes sous l'effet du reclassement de certaines charges de personnel (cf. 4.7.).

4.7 CHARGES DE PERSONNEL

L'évolution de la masse salariale s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	
Charges de personnel 2017	**-5459**
Baisse des effectifs	132
Hausse du coût moyen agent	-89
Retenue pour grèves	35
Baisse taux maladie	31
Autres*	84
Charges de personnel 2018	**-5266**

* Effets périmètre et présentation, dont transfert au 1er juillet 2017 de SNCF Combustible de l'EPIC SNCF à L'EPIC SNCF MOBILITÉS et comptabilisation des cotisations CSA (contribution solidarité autonomie) et FNAL (contribution au fonds national d'aide au logement) en impôts et taxes en 2018 auparavant enregistrées cotisations sociales en 2017.

La diminution des charges de personnel est principalement due à la baisse sensible des effectifs sur l'exercice (-2,6 %) partiellement atténuée par la hausse du coût moyen agent, les retenues pour grèves et la baisse exceptionnelle du taux de cotisation maladie sur le 4e trimestre 2018 (décret du 16 octobre 2018) venant compenser partiellement la charge de taxes sur les salaires (cf. notes 4.3 et 4.6)

4.8 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2018 s'établit à + 1 067 M€, en diminution de - 333 M€ (- 24 %) par rapport à 2017. Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

En millions d'euros	
Excédent Brut d'Exploitation 2017	**1 400**
Baisse de l'activité	- 365
Hausse des productions immobilisée et stockée	50
Augmentation des achats et charges externes (hors péages)	- 142
Baisse des péages	17
Diminution des charges de personnel	193
Augmentation des impôts et taxes	- 106
Hausse des autres produits	20
Excédent Brut d'Exploitation 2018	**1 067**

4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	**- 750**	**- 581**	**- 170**
Immobilisations incorporelles	- 83	- 71	- 11
Immobilisations matériel ferroviaire	- 340	- 218	- 122
Autres immobilisations corporelles	- 328	- 291	- 37
(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation	**97**	**- 53**	**150**
Dépréciations des immobilisations	0	- 0	0
Dépréciations sur actif circulant	- 54	- 6	- 48
Provisions pour risques et charges	151	- 47	198
Autres charges de gestion	**- 6**	**- 17**	**11**
Total	**- 660**	**- 650**	**- 9**

— **Dotations nettes aux amortissements d'exploitation :**
L'augmentation des dotations nettes aux amortissements d'exploitation porte principalement sur le matériel roulant, conséquence essentiellement de la reprise des pertes de valeur TGV en juin 2018.

— **Dépréciations et provisions d'exploitation :**
La variation des provisions est favorable compte tenu principalement de la reprise de provision relative à un litige avec des salariés et anciens salariés en 2018 pour + 121 M€.

4.10 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort positif à 407 M€, en baisse de - 342 M€ par rapport à 2017.

4.11 RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Coût endettement financier net	- 151	- 103	- 47
Coût financier des avantages au personnel	21	- 45	65
Dividendes	103	24	79
Autres charges financières	- 583	- 451	- 132
Autres produits financiers	505	496	9
Résultat financier	**- 105**	**- 80**	**- 25**

L'amélioration de 65 M€ constatée par rapport à fin 2017 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique principalement par une hausse du taux d'actualisation passé à 1,58 % à fin décembre 2018 contre 1,23 % à fin décembre 2017, générant un produit de 35 M€ en 2018, versus une baisse du taux d'actualisation en 2017 (1,23 % à fin décembre 2017 contre 1,60 % à fin décembre 2016), générant une charge de - 26 M€.

L'augmentation des autres charges financières et des autres produits financiers s'explique par l'impact du débouclage du lot 1 du lease « LH4 » et de leases Service Contract :

— **Lease LH4 :**

• en 2017, conformément à la position retenue lors des exercices précédents, le débouclage du lot 2 du lease « LH4 » a conduit, en l'absence d'avantage économique futur attendu, à constater en charges financières le coût de résiliation du montage, constitué du prix d'exercice de l'option d'achat (- 24 M€) et des loyers à recevoir (- 255 M€), qui ne seront pas encaissés du fait du débouclage. En contrepartie, la charge à payer comptabilisée en « Emprunts et dettes financières » dans la perspective du débouclage a été reprise en produits financiers (+ 279 M€). L'impact sur le résultat était nul à la clôture de l'exercice.

• en 2018, le débouclage du lot 1 est intervenu. Selon le même schéma que pour le lot 2, les impacts sont de - 285 M€ en charges financières correspondant au prix d'exercice de l'option d'achat (- 25 M€) et au solde des loyers à recevoir (- 260 M€) et de + 285 M€ en produits financiers, soit un impact nul sur le résultat de l'exercice.

— **Leases Service Contract :**

• En 2018, deux contrats de leases « US Cross-Border » (Service Contract) ont été débouclés par anticipation à la demande de l'investisseur. L'impact en résultat financier se décompose en produits financiers liés à la sortie des dépôts (SWAPS) (+ 21 M€), en reprise de produits constatés d'avance correspondant au solde de la plus-value réalisée à l'origine de l'opération (+ 44 M€) et en effets de change pour (- 150 M€).

4.12 RÉSULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2018 est positif de 302 M€, en baisse de - 367 M€ par rapport à 2017.

4.13 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Plus values nettes de cessions d'actifs	**49**	**69**
Titres de participation	0	0
Actifs incorporels	-2	2
Actifs corporels	51	67
Amortissements et provisions	**3262**	**-164**
Perte de valeur UGT FRET	-21	-17
Perte de valeur MATERIEL	30	-1
Perte de valeur UGT TGV	3150	26
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	9	0
Perte de valeur FT (Biens à démolir, ….)	-1	-1
Perte de valeur INTERCITES	-9	0
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	217	0
Radiations d'actifs	-222	-153
Débouclage de lease	95	0
Autres Provisions	15	-18
Autres	**-21**	**75**
Amendes, pénalités et indemnités	-56	34
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	0	4
Produit à recevoir régularisation taux T1 2013 à 2016	0	31
Autres charges et produits divers	35	6
Total	**3291**	**-20**

N.B. : Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note 8.2. des comptes sociaux.

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2018 est un produit net de +3291 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

— **Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels + 49 M€, dont:**

• plus-value de cession sur un ensemble immobilier à Paris pour +13 M€, sur un terrain à Nice pour +12 M€, sur un terrain à Nanterre pour +12 M€ et sur un terrain à Lyon pour +4 M€.

— **Amortissements et provisions + 3 262 M€, dont:**

• dotation nette pour perte de valeur sur les actifs de FRET SNCF pour - 21 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice) ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs du Matériel pour +30 M€, au titre des pièces de rechange du matériel avec dotation (PRMD) ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT TGV pour +3150 M€ du fait principalement de la nouvelle trajectoire économique intégrant notamment une nouvelle indexation des péages ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT Trains Spéciaux et Auto Trains pour +9 M€ (suite au transfert à Intercités du parc de matériel roulant lié à l'affrètement). La dépréciation a été reconstituée chez Intercités pour le même montant (dotation de -9 M€) ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de SNCF Gares et Connexions pour +217 M€ suite, notamment, à la prise en compte du nouveau modèle tarifaire des gares ;

• radiations d'actifs pour -222 M€ (dont matériel roulant -203 M€ et installations fixes -19 M€) ;

• impact du débouclage de leases Service Contract pour + 95 M€. Cet impact est partiellement compensé par une charge financière nette de -84 M€ (cf. note 4.11), soit un impact global de +10 M€ sur le résultat de l'exercice ;

• autres provisions pour +15 M€, relatif à la reprise de provision de location financement de Voyages SNCF.

— **Autres produits et charges exceptionnels pour -21 M€, dont:**

• amendes, pénalités, indemnités pour -56 M€ (dont -109 M€ d'indemnités au titre de litige avec des salariés et d'anciens salariés et +65 M€ d'indemnité de remboursement anticipé sur un prêt octroyé à une filiale) ;

• autres charges et produits divers pour +35 M€ (dont +25 M€ relatifs à la résolution d'un litige fournisseur).

4.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

En millions d'euros	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)[a]	-226	-226
Impôt sur les Sociétés[b]	135	166
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	0	0
Autres	0	1
Total	**-91**	**-60**

(a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET).
(b) La rubrique comprend principalement des crédits d'impôts dont le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour 132 M€ au 31/12/2018.

Le 1er juillet 1988, l'EPIC SNCF Mobilités 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 247 sociétés au 31/12/2014 (périmètre déclaré y compris l'EPIC) dont principalement les filiales des périmètres SNCF Participations, TLP, SICF, Géodis, SVD, AREP et de la SNEF.

Jusqu'au 31 décembre 2014, aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportaient une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale était définitivement acquis à l'EPIC SNCF Mobilités, anciennement société mère du groupe fiscalement intégré.

Depuis le 1er janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

À fin 2018, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 5,9 milliards d'euros

Au 31 décembre 2018, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -91 M€ contre -60 M€ en 2017. Ce montant comprend principalement la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -226 M€ au titre des résultats 2018 et le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour +132 M€.

4.15 RÉSULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net 2018 est un bénéfice de +3501 M€, alors que le résultat net 2017 s'élevait à +590 M€.

5. ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

L'endettement net (EFN) augmente de 183 M€ par rapport à 2017 :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
CAF (après impôt, hors dividendes reçus et versés)	**1046**	**1307**	**-261**
Retraitement du résultat financier et des impôts	-438	151	-589
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	1175	60	1115
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**1784**	**1518**	**266**
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles [a]	-3213	-2606	-607
Subventions d'investissement encaissées	1452	1207	245
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	103	129	-26
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**-1658**	**-1270**	**-388**
Dividendes payés	-186	-110	-76
Dividendes reçus	103	24	79
Charges financières nettes cash	-228	-112	-116
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**-311**	**-198**	**-113**
Incidence des transferts entre activités sur l'EFN	0	-2	2
Autres effets sur endettement net.	**2**	**-18**	**20**
Autres variations de l'endettement net	**2**	**-20**	**22**
Variation calculée de l'endettement net	**-183**	**30**	**-213**
Endettement d'ouverture	**4042**	**4070**	**-28**
Endettement de clôture	**4224**	**4042**	**183**

(a) Y compris variation de BFR Investissement.

La variation du BFR d'exploitation 2018 (+1175 M€) résulte principalement de l'impact du débouclage des leases pour +722 M€ et de la diminution des créances vis-à-vis des autorités organisatrices (AO) pour +315 M€ (notamment encaissement en 2018 de la contribution TET 2017 pour 357 M€).

6. CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'État et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	2018	2017	Variation
Subventions d'exploitation	24	24	0
Subventions d'investissement reçues	1 452	1 207	245
Encaissements sur créance financière Île-de-France Mobilités (ex STIF)	72	109	-37
Total	**1 549**	**1 341**	**208**

— Concours publics inclus dans le résultat :

• subventions d'exploitation :
Il s'agit notamment des subventions à caractère social versées par l'État aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi.

— Concours publics sans impact sur le résultat :

• subventions d'investissement reçues :
SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, pour le matériel roulant Transilien, TER et Intercités.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements et provisions) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

• Encaissements sur créance financière vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités (ex Syndicat des Transports d'Île-de-France–STIF) :

Les encaissements sur créance financière correspondent aux montants perçus d'Île-de-France Mobilités au titre des amortissements du matériel roulant et de la rémunération financière dus dans le cadre de la convention de financement du matériel.

7. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS

Conformément à l'arrêté du 20 mars 2017 précisant les modalités d'application du décret n°2015-1533 relatif à l'information sur les délais de paiement des fournisseurs et clients de l'Entreprise, la répartition des dettes fournisseurs et des créances clients échues est communiquée ci-après :

Factures reçues non réglées au 31 décembre 2018 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	42	2 387	943	588	4 369	8 287	67 287
Dettes d'immobilisations et d'exploitation							
Montant total des factures concernées **T.T.C**	0	19	12	-2	24	54	923
Pourcentage du montant total **des factures T.T.C d'achats** de l'exercice	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,4 %	
Autres dettes d'exploitation							
Montant total des factures concernées **T.T.C**	0	1	0	0	0	1	162
Pourcentage du montant total d**es factures T.T.C d'achats** de l'exercice	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues			927				
Montant total des factures **T.T.C** exclues			9				
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels			*Application des délais prévus par la loi LME*				
Délais légaux			*non*				

Convention de signe (+) = crédit ; (-) = débit

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent à des factures émises par les EPIC SNCF et SNCF Réseau pour 7 M€ (29 %), et à des litiges.

Factures émises non réglées au 31 décembre 2018 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	2123					10749	
Créances commerciales hors immobilisations							
Montant total des factures concernées **T.T.C**		74	39	19	275	407	694
Pourcentage du montant total **des factures T.T.C de ventes** de l'exercice	0,0 %	0,8 %	0,4 %	0,2 %	2,8 %	4,1 %	
Créances sur cessions d'immobilisations							
Montant total des factures concernées **T.T.C**		19	2	0	43	63	20
Pourcentage du montant total **des factures T.T.C de ventes** de l'exercice	0,0 %	24,4 %	2,6 %	0,1 %	55,6 %	82,7 %	
Autres créances d'exploitation							
Montant total des factures concernées **T.T.C**		3	0	0	0	3	78
Pourcentage du montant total **des factures T.T.C de ventes** de l'exercice	0,0 %	3,4 %	0,0 %	0,0 %	0,7 %	4,0 %	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des créances litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues			1284				
Montant total des factures **T.T.C** exclues			23				
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels		*Cas général 30J (SNCF Réseau 60J)*					
Délais légaux		*cas général 30J (SNCF Réseau 60J)*					

Convention de signe (+) = crédit ; (-) = débit

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent pour 205 M€ à des contributions facturées à des Autorités Organisatrices de Transport.

8. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Les dividendes étaient versés à l'État jusqu'au 31 décembre 2015. Depuis 2016, ils sont versés et à l'EPIC SNCF. Les montants versés au cours des trois dernières années sont les suivants :

En millions d'euros

Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2016	2018	186
2015	2017	110
2014	2016	126

9. RÉSULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'euros	2018	2017	2016	2015	2014
Situation financiere en fin d'exercice					
Dotation en Capital	1204	1204	1204	2204	2204
Opérations et résultats de l'exercice					
Chiffre d'affaires hors taxes	15478	15843	15155	18198	20591
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	4247	1283	986	-1109	1181
Impôts sur les résultats (tête de groupe d'intégration fiscale jusqu'en 2014)	-91	-60	-103	-6	181
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	3501	590	402	-2081	202
Personnel					
Effectif moyen payé	89567	92178	94366	120747	154272
Montant de la masse salariale	5266	5459	5572	7597	9233

06— COMPTES ANNUELS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS

BILAN 174

COMPTE DE RÉSULTAT 176

1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC 177

2 PRÉAMBULE 177

3 ÉVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE 177

3.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018 177

3.2 REPRISES DE PERTE DE VALEUR 178

3.3 DÉCISIONS DE LA COUR D'APPEL DE PARIS 178

3.4 MOUVEMENT SOCIAL 2018 178

3.5 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES 178

3.6 TAXE SUR LES SALAIRES 178

3.7 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRG 2018-2020 178

3.8 RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION OCCITANIE 2018-2025 178

3.9 CONTRÔLE FISCAL EN COURS 179

3.10 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE 179

4 ÉVÈNEMENT POST-CLÔTURE 179

4.1 SIGNATURES DES PROTOCOLES D'ACCORD DES FUTURES CONVENTIONS AVEC LES RÉGIONS SUD ET NOUVELLE-AQUITAINE 179

4.2 MISE EN CONCURRENCE DES LIGNES NANTES–BORDEAUX ET NANTES–LYON 179

4.3 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE 179

4.4 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR DE SNCF RÉSEAU 179

5 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE 179

6 ESTIMATIONS COMPTABLES 179

7 PRINCIPES COMPTABLES 180

7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES 180

7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES 181

7.3 STOCKS 181

7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION 181

7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT 182

7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS 182

7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVISES 182

7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT 182

7.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES 182

7.10 OPÉRATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT 185

7.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS 186

7.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS 187

7.13 DISTINCTION ENTRE RÉSULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL 187

7.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS 187

8 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES 188

8.1 ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES 188

8.2 PERTES DE VALEUR 188

9 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES 193

9.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE – RFF) 193

9.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) 194

9.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES 195

10 STOCKS ET ENCOURS 195

11 CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES 195

12 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT 196

13 COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF 196

14 ÉCARTS DE CONVERSION 196

15 CAPITAUX PROPRES 197

16 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES 197

17 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES 198

17.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES 199

17.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES 199

18 INSTRUMENTS DERIVES 200

18.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE 200

18.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX 201

18.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES 201

18.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE 201

18.5 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS 201

19 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES 202

20 COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF 202

21 CHIFFRE D'AFFAIRES 203

22 ACHATS ET CHARGES EXTERNES 203

23 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION 203

24 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS 203

25 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES 203

26 RÉSULTAT FINANCIER 204

27 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL 204

28 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE 205

29 ENGAGEMENTS HORS BILAN 205

29.1 ENGAGEMENTS REÇUS 205

29.2 ENGAGEMENTS DONNÉS 207

30 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS 208

31 LITIGES 208

31.1 LITIGES RÉSOLUS 208

31.2 LITIGES EN COURS 209

32 FILIALES ET PARTICIPATIONS 211

33 PARTIES LIÉES 211

34 AUTRES PARTIES LIÉES 211

35 TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU 212

36 TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT 212

37 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT 212

38 TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES 212

39 GARANTIES EUROFIMA 212

BILAN

Normes Françaises

ACTIF

En millions d'euros	Référence note			31/12/2018	31/12/2017
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	8	865	-510	355	322
Immobilisations corporelles	8	49 510	-26 125	23 385	19 532
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	9	686	–	686	691
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)	9	1 449	–	1 449	1 449
Autres immobilisations financières	9	8 199	0	8 199	9 099
Actif immobilisé		**60 709**	**-26 636**	**34 073**	**31 093**
Stocks et en cours	10	579	-102	478	533
Créances d'exploitation et autres	11	3 776	-53	3 723	4 300
Valeurs mobilières de placement	12	2 142	0	2 142	4 782
Disponibilités		1 047	–	1 047	601
Actif circulant		**7 545**	**-155**	**7 390**	**10 217**
Comptes de régularisation	13	479	–	479	594
Primes de remboursement des obligations		9	–	9	10
Ecart de conversion - actif	14	734	–	734	884
Actif		**69 475**	**-26 790**	**42 685**	**42 798**

PASSIF

En millions d'euros	Référence note	31/12/2018	31/12/2017
Capital	15	3971	3971
Ecart de réévaluation	15	70	70
Report à nouveau	15	947	543
Résultat de l'exercice	15	3501	590
Situation nette		**8489**	**5173**
Subventions d'investissement	15	10709	9916
Provisions réglementées	15	0	0
Capitaux propres		**19198**	**15089**
Provisions pour risques et charges	16	2260	2906
Dettes financières	17	12823	15352
Dettes fiscales et sociales	19	1417	1724
Autres dettes d'exploitation	19	5017	5742
Comptes de régularisation	20	1416	1365
Ecart de conversion - passif	14	555	620
Passif		**42685**	**42798**

COMPTE DE RÉSULTAT

Normes Françaises

En millions d'euros	Référence note	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	21	15478	15843
Production immobilisée et stockée		1247	1197
Achats et charges externes	22	-9861	-9736
Valeur ajoutée		**6864**	**7304**
Autres produits d'exploitation	23	280	261
Impôts, taxes et versements assimilés		-812	-706
Charges de personnels	24	-5266	-5459
Excédent Brut d'Exploitation		**1067**	**1400**
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	25	1190	1068
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	25	-1844	-1702
Autres charges de gestion	25	-6	-17
Résultat d'exploitation		**407**	**749**
Produits financiers		969	841
Charges financières		-1073	-921
Résultat financier	26	**-105**	**-80**
Résultat courant		**302**	**669**
Produits exceptionnels		4516	709
Charges exceptionnelles		-1225	-729
Résultat exceptionnel	27	**3291**	**-20**
Impôt sur les résultats	28	-91	-60
Résultat net		**3501**	**590**

1. NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

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

2. PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 27 février 2019.

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

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF) immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 808 332 670 et dont le siège social est situé 2 place aux Étoiles 93200 Saint-Denis.

L'EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial) est régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite « Loi LOTI »), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1er janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

— SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires ;

— SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) – anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares ;

— SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC SNCF) : créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

3. ÉVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

3.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018

À l'issue de la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire le 15 février 2018, le Premier Ministre a présenté le 26 février un projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril et adopté par le Sénat le 5 juin 2018. La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le « Nouveau Pacte Ferroviaire ») se décline autour de ces axes :

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

• SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts ;

• la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;

• le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;

• SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

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

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

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

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

• pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Île-de-France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence;

• l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence ; et

• les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

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

Sur le second semestre 2018, sept décrets d'application ont été publiés (Décrets n° 2018-1314 / 1179 / 1275 / 1242 / 1364 / 1243 / 828) avec une entrée en vigueur entre décembre 2018 et le 1er janvier 2020.

3.2 REPRISES DE PERTE DE VALEUR

Reprise de perte de valeur sur l'UGT TGV Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe qui a été approuvé par le Conseil d'Administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit l'EPIC SNCF Mobilités à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 184 M€ (cf. note 8.2), comptabilisée sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat au 31 décembre 2018 (cf. note 27).

3.2.1 Reprise de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique 2019-2028, affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, des reprises de perte de valeur ont été constatées pour 217 M€ sur l'activité SNCF Gares & Connexions (cf. note 8.2), comptabilisée sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat au 31 décembre 2018 (cf. note 27).

3.3 DÉCISIONS DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

3.3.1 Litige avec des salariés et anciens salariés

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par des salariés et anciens salariés (cf. note 31.1.1). L'Entreprise a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation.

SNCF Mobilités a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant le résultat exceptionnel de l'exercice 2018 (cf. note 27). En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise (cf. note 16). L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif.

3.3.2 Enquête de l'Autorité de la Concurrence sur Fret SNCF

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 20 décembre 2018 une décision défavorable à l'Entreprise, concernant les suites d'une enquête menée par l'Autorité de la concurrence (AdlC) sur Fret SNCF en 2012, au titre de la présomption de mise en œuvre de pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises (cf. note 31.2.1).

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation.

3.4 MOUVEMENT SOCIAL 2018

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé, à raison de 2 jours tous les 5 jours, entre le 3 avril et 28 juin 2018, en opposition au projet de loi de réforme du système ferroviaire.

Ce mouvement social a entrainé des impacts pour les clients de l'EPIC SNCF Mobilités et des conséquences financières au sein de certaines activités de l'Entreprise.

3.5 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs en 2018 :

— le 15 février 2018, la tranche optionnelle IDF3 de 9 rames REGIO2N (automotrices Z longues IDF de 110 mètres) a été levée. Les livraisons s'étaleront de décembre 2021 à mars 2022.

— le 30 avril 2018, la tranche optionnelle pour l'achat de 10 Rames pour la ligne Tram 13 Express Saint-Cyr Saint-Germain et 22 rames pour la ligne Tram 12 Express Massy Evry, soit 32 rames a également été levée. Les livraisons des rames s'étaleront de juin 2020 à septembre 2022.

— le 26 juillet 2018 une commande de 100 rames TGV du futur auprès du constructeur Alstom a été confirmée par le Conseil d'Administration pour de 2,65 Milliards d'euros.

De nouveaux engagements hors bilan sont constatés à ce titre au 31 décembre 2018 (Cf. note 29).

3.6 TAXE SUR LES SALAIRES

Depuis le 1er janvier 2018, date à laquelle le rescrit du 29 octobre 2008 a été rapporté, par décision de l'État du 4 mai 2017, pour les contributions TER, l'EPIC SNCF Mobilités est redevable de la taxe sur les salaires selon son rapport d'assujettissement.

À fin décembre 2018, le montant de cette taxe s'élève à 103 M€.

3.7 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRG 2018-2020

L'avis de l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières) sur le Document de Référence des Gares voyageurs (DRG) 2018-2020 déposé le 16 mars 2018, a été publié le 9 juillet 2018. Il en ressort un avis favorable de l'Autorité sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour les horaires de service 2018 et 2019.

SNCF Gares & Connexions a saisi l'Autorité le 25 janvier 2019 au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020.

3.8 RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION OCCITANIE 2018-2025

Le 9 avril 2018 une nouvelle convention couvrant la période 2018-2025 a été signée entre SNCF Mobilités et la Région Occitanie. Elle prévoit un développement de l'offre de 11 %, de nouveaux services et une nouvelle gamme tarifaire.

3.9 CONTRÔLE FISCAL EN COURS

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2015, l'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes. (cf. note 16).

3.10 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

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

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

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

4. ÉVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

4.1 SIGNATURES DES PROTOCOLES D'ACCORD DES FUTURES CONVENTIONS AVEC LES RÉGIONS SUD ET NOUVELLE-AQUITAINE

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

4.2 MISE EN CONCURRENCE DES LIGNES NANTES - BORDEAUX ET NANTES - LYON

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, le Gouvernement a annoncé, mercredi 9 janvier 2019, son intention de mettre en concurrence les lignes Intercités Nantes–Bordeaux et Nantes–Lyon.

Ces deux lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET) sont exploitées par SNCF Intercités dans le cadre d'une convention avec l'État s'appliquant jusqu'à la fin de l'année 2020.

Dans son annonce, le ministère des Transports précise que le matériel roulant actuellement exploité sur ces deux lignes sera mis à disposition de l'opérateur retenu à l'issue de l'appel d'offres.

La mise en exploitation par l'opérateur choisi est a priori fixée en 2022, mais dépendra de la durée de la procédure d'attribution.

4.3 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Une décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 concernant les suites d'une enquête menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010 (cf. note 31.2.2).

L'EPIC SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et a déposé un mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. L'Entreprise n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

4.4 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR DE SNCF RÉSEAU

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

5. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les états comptables de l'Entreprise sont établis sur la base des dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, modifiant le règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général (PCG), qui a été homologué par arrêté du 26 décembre 2016 (JO du 28).

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

6. ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2018 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 2018 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— **La dépréciation des actifs non financiers**

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

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'usage ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'usage reposent sur une estimation de la part de la Direction, des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation de la part de la Direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

L'approche retenue, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 8.2

— **Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel**
Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution de ces hypothèses (cf. note 16).

— **Les provisions pour risques liés à l'environnement**
L'Entreprise comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

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

Les montants comptabilisés au titre des opérations de démantèlement des installations fixes relevant de la règlementation amiante reposent sur la meilleure estimation possible des travaux à engager au moment de l'arrêté des comptes.

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant intègrent le coût du démantèlement, le coût du désamiantage et le produit lié à la revente des matières.

— **La dépréciation des instruments financiers dérivés**
L'Entreprise utilise des hypothèses pour évaluer les pertes latentes de ses instruments financiers dérivés.

7. PRINCIPES COMPTABLES

7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

— des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;

— de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

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

7.1.1 Régime de possession par SNCF Mobilités des biens immobiliers remis en jouissance par l'État

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié à SNCF Mobilités.

Le 1er janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'Entreprise, en contrepartie d'une dotation au sein des capitaux propres.

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

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

7.1.2 Biens propres

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

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

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

— **Matériel roulant :**
• les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;

• les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;

• les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles sont significatives, qu'elles prolongent la durée de vie du bien ou qu'elles sont imposées par une loi, une norme ou un règlement ;

— **Installations fixes :**
• les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance…) constituent des charges d'exploitation ;

• les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

7.1.3 Frais d'acquisition des immobilisations

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

7.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique et des Bornes Libre-Service (billetteries automatiques disponibles en gares et boutiques SNCF) qui sont respectivement amortis selon le mode dégressif sur des durées d'utilité de 4 et 8 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Aménagement terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, …) :	
Gros œuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second œuvre	25 ans
Aménagements	10 ou 15 ans
Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, …) :	
Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Matériel de transport ferroviaire :	
TGV :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Locomotives électriques et diesel :	
Structure	30 ans
Révision	15 ans
Automoteurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Voitures voyageurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Wagons	30 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

7.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

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

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie–UGT[1]) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'usage correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

— les flux de trésorerie sont ceux des plans d'affaires établis sur une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application du taux de croissance à long terme proche du taux d'inflation long terme attendu en France par l'Entreprise, dans la limite de la durée de vie des actifs testés ;

— l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

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

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

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

— d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;

— d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;

— d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

7.3 STOCKS

La méthode de valorisation des stocks diffère selon les groupes Articles :

— la valeur des pièces consommables (PC) est calculée selon la méthode du coût moyen pondéré ;

— les pièces réparables du Matériel (PRM) sont évaluées au coût de revient, qui correspond au coût d'acquisition ou au coût de production pondéré des quantités. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté et de leur durée de vie économique.

7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION

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

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

7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

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

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

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

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

7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

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

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

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

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

7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVISES

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

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

7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

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

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

Cas particulier : depuis 2012, les subventions à recevoir d'Île-de-France Mobilités relatives aux amortissements, dues au titre de la convention de financement du matériel, sont comptabilisées en autres dettes pour la part des subventions non appelées. La part appelée et reçue d'Île-de-France Mobilités est enregistrée en capitaux propres et reprise sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elle finance.

7.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

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

7.9.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

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

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets,… Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation.
Les impacts sont présentés en note 16.

Depuis le 1er janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24 décembre 1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente… de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. L'Entreprise a donc une obligation de démantèlement ou de remise en état en fin de vie de ses installations fixes et matériels roulants. Au titre du matériel roulant, une provision pour démantèlement est comptabilisée, dès la détection de l'amiante, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité.
Cette provision fait l'objet d'une actualisation. Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 26). La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Par ailleurs, le décret du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés

d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante (DTA). L'EPIC SNCF Mobilités a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. À ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

7.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

L'EPIC SNCF Mobilités comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à 'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. L'EPIC SNCF Mobilités provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

7.9.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

7.9.3.1 Provisions pour litiges

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

— garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction ;

— garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

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

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

7.9.3.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

7.9.3.3 Provisions pour restructuration

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

7.9.3.4 Provisions pour risque de change

(cf. note 7.7)

7.9.4 Avantages du Personnel

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

7.9.4.1 Avantages à court terme

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

7.9.4.2 Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

7.9.4.2.1 **Régimes à cotisations définies**

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

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

7.9.4.2.2 **Régimes à prestations définies**

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Mobilités a adopté, à compter du 1er janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et en reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

— **Provisions au titre du régime différentiel des cadres supérieurs**

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime différentiel des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

— **Provisions au titre de l'action sociale**
L'Entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

— **Provisions au titre des indemnités de départ en retraite**
En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Mobilités pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'Entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

7.9.5 Autres avantages à long terme
Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 16).

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

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

7.9.5.2 Provisions pour rentes accident du travail
— **Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité**
L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité.
À ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

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

— **Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité**
L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité.
À ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

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

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

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

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

7.9.5.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)
Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités a signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

— en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme) ;

— en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

7.9.5.5 Provisions pour allocations chômage
Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

— démissionnaires ;

— licenciés par mesure disciplinaire ;

— réformés pour le cadre permanent.

7.9.5.6 Indemnités de fin de contrat de travail
Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

— la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou

— la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'Entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'Entreprise.

7.9.6 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

7.9.7 Accord en faveur des anciens apprentis

L'EPIC SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des EPIC constituant le groupe public ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Au 31 décembre 2016 cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'était traduit par la constitution d'une provision de 9 M€ au titre d'un coût des services passés. Le solde de cette provision est toujours de 9 M€ (variation non significative) au 31 décembre 2018 (cf. note 16).

7.10 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

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

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

7.10.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

— **Cessions-bails**

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

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 9.3).

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

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

— **Location-vente**

L'Entreprise procède auprès de la société Eurofima (société de financement suisse créée par les États Européens le 20 octobre 1955) à des cessions de son matériel ferroviaire. L'Entreprise transfère la propriété de son matériel à Eurofima en échange d'un financement enregistré en « Dettes d'exploitation ».

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

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'Entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 11). Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « créances d'exploitation » (cf. note 11), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'Entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres immobilisations Financières » (cf. note 9.3). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

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

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

— en « Dettes d'exploitation » pour la part correspondant à l'amortissement du bien cédé ;

— et pour la différence résiduelle entre la plus-value et l'amortissement :

• soit en « Comptes de régularisation – passif », si le montant de la cession est supérieur à la valeur brute du bien cédé. Ce produit est alors figé tout au long du contrat et viendra compenser la valeur du bien lors de sa réintégration à l'actif immobilisé de l'Entreprise ;

• soit en « Immobilisations financières », si le montant de la cession est inférieur à la valeur brute du bien cédé. Ce montant fait l'objet d'un amortissement sur la durée résiduelle du bien au même titre que les autres biens financés directement par l'Entreprise.

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

7.10.2 Autres opérations

Depuis 1991, l'Entreprise réalise des opérations d'ingénierie financière ayant pour sous-jacent du matériel roulant appartenant à SNCF Mobilités. La majorité de ces montages financiers s'appuie sur des contrats de financement préexistants avec Eurofima, dont le schéma de comptabilisation est mentionné ci-dessus.

Ces opérations consistent à donner du matériel en location (Lease Hold) ou à le vendre à un bailleur (investisseur) (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois). Celui-ci le remet en location (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois) ou en sous-location (Lease Hold) à l'Entreprise avec une option d'achat ou une option permettant de mettre fin au contrat de location à l'échéance du contrat de sous location. L'Entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise du matériel concerné pour les besoins de son exploitation. Le résultat net de ces opérations a été enregistré en résultat financier à chacune de leur mise en place.

La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée, l'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier ainsi que le bénéfice net de ces opérations.

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat.

7.10.2.1 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 17);

— 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 9.3).

7.10.2.2 Service Contract, Lease Néo-zélandais et Lease Suédois

Ces opérations s'appuient soit sur des contrats de location-financement préexistants avec Eurofima (Service Contract, Lease Néo-zélandais), soit sur des montages financiers utilisant comme sous-jacent du matériel neuf (Lease Suédois). 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» correspondant à des dépôts réalisés chez l'investisseur ou un de ses partenaires. Ces dépôts permettent de financer les loyers sur le contrat de location ou sous-location d'une part, le rachat du matériel par SNCF Mobilités d'autre part (cf. note 9.3).

Le matériel neuf entre, dans un premier temps, à l'actif de l'Entreprise (le matériel d'occasion étant déjà inscrit au bilan) 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 à régler à l'échéance est comptabilisée en charges à payer sur la durée de vie de l'opération. La structuration des opérations permet de porter aux bornes de l'Entreprise un actif reflétant à tout instant la valeur des immobilisations comme si elles n'avaient ni été cédées, ni sorties du bilan. L'amortissement à chaque période reflète l'usure normale du matériel toujours à disposition et est matérialisé par la constatation de «Dotations aux provisions d'exploitation» (cf. note 16).

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, qui sont mis en service après la conclusion du contrat de lease.

Les actifs financiers servant à couvrir les engagements sur les oyers et l'option d'achat sont contractuellement des jambes receveuses sur des swaps de devise ou des dépôts. Ils sont enregistrés en compte de tiers «Dérivés actifs» ou de «Créances immobilisées»

Les plus-values réalisées lors des concessions de matériels 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 dont l'objectif est de neutraliser la moins-value de l'option d'achat lors de l'exercice.

Lorsque l'option d'achat est levée, le matériel roulant est réintégré à sa «valeur d'origine» puis immédiatement déprécié de manière à refléter sa valeur en date d'exercice. La moins-value constatée lors de l'exercice est compensée par la reprise de la provision financière.

7.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 29).

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

7.11.1 Gestion du risque de change

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

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

7.11.2 Gestion du risque de taux

7.11.2.1 Contrats et options sur contrats d'échange de taux

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

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

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

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'Entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

7.11.2.2 Contrats à terme de taux

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

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

7.11.3 Instruments financiers sur matières premières

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

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

7.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

7.12.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)

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

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

7.12.2 Contributions de l'État et des Autorités Organisatrices

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

7.13 DISTINCTION ENTRE 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 des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'Entreprise.

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

7.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne :

— l'impôt exigible sur les sociétés (IS) ; pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018, le taux normal d'IS est fixé à 28 % dans la limite de 500 K€ de bénéfices et au taux normal de 33,1/3 % pour les bénéfices suivants ;

— les Crédits d'Impôts Apprentissages, Recherche et Famille ;

— la Réduction d'impôts Mécénat ;

— le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 et assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour les rémunérations versées à compter de l'exercice 2018, le taux du crédit d'impôt est fixé à 6 % (loi de finances pour 2018, art.86). Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'État correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'Entreprise.

Le CICE, affecté par l'Entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne « impôt sur les résultats » ;

— la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) prévue à l'article 235 ter ZF du CGI. Elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité, avant imputation des déficits reportables et majorée des dotations aux amortissements de l'exercice hors amortissements dérogatoires. La loi de finances pour 2018 a fixé le montant de la TREF à 226 M€ pour l'année 2018 ;

— par ailleurs, une réclamation a été déposée par l'EPIC SNCF Mobilités afin d'obtenir le remboursement de la contribution de 3 % versée au titre des dividendes 2013 et 2014. À ce titre un produit de 10 M€ avait été comptabilisé sur la ligne «impôts sur les résultats» du compte de résultat dans les comptes de l'exercice 2017. Le remboursement est intervenu au mois de mars 2018.

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'euros	31/12/2017	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts / reclassements (1)	31/12/2018
Immobilisations incorporelles	655	0	-41	100	714
Immobilisations incorporelles en cours	129	114	-2	-89	152
Immobilisations incorporelles brutes	**784**	**114**	**-43**	**11**	**865**
Terrains	836	0	-7	7	836
Aménagements des terrains	914	0	-6	69	976
Constructions et agencements	7806	0	-94	400	8113
Installations techniques, Matériel et Outillage	2106	0	-30	144	2219
Autres immobilisations corporelles	583	0	-21	49	612
Matériel ferroviaire	32253	818	-522	1418	33967
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	2368	2532	-6	-2108	2787
Immobilisations corporelles brutes	**46866**	**3350**	**-685**	**-21**	**49510**
Immobilisations corporelles et incorporelles brutes	**47650**	**3464**	**-728**	**-11**	**50375**
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	**-462**	**-91**	**43**	**0**	**-510**
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles (2)	**-462**	**-91**	**43**	**0**	**-510**
Amortissements des aménagements des terrains	-332	-49	5	0	-376
Amortissements des constructions et agencements	-4292	-282	89	0	-4485
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1122	-138	30	0	-1230
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-346	-45	21	0	-370
Dépréciation des immobilisations fixes	-425	-3	410	0	-18
Amortissements du matériel ferroviaire	-17047	-1615	520	0	-18142
Dépréciation du matériel ferroviaire	-3770	-567	2833	0	-1504
Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (2)	**-27334**	**-2700**	**3908**	**0**	**-26125**
Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	**-27796**	**-2791**	**3952**	**0**	**-26635**
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	**19854**	**672**	**3224**	**-11**	**23739**

(1) La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice des mises en service d'immobilisations en cours pour 2 198 M€ (dont 844 M€ de mises en service d'automoteurs électriques, 399 M€ de mises en service de TGV, 179 M€ de mises en service d'agencements, aménagements et constructions et 117 M€ de mises en service des bâtiments).
(2) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

8.1 ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2018 (3464 M€) sont principalement constitués par :

— des immobilisations incorporelles en cours pour 114 M€ ;

— des augmentations d'immobilisations corporelles pour 3 350 M€ dont :

• acquisition de matériel roulant ferroviaire pour 1352 M€, notamment Régiolis et Régio2N pour Activité TER, rames Franciliens pour Transilien, Régio2N pour Intercités et 3UFC pour Voyages SNCF ;

• contrats Eurofima et contrats de location financement de matériels ferroviaires pour 818 M€.

La production immobilisée incluse dans les investissements, s'élève à 1 242 M€ (1 196 M€ en 2017) dont :

— 826 M€ (745 M€ en 2017) pour les installations fixes ;

— 306 M€ (340 M€ en 2017) pour le matériel ferroviaire ;

— 110 M€ (111 M€ en 2017) pour les immobilisations incorporelles.

Les diminutions des immobilisations (-728 M€) correspondent à des sorties d'immobilisations suite à des cessions, des mises au rebut et radiations techniques pour 723 M€ (dont -522 M€ de matériel roulant et -160 M€ d'installations fixes et -41 M€ d'immobilisations incorporelles).

8.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT (Unité Génératrice de Trésorerie) correspondant au plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

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

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

8.2.1 Eléments de contexte

Dès 2017, l'État a engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire reposant notamment sur :

— la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire (cf. 3.1) promulguée le 27 juin 2018 par le Président de la République, et dont les modalités de mise en œuvre seront précisées par ordonnances et décrets ;

— un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;

— un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

En mai 2018, l'État a annoncé, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation. Dans ce cadre, l'EPIC SNCF Mobilités a préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ajustée d'éléments techniques liés notamment au rétablissement de la séquence d'amortissement TGV post reprise de la dépréciation qui ont fait l'objet de confirmation de la part du Commissaire du gouvernement lors du Conseil d'administration d'arrêté des comptes du 27 février 2019.

Dès le 30 juin 2018, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant. La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation spécifique par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur l'excédent brut d'exploitation de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe.

Le Document de Référence des Gares (DRG) 2018-2019 de aisine, accompagné d'une année 2020 à titre indicatif, a été déposé auprès de l'ARAFER le 16 mars 2018. L'ARAFER a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019 en date du 9 juillet 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions a par ailleurs saisi l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 en janvier 2019. En outre, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, confirme le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1er de la loi et L.2111-9 du code des transports). Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global de l'EPIC SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière a été établi pour SNCF Gares & Connexions. Les Directions de SNCF Gares & Connexions et de l'EPIC SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de SNCF Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau. Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et d'excédent brut d'exploitation.

En conséquence, la Direction de l'EPIC SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité.

Suite à la décision ARAFER 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de marge, les actifs du Matériel sont qualifiés d'actifs de support et traités comme suit dans le cadre des tests de valeur :

— les actifs sur les transactions de Matériel attribués à une activité transporteur sont testés au niveau de l'UGT de l'activité. Ces actifs sont composés des pièces de rechange et de maintenance relatives aux séries de matériels exclusives à une activité ;

— les actifs qui ne peuvent pas être attribués exclusivement à une activité, sont testés au niveau supérieur sur l'EPIC SNCF Mobilités.

8.2.2 Actifs TGV France et Europe

Dans le contexte de la réforme ferroviaire mentionnée ci-avant et de l'annonce de l'État concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'Activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur l'excédent brut d'exploitation de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur.

La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe. La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3 184 M€, dont 3 150 M€ sur Voyages SNCF et 34 M€ au titre des actifs de support du Matériel, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2 097 M€	2 102 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,8 %–7,6 %	6,7 %–7,6 %
Taux de croissance long terme	1,90 %	1,80 %

Les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont l es suivantes :

— une croissance modérée des produits du trafic –hors lignes nouvelles– sur les 10 prochaines années pour tenir compte notamment des hypothèses macro-économiques et de la montée en puissance de la concurrence multimodale ;

— un scénario d'arrivée de la concurrence ferroviaire progressif à partir de l'ouverture du marché ;

— une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics ;

— une trajectoire de péages désormais indexée sur l'Indice des Prix à la Consommation (1,8 % en 2020 et 1,75 % à partir de 2021) ;

— un taux d'excédent brut d'exploitation reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;

— une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023 ;

— un niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant la commande de 100 rames TGV2020.

Plusieurs de ces hypothèses sont entourées d'aléas importants, notamment celles dépendantes de facteurs exogènes à l'entreprise pouvant impacter la réalisation des projections économiques et financières :

— le calendrier d'arrivée et l'impact de la concurrence ferroviaire ;

— l'hypothèse d'une trajectoire des taxes de CST et TREF en baisse, en lien avec l'activité Intercités, ainsi que les dispositions fiscales sous-jacentes ;

— la mise en œuvre d'un certain nombre de leviers issus de la réforme ferroviaire, avec notamment le futur accord de branche.

La sensibilité des principales hypothèses a été évaluée et analysée comme suit :

— une variation de la croissance des produits du trafic TGV domestique hors lignes nouvelles de ± 20 points de base (bp) aurait un effet d'environ ± 950 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de ± 50 bp du taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 260 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de 10 M€ du montant prévu des investissements en année normative aurait un effet d'environ ± 70 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une variation de ± 50 bp du taux d'actualisation entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 770 M€ ;

— une variation de ± 20 bp du taux de croissance de l'année normative sur toute la période aurait un effet d'environ ± 190 M€ sur la valeur recouvrable ;

— un retour à la trajectoire de CST/TREF du précédent plan stratégique (validé le 23 février 2018) entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ -473 M€.

Compte tenu de la valeur recouvrable déterminée en 2018, aucune des analyses de sensibilité indiquées ci-dessus, prise individuellement, ne remet en cause la reprise de dépréciation des actifs de l'UGT TGV France et Europe.

8.2.3 Actifs SNCF Gares et Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par SNCF Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT.

Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions avait entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,…), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, avait par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT SNCF Gares & Connexions avait été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 523 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'avait été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la Direction de SNCF Gares & Connexions avait lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire intégrant de nouvelles évolutions. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire était toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis avaient par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares & Connexions avait été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant, continuait toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intégrait pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, avait conduit la Direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 233 M€. La reprise de perte de valeur portait principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ARAFER avait publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intégrait plusieurs scenarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles était déjà envisagée une sortie de SNCF Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

En mars 2017, le Gouvernement avait produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présentait notamment plusieurs scenarii d'évolution de la gouvernance de l'activité SNCF Gares & Connexions et semblait confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER avait notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, SNCF Gares & Connexions avait poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et avait lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne 2017.
Au 31 décembre 2017, les discussions et négociations se poursuivaient avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2020. L'Entreprise avait considéré que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2020 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité. En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la dépréciation portait principalement sur les immobilisations corporelles et était, à ce titre, réversible.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur (voir note 8.2.1), la Direction a mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions sur l'exercice. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement a été intégralement reprise, soit 217 M€.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018
Activité	SNCF Gares & Connexions
UGT	SNCF Gares & Connexions
Actif testés	1 934 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,0%–5,5%
Taux de croissance long terme	1,90%

Le test de valeur a été réalisé en tenant compte de prévisions de trésorerie sur une période de 10 ans, contre 5 ans auparavant. Ce nouvel horizon est considéré comme mieux adapté au modèle économique et capitalistique de SNCF Gares & Connexions pour tenir compte des facteurs contribuant à l'évolution de la trajectoire financière tels que mentionnés ci-dessus (délai de retour sur les nouveaux investissements, notamment en matière immobilière, ainsi que sur les plans de performance).

La valeur terminale prise en compte dans le test de valeur a un poids prépondérant (83,2%) dans la détermination de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT.

Les principales hypothèses retenues en année normative sont les suivantes :

— un taux d'excédent brut d'exploitation équivalent à celui de 2028 ;

— des investissements correspondant à la moyenne de la période 2025-2028 ;

— des amortissements normatifs traduisant l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

Par ailleurs, les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :

— le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale ;

— le taux de rémunération des capitaux investis ;

— le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;

— le niveau d'investissements requis pour la réalisation de la trajectoire.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 289 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité montrent qu'une variation de ± 100 points de base (bp) de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 250 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'actualisation (± 20 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 105 M€ sur la valeur recouvrable.

8.2.4 Intercités

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la précédente convention relative à l'exploitation des TET (Trains d'Equilibre du Territoire) est arrivée à échéance le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre conformes aux annonces de l''État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

À l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Ce nouvel élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011.

Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -61 M€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé au 31 décembre 2017. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

Compte tenu de la clause de revoyure de mai 2017 donnant ainsi une nouvelle trajectoire financière pour la période 2019-2020, en cours de signature au 31 décembre 2018, un test de perte de valeur a été réalisé. Celui-ci n'a conduit à aucune reprise ni dépréciation complémentaire.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2018	2017
Secteur	SNCF Intercités	SNCF Intercités
UGT	Intercités	Intercités
Actif testé	142 M€	125 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,0%–6,9%	6,9%–7,3%
Taux de croissance long terme	Non applicable	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux d'excédent brut d'exploitation, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

8.2.5 Actifs de la Direction de l'Affrètement Voyageurs

Jusqu'au 31 décembre 2017, Voyages SNCF portait les activités de la Direction de l'Affrètement Voyageurs (DAV) pour le matériel tracté (trains des pèlerins, Orient Express, trains spéciaux…), de l'auto-train et de la direction Europe.

Au 1er janvier 2018, cette activité est transférée à Intercités par Voyages SNCF pour une Valeur Nette Comptable des actifs de 8,5 M€.

Intercités a identifié une UGT DAV non conventionnée pour regrouper ces actifs.

Compte tenu d'un excédent brut d'exploitation négatif sur l'activité de l'UGT DAV, une dépréciation de 8,5 M€ est constatée chez Intercités.

8.2.6 Actifs trains spéciaux, auto trains

L'UGT trains spéciaux et auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31 décembre 2018. Ainsi, aucun test de perte de valeur n'a été effectué et les actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%.
La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 11 M€.

8.2.7 Actifs Fret Ferroviaire

Suite à une évolution du modèle économique de l'activité de Fret Ferroviaire, les moyens de production de Fret SNCF sont depuis le 31 décembre 2014, suivis globalement dans une unique UGT.

En 2014, un test de perte de valeur a été réalisé sur le matériel roulant ferroviaire suivant les dispositions du Plan Comptable Général (art. 322-1) :

— une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché déterminées selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie sur le parc d'actifs, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc ;

— dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes à l'EPIC SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire en 2014 et n'ont donc aucune reprise ni perte de valeur sur cette période.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2018

À fin décembre 2018, la valeur nette comptable des moyens de production de l'UGT Fret Ferroviaire s'élève à 660 M€. L'Entreprise considère que le niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

9. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2017	Augmentation de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31/12/2018
Créance vis à vis de SNCF Réseau	**691**	**–**	**-5**	**0**	**686**
Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)	**1449**	**–**	**–**	**–**	**1449**
Titres de participations	3830	–	–	–	3830
Dont titres libérés	*3549*	–	–	–	*3549*
Dont titres non libérés	*281*	–	–	–	*281*
Créances rattachées à des participations	3071	737	-1147	5	2666
Dont créances liées à la location financement	*283*	–	–	*-3*	*280*
Dont créances non liées à la location financement	*2788*	*737*	*-1147*	*8*	*2386*
Prêts et créances	444	1565	-1547	-26	436
Créances et dépôts liés à la location financement	876	1	-29	-313	536
Dépôts versés	732	133	-291	9	583
Intêrets courus non échus sur prêts et créances	9	–	–	0	9
Intêrets courus non échus sur instruments dérivés	137	–	–	2	139
Autres immobilisations financières	**9099**	**2437**	**-3013**	**-324**	**8199**
Total	**11239**	**2437**	**-3018**	**-324**	**10334**

9.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU (EX RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE – RFF)

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

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

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

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

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

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

Au 31 Décembre 2018, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

9.1.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Moins d'un an	3	5
Plus d'un an et moins de 5 ans	661	50
Plus de 5 ans	1	615
Sous-Total	**665**	**670**
Intérêts courus non échus	21	21
Total	**686**	**691**

9.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Euro	665	670
Total	**665**	**670**

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Taux fixe	613	613
Taux variable	52	57
Total	**665**	**670**

9.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

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

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

— conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre SNCF Mobilités et la Caisse de la Dette Publique (CDP) le 31 décembre 2007 ;

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

— simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à SNCF Mobilités.

À l'issue de cette étape, SNCF Mobilités est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD, soit 8 060 M€ au 31/12/2007.

— reprise par l'État des engagements de SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP.

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

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

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

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

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

— **reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres** et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés,

— **détient une créance sur la CDP** reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Au 31 décembre 2018 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

9.2.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Moins d'un an	–	–
Plus d'un an et moins de 5 ans	1 407	500
Plus de 5 ans	–	907
Sous-Total	**1 407**	**1 407**
Intérêts courus non échus	42	42
Total	**1 449**	**1 449**

9.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Euro	1 407	1 407
Total	**1 407**	**1 407**

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Taux fixe	907	907
Taux variable	500	500
Total	**1 407**	**1 407**

9.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2017	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31/12/2018
Titres de participations	3830	–	–	–	3830
Dont titres libérés	*3549*	–	–	–	*3549*
Dont titres non libérés[1]	*281*	–	–	–	*281*
Créances rattachées à des participations[2]	3071	737	-1147	5	2666
Dont créances liées à la location financement	*283*	–	–	*-3*	*280*
Dont créances non liées à la location financement	*2788*	*737*	*-1147*	*8*	*2386*
Prêts et créances[3]	444	1565	-1547	-26	436
Créances et dépôts liés à la location financement[4]	876	-27	0	-313	536
Dépôts versés	732	133	-291	9	583
Intêrets courus non échus sur prêts et créances	9	–	–	0	9
Intêrets courus non échus sur instruments dérivés	137	–	–	2	139
Autres immobilisations financières	**9099**	**2408**	**-2984**	**-324**	**8199**

(1) Il s'agit uniquement de titres Eurofima.
(2) Le solde est constitué de prêts attribués à des filiales (2375 M€), d'un dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (280 M€) et d'intérêts courus-sur prêts aux filiales (11 M€).
(3) Le solde concerne essentiellement un prêt consenti à SNCF (353 M€).
(4) Les autres mouvements sont principalement liés au débouclage d'un contrat de Lease Hold pour - 259 M€ (cf. note 7.10.2.1).

10. STOCKS ET ENCOURS

			31/12/2018	31/12/2017
En millions d'euros	**Montants bruts**	**Dépréciation**	**Montants nets**	**Montants nets**
Matières et fournitures premières	355	-102	253	312
Produits finis	224	0	224	221
En cours de production	0	0	0	0
Total	**579**	**-102**	**478**	**533**

11. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Clients et comptes rattachés[1]	1446	1592
Créances sur État et Collectivités publiques[2]	1136	1188
Eurofima & assimilés	77	168
Dérivés actifs[3]	238	675
Autres créances d'exploitation	879	747
Avances et acomptes versés	311	300
Créances / cessions d'immobilisations	83	103
Comptes courants d'exploitation actif	346	206
Autres[4]	138	138
Créances d'exploitation brutes	**3776**	**4370**
Dépréciation	**-53**	**-70**
Créances d'exploitation nettes	**3723**	**4300**

(1) Ce poste comprend notamment les créances de SNCF Transilien, Activité TER et Intercités, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices.
(2) Ce poste comprend notamment les créances sur l'État au titre essentiellement de la TVA, et sur Ile de France Mobilités et les Conseils Régionaux au titre des subventions.
(3) Ce poste intègre des écarts de conversion sur instruments dérivés de change (238 M€).
(4) Ce poste comprend notamment les créances vis-à-vis des agences de voyage et de RATP (81 M€).

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

				Echus non dépréciés	
En millions d'euros	**Valeur brute**	**Non échus**	**Echus dépréciés**	**à un an au plus**	**à plus d'un an**
Créances clients et comptes rattachés	1 446	1 024	15	252	155

12. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	**2 144**	**4 783**
Titres de créances négociables	697	756
OPCVM	1 447	4 014
Placements en devises	0	13
Intérêts courus non échus	**-2**	**-1**
Total	**2 142**	**4 782**

13. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Charges constatées d'avance	**459**	571
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	**20**	**22**
Frais d'émission des emprunts	12	13
Pertes sur contrats d'échange	9	10
Total	**479**	**594**

14. ÉCARTS DE CONVERSION

En millions d'euros	**31/12/2018**	**31/12/2017**
Écarts de conversion actif	**734**	884
Écarts de conversion passif	-555	-620
Net actif / (passif)	**178**	**264**

Les écarts de conversion portent sur les opérations financières (swaps en devises et emprunts en devises), sur les titres non libérés EUROFIMA et sur des dépôts en devises conclus dans le cadre des contrats de location financement (à noter : ces dépôts venant en couverture des flux futurs de paiement des loyers et des options d'achat, les écarts de conversion actif ne font pas l'objet d'une provision).

15. CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	31/12/2017	Affectation du résultat 2017	Résultat 2018	Variation des subventions	Inscription des subventions au compte de résultat	Dividendes versés (1)	31/12/2018
Dotation en capital	1204	–	–	–		–	1204
Dotation immobilière	2767	–	–	–	–	–	2767
Écart de réévaluation	70	–	–	–	–	–	70
Report à nouveau	543	590	–	–		-186	947
Résultat de l'exercice	590	-590	3501	–	–	–	3501
Situation nette	**5173**	**–**	**3501**	**–**	**–**	**-186**	**8489**
Subventions d'investissement	9916	–	–	1459	-666	–	10709
Capitaux propres	**15089**	**–**	**3501**	**1459**	**-666**	**-186**	**19198**

(1) Le 28 juin 2018, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités a pris acte de la décision du Conseil de Surveillance de SNCF du 26 avril 2018, par laquelle ce dernier fixe le montant des dividendes distribués en 2018 par l'EPIC SNCF Mobilités à l'EPIC SNCF à 186 M€.
Cette décision du Conseil de surveillance a été prise en application de l'article L. 2102-20 du Code des transports et de l'article 54 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF.

16. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

			Analyse de la reprise			
En millions d'euros	31/12/2017	Dotations aux provisions	Reprise de provision devenue sans objet	Reprises de provision utilisée	Autres variations (7)	31/12/2018
Engagements envers le personnel (1)	1224	115	–	-98	-35	1205
Risque environnement (2)	697	14	-17	-40	-11	643
Risques fiscaux et sociaux (3)	141	16	-13	-108	–	35
Litiges contractuels (4)	129	5	-6	-6	–	122
Risques de change et de taux (5)	128	23	–	-7	–	144
Risques financiers	1	1	–	–	–	2
Autres provisions pour R&C (6)	586	8	-479	-6	–	108
Total	**2906**	**181**	**-515**	**-266**	**-46**	**2260**

(1) Cette rubrique comprend essentiellement les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (571 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (236 M€), de l'Action Sociale (181 M€), de la médaille d'honneur du travail (42 M€), du Compte Epargne Temps (86 M€), du régime différentiel des CS (31 M€), de l'allocation chômage (31 M€) et de l'indemnité fin contrat de travail (17 M€)
(2) Concerne principalement la provision désamiantage sur matériel roulant pour 499 M€ et les risques humains liés à l'amiante (Faute Inexcusable de l'Employeur amiante) pour 102 M€
(3) Concerne principalement un litige avec d'anciens salariés pour lequel une décision de la Cour d'Appel de Paris du 31 janvier 2018 a conduit à constater une reprise de provision pour -121 M€
(4) Ces rubriques comprennent essentiellement les risques liés à des contentieux avec des tiers et à des dénouements de contrats.
(5) Ce poste concerne principalement les provisions sur écarts de change sur les titres EUROFIMA non libérés pour 136 M€.
(6) La variation de la rubrique « Autres provisions pour R&C » est principalement liée à la reprise de perte de valeur de l'UGT TGV à hauteur de -453 M€ au titre du matériel en location financement.
(7) Les « autres variations » correspondent aux écarts actuariels constatés en contrepartie résultat sur les avantages du personnel à long terme pour -35 M€ et à la mise à jour du composant amiante relatif à la provision désamiantage du matériel roulant pour -11 M€

17. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :	**11 478**	**12 262**
Emprunts obligataires long terme	10 996	11 778
Emprunts auprès des établissements de crédit	481	484
Dettes Eurofima et assimilés	**254**	**574**
Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE)*	**11 732**	**12 836**
Intérêts courus non échus Long Terme :**	**289**	**303**
ICNE sur emprunts (Hors Eurofima)**	289	303
ICNE sur Eurofima et assimilés	-0	-0
Dettes financières Long Terme	**12 021**	**13 139**
Autres emprunts (lease Hold et QTE)*	**0**	**296**
Frais d'émissions	**-29**	**-33**
ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP)	**-55**	**-44**
Ecart de change sur le SWAP	**52**	**-45**
Passifs financiers Long Terme	**11 989**	**13 313**
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau*	**-665**	**-670**
Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau**	**-21**	**-21**
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)*	**-1 407**	**-1 407**
Intérêts courus sur créance non échus CDP**	**-42**	**-42**
Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP	**11**	**11**
Crédit vendeur SNCF*	**-353**	**-401**
Intérêts courus sur crédit vendeur SNCF**	**-5**	**-6**
Autres immobilisations financières nettes :	**-2 347**	**-3 014**
Créances groupe*	-2 136	-2 522
Intérêts courus sur créances grpe**	-11	-13
Autres prêts*	-196	-179
Intérêts courus sur autres prêts**	-4	-4
Dépôt Lease Hold et QTE*	-0	-296
Autres immobilisations financières	**-297**	**-275**
Actifs financiers Long Terme	**-5 126**	**-5 825**
Endettement Financier Net Long Terme	**6 863**	**7 488**
Dettes de trésorerie	**957**	**2 396**
Dépôts opérations fi. (contrats de collatérisation)	**-408**	**-573**
ICNE sur dérivés Court Terme	**1**	**3**
Comptes courants filiales	**-42**	**26**
VMP et disponibilités	**-3 147**	**-5 298**
Autres créances et dettes de trésorerie	**–**	**–**
Endettement Financier Net Court Terme	**-2 639**	**-3 446**
Endettement Financier Net	**4 224**	**4 042**

* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2018 : 6 975 M€.
** Intérêts Courus Non Echus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés 2018 : 206 M€.

17.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS

— Structure par échéances des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Échéances à moins d'un an	1 008	1 426
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	3 071	1 720
Échéances à plus de 5 ans	7 705	9 736
Neutralisation effets contrats d'échange	*-52*	*-45*
Dettes financières long terme hors intérêts courus [A]	**11 732**	**12 837**
Intérêts Courus Non Echus [B]*	**289**	**303**
Dettes financières long terme [A+B]	**12 021**	**13 139**

*Depuis 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés.

— Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, hors intérêts courus, avant prise en compte des instruments de couverture de taux, et après prise en compte des couvertures de change

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Euros	11 597	12 707
Dollar Américain	188	175
Neutralisation effets contrats d'échange	*-53*	*-45*
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	**11 732**	**12 837**
dont par taux		
Taux fixe	10 298	11 010
Taux variable	1 433	1 826
Neutralisation effets contrats d'échange	**-52**	**-45**

17.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES

La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en notes 9.1 et 9.2.

— Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Échéances à moins d'un an	324	1 073
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	-769	-1 115
Échéances à plus de 5 ans	7 473	7 745
Neutralisation effets contrats d'échange	*-52*	*-45*
Dettes financières long terme hors intérêts courus [A]	**6 976**	**7 658**
Intérêts Courus Non Echus [B]*	**229**	**217**
Dettes financières long terme [A+B]	**7 205**	**7 875**

*Depuis 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés

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

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Euros	7 202	7 883
Franc Suisse	0	0
Dollar Américain	-173	-181
Neutralisation effets contrats d'échange	-52	-45
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	**6 977**	**7 657**
Après prise en compte des instruments financiers dérivés		
Taux fixe	6 179	6 489
Taux variable	851	1 214
Neutralisation effets contrats d'échange	-52	-45
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	**6 978**	**7 656**

18. INSTRUMENTS DÉRIVÉS

18.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

18.1.1 Swaps de devises

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

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2018 sont détaillés ci-dessous :

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franc Suisse	950	637
Dollar américain	150	108
Dollar de Hong Kong	1 295	153
Livre Sterling	550	888
Yen	28 500	225
Total		**2 011**

18.1.2 Achats et ventes à terme de devises

— Achats à terme

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Couronne suédoise	770	79
Dollar américain	364	320
Dollar canadien	261	160
Total		**559**

— Ventes à terme

En millions d'euros	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Dollar canadien	261	160
Couronne suédoise	770	79
Total		**239**

18.1.3 Options sur devises

Aucune option au 31 décembre 2018.

18.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

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

Les encours de ces swaps et swaptions, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants (les nominaux des swaps de taux sont présentés par nature de sous-jacents) :

En millions d'euros	Dette nette Long Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	5 046
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 230
Vente de swaptions	500

18.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Au 31 Décembre 2018, l'Entreprise est couverte par un swap pour un volume de 500 tonnes de gasoil. Ils arrivent à échéance le 01/01/2019..

18.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

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

18.4.1 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 des souscriptions à des OPCVM monétaires.

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

18.4.2 Les instruments financiers dérivés

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

18.5 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2018 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2018 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2018 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

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

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

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2018 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

En millions d'euros	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)	Rentabilité (primes – valeurs de marché)
Gestion du risque de change		
Swaps de devises	191	
Options de devises		
Change terme	-1	
Gestion du risque de taux		
Swaps de taux	-110	
Options Taux	-9	
Gestion du risque matières premières		
Total	**71**	

19. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Dettes fiscales et sociales	**1 417**	**1 724**
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	788	846
Taxe sur le chiffre d'affaires	211	220
État et collectivités publiques (1)	417	658
Autres dettes d'exploitation	**5 017**	**5 742**
Avances et acomptes reçus (2)	**134**	**342**
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (3)	**3 192**	***3 451***
Dont fournisseurs d'immobilisations	483	406
Autres dettes	**1 691**	***1 950***
Titres de participation non libérés (dettes) (4)	417	402
Opérations de location financement (5)	254	574
Comptes courants d'exploitation passif	16	29
Dérivés passifs (6)	292	332
Autres dettes d'exploitation (2) (7)	712	613
Total	**6 434**	**7 466**

(1) Dont 226 M€ de Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF 2018), 137 M€ d'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER), 25 M€ de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et 16 M€ de taxe sur les salaires.
(2) Au 31/12/2017, des avoirs à émettre sont présentés en Avances et acomptes reçus pour un montant de 290 M€. Suite à une analyse menée au cours de l'exercice, ils sont présentés en Autres dettes d'exploitation au 31/12/2018 pour un montant de 355 M€.
(3) Dont 1 476 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (1 420 M€ à fin 2017); 354 M€ de charges à payer d'investissements (contre 297 M€ fin 2017); 403 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 975 M€ à fin 2017). Au 31 décembre 2018, les dettes fournisseurs, hors factures non parvenues, s'élèvent à 959 M€ dont 829 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'exploitation et 130 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'immobilisations.
(4) Titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 136 M€).
(5) Dont débouclage des leases.
(6) Ecarts de conversion sur instruments dérivés de change.
(7) Dont 156 M€ de subventions d'équipement (Cézembre) d'Ile de France Mobilités au titre de la convention de financement, 121 M€ de dettes diverses liées au trafic voyageur et 41 M€ de dettes de SNCF Mobilités vis-à-vis de SNCF Réseau.

Les factures reçues non réglées au 31 décembre 2018, dont le terme est échu et qui sont inscrites en dettes fournisseurs et comptes rattachés se détaillent de façon suivante :

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues	Total Dettes
Dettes d'immobilisations et d'exploitation								
Montant total des factures concernées **T.T.C**	0	19	12	-2	24	54	904	958

N.B. : cette ventilation concerne les factures reçues (soit hors charges à payer) comptabilisées en dettes fournisseurs et comptes rattachés.

20. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Plus-values sur opérations de Service Contract, Pickle Lease et Lease Néozélandais	34	101
Plus-values sur opérations Eurofima	0	24
Plus-values sur opérations de cession MR	-0	-0
Autres (1)	1 382	1 241
Total	**1 416**	**1 365**

(1) Concerne notamment des produits constatés d'avance, vis-à-vis des Autorités Organisatrices (542 M€), des titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2018 et qui seront utilisés après cette date (399 M€), des locations de matériel roulant vis-à-vis de THI Factory (124 M€) et vis-à-vis d'Eurostar International Limited (EIL) (58 M€).

21. CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Produits du trafic	8405	8946
Prestations de service pour les AO	5251	4895
Produits annexes au trafic	425	573
Gestion du trafic et des circulations	4	4
Travaux, Entretien, Maintenance	389	441
Locations de matériel et engins	90	95
Produits du patrimoine	474	463
Autres produits	438	427
Total	**15478**	**15843**

La variation du chiffre d'affaires sur l'exercice de -365 M€ est principalement liée à l'impact du mouvement de grèves de mars à juin 2018 (cf. note 3.4).

22. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Achats de matières et fournitures	-609	-620
Péages [1]	-3828	-3845
Utilisation moyens de transports et de traction	-854	-800
Travaux entretien et maintenance	-622	-645
Charges de patrimoine	-1004	-926
Locations matériel et engins	-124	-118
Prestations d'escale	-59	-60
Energie de traction	-479	-505
Charges de Commission et de Distribution	-297	-298
Autres charges	-1985	-1918
Prestations Informatiques et Télécom	*-916*	*-439*
Prestations d'Etudes et de Recherches	*-340*	*-309*
Redevance Groupe	*-224*	*-240*
Autres Charges diverses	*-506*	*-931*
Total	**-9861**	**-9736**

(1) Péages facturés par SNCF Réseau, par Eurotunnel et depuis juillet 2017 par LISEA suite à la mise en service des nouvelles lignes Atlantique (Sud Europe Atlantique et Bretagne–Pays de Loire)

23. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Subventions d'exploitation	24	24
Autres produits / transfert de charges [1]	256	236
Total	**280**	**261**

(1) Cette rubrique enregistre les transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, les ajustements entre SNCF et SNCF Mobilités liés aux prestations sociales fournies au personnel et la refacturation des péages Eurotunnel à British Railways Board.

24. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Salaires et traitements	-3393	-3429
Cotisations retraites	-999	-1056
Autres charges sociales	-710	-805
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-22	-44
Sous-total	**-5124**	**-5334**
Mise à disposition de personnel	-142	-125
Total	**-5266**	**-5459**
Effectifs moyens payés		
Cadres	14633	14596
Maîtrise	22368	22651
Exécution	52566	54931
Total des effectifs moyens payés	**89567**	**92178**
Effectifs disponibles moyens	**80252**	**82429**

La diminution du poste «Charges de personnel» résulte principalement de la baisse des effectifs, de l'impact des grèves de mars à juin 2018, ainsi que des mesures gouvernementales appliquées sur l'année 2018 (baisse de cotisations sociales, prime exceptionnelle versée dans le cadre de la mobilisation sur le pouvoir d'achat).

Les principaux dirigeants de l'EPIC SNCF Mobilités sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeur généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous, correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Avances et crédits	–	–
Rémunérations allouées	3,7	2,8
Engagements pour pension de retraite	–	–
Total	**3,7**	**2,8**

L'évolution constatée correspond à un élargissement du COMEX, qui comprend 9,3 ETP (effectif temps plein) en 2018, contre 6,1 en 2017. Le salaire brut moyen des membres du COMEX est en baisse de 14%.

25. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	**-750**	**-581**
Immobilisations incorporelles	-83	-71
Immobilisations matériel ferroviaire [1]	-340	-218
Autres immobilisations corporelles	-328	-291
(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation	**97**	**-53**
Dépréciations des immobilisations	0	0
Dépréciations sur actif circulant	-54	-6
Provisions pour risques et charges [2]	151	-47
Autres charges de gestion	**-6**	**-17**
Total	**-660**	**-650**

(1) L'évolution des dotations est liée notamment à l'impact de la reprise de perte de valeur de l'UGT TGV au 30/06/2018.
(2) En 2018, les + 151 M€ de reprises de provisions pour risques et charges concernent principalement un litige avec des salariés et d'anciens salariés pour + 117 M€.

26. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Coût endettement financier net	- 151	- 103
Coût financier des avantages du personnel (1)	21	- 45
Dividendes	103	24
Autres charges financières (2)	- 583	- 451
Autres produits financiers (2)	505	496
Total	**- 105**	**- 80**

(1) L'amélioration de 65 M€ constatée par rapport à fin 2017 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique principalement par une hausse du taux d'actualisation passé à 1,58% à fin décembre 2018 contre 1,23% à fin décembre 2017, générant un produit de 35 M€ en 2018, versus une baisse du taux d'actualisation en 2017 (1,23% à fin décembre 2017 contre 1,60% à fin décembre 2016), générant une charge de - 26 M€.
(2) L'augmentation des autres charges financières et des autres produits financiers s'explique par l'impact du débouclage du lot 1 du lease « LH4 » et des leases Service Contract (cf. notes 7.10.2.1 et 7.10.2.2).

— Débouclage de leases

• Lease Hold

En 2017, conformément à la position retenue lors des exercices précédents, le débouclage du lot 2 du lease « LH4 » a conduit, en l'absence d'avantage économique futur attendu, à constater en charges financières le coût de résiliation du montage, constitué du prix d'exercice de l'option d'achat (- 24 M€) et des loyers à recevoir (- 255 M€), qui ne seront pas encaissés du fait du débouclage. En contrepartie, la charge à payer comptabilisée en « Emprunts et dettes financières » dans la perspective du débouclage a été reprise en produits financiers (+ 279 M€). L'impact sur le résultat était nul à la clôture de l'exercice.

En 2018, le débouclage du lot 1 est intervenu. Selon le même schéma que pour le lot 2, les impacts sont de - 285 M€ en charges financières correspondant au prix d'exercice de l'option d'achat (- 25 M€) et au solde des loyers à recevoir (- 260 M€), et de + 285 M€ en produits financiers, soit un impact nul sur le résultat de l'exercice.

• Service Contract

En 2018, les contrats de leases « US Cross-Border » (Service Contract) ont été débouclés par anticipation à la demande de l'investisseur américain State Street. L'impact est un produit de + 10 M€ sur le résultat de l'exercice. Ce résultat se décompose en produits financiers liés à la sortie des dépôts (SWAPS) (+ 21 M€), en reprise de produits constatés d'avance correspondant au solde de la plus-value réalisée à l'origine de l'opération (+ 44 M€), en reprise des provisions constituées pour couvrir la levée d'option d'achat (+ 631 M€), en dépréciation des rames (- 536 M€) permettant de ramener la valeur des biens à leur valeur d'utilité et en effets de change pour (- 150 M€).

Au 31 décembre 2018, huit contrats restent actifs.

27. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Plus values nettes de cessions d'actifs	**49**	**69**
Titres de participation	0	0
Actifs incorporels	- 2	2
Actifs corporels	51	67
Amortissements et provisions	**3 262**	**- 164**
Perte de valeur UGT FRET	- 21	- 17
Perte de valeur MATERIEL	30	- 1
Perte de valeur UGT TGV	3 150	26
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	9	0
Perte de valeur FT (Biens à démolir, ….)	- 1	- 1
Perte de valeur INTERCITES	- 9	0
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	217	0
Radiations d'actifs	- 222	- 153
Débouclage de lease	95	0
Autres Provisions	15	- 18
Autres	**- 21**	**75**
Amendes, pénalités et indemnités	- 56	34
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	0	4
Produit à recevoir régularisation taux T1 2013 à 2016	0	31
Autres charges et produits divers	35	6
Total	**3 291**	**- 20**

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2018 est un produit net de + 3 291 M€. Il inclut les principaux éléments suivants :

— Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels +49 M€, dont:

• plus-value de cession sur un ensemble immobilier à Paris La Chapelle pour + 13 M€, sur un terrain à Nice pour + 12 M€, sur un terrain à Nanterre pour + 12 M€ et sur un terrain à Lyon pour + 4 M€.

— Amortissements et provisions + 3 262 M€, dont:

• dotation nette de perte de valeur sur les actifs de FRET SNCF pour - 21 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice) ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs du Matériel pour + 30 M€, au titre des pièces de rechange du matériel avec dotation (PRMD) de Voyages SNCF pour + 34 M€ et de Intercités pour - 3 M€ ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT TGV pour + 3 150 M€ du fait principalement de la nouvelle trajectoire économique intégrant notamment une nouvelle indexation des péages ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT Trains Spéciaux et Auto Trains pour + 9 M€ (suite au transfert à Intercités du parc de matériel roulant lié à l'affrètement). La dépréciation a été reconstituée chez Intercités pour le même montant (dotation de - 9 M€) ;

• reprise nette de perte de valeur sur les actifs de SNCF Gares et Connexions pour + 217 M€ suite, notamment, à la prise en compte du nouveau modèle tarifaire des gares ;

• radiations d'actifs pour -222 M€ (dont matériel roulant -203 M€ et installations fixes -9 M€);

• impact du débouclage des leases Service Contract pour +95 M€. Cet impact est partiellement compensé par une charge financière nette de -84 M€ (cf. note 26), soit un impact global de +10 M€ sur le résultat de l'exercice;

• autres provisions pour +15 M€, relatif à la reprise de provision de location financement de Voyages SNCF.

— **Autres produits et charges exceptionnels pour -21 M€, dont:**

• Amendes, pénalités, indemnités pour -56 M€ (dont -109 M€ d'indemnités au titre de litige avec des salariés et d'anciens salariés, -11 M€ d'indemnités au titre de la rupture d'un contrat de distribution et +65 M€ d'indemnité de remboursement anticipé sur un prêt octroyé à une filiale);

• Autres charges et produits divers pour +35 M€ (dont +25 M€ relatifs à la résolution d'un litige fournisseur).

28. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF)(1)	-226	-226
Impôt sur les Sociétés(2)	135	166
Autres	0	1
Total	**-91**	**-60**

(1) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET).
(2) La rubrique comprend principalement des crédits d'impôts dont le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour 132 M€ au 31/12/2018.

À compter du 1er janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

À fin 2018, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 5,9 milliards d'euros.

Au 31 décembre 2018, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -91 M€ contre -60 M€ en 2017. Ce montant comprend principalement la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -226 M€ au titre des résultats 2018, le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour +132 M€.

29. ENGAGEMENTS HORS BILAN

L'EPIC SNCF Mobilités applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise:

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

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

• les EHB liés au financement de la société;

• les EHB liés aux activités opérationnelles de la société;

• les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

29.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2018	Clôture 31/12/2017
Engagements liés au financement (reçus)	29.1.1	**1188**	**1786**	**1098**	**4072**	**5473**
Instruments financiers de change Long Terme		444	549	1027	2020	2274
Instruments financiers de change Court Terme		472	0	0	472	1622
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		0	0	26	26	24
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	28	28	28
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		122	572	17	710	710
Lignes de crédit bancaire non utilisées		150	665	0	815	815
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	29.1.2	**2801**	**5943**	**919**	**9663**	**9633**
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire		1493	4306	134	5933	5918
Engagements d'achat – matériel ferroviaire		4	0	0	4	13
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations		423	794	155	1372	1557
Autres engagements d'achats d'exploitation		6	0	0	6	6
Location simple matériel ferroviaire		6	1	0	7	9
Garanties financières reçues de tiers		666	351	2	1019	898
Location simple immobilier		186	491	626	1303	1209
Promesses de ventes – biens immobiliers		17	0	2	20	22
Autres engagements (reçus)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total des Engagements Reçus		**3989**	**7728**	**2017**	**13735**	**15106**

29.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à **4 072 M€** à fin décembre 2018 et se composent essentiellement de :

— **Instruments financiers de change long terme (2020 M€ – diminution de 254 M€)**
Les instruments financiers de change long terme diminuent de 254 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme, partiellement compensée par un effet taux de change.

— **Instruments financiers de change court terme (472 M€ – diminution de 1 150 M€)**
Les instruments financiers de change court terme diminuent de 1 150 M€, suite notamment à l'arrivée à échéance d'achats à terme de devises et de swaps de change adossés à des emprunts court terme en devises, partiellement compensée par un effet taux de change.

— **Hypothèques, nantissements & sûretés réelles (710 M€ – stables)**
Les hypothèques, nantissements et sûretés réelles sont stables.

— **Lignes de crédit bancaire non utilisées (815 M€ – stables)**
Les lignes de crédit bancaire non utilisées sont stables.

29.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 9 663 M€ à fin décembre 2018 et se composent principalement de :

— **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (5 933 M€ – augmentation de 15 M€)**
Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaire augmentent de 15 M€. Elles sont relatives aux conventions d'investissement signées entre Transilien et Île-de-France Mobilités au titre des investissements prévus pour la rénovation ou la révision de matériel roulant, entre les Activités TER et les Autorités Organisatrices au titre de la révision ou de la transformation du matériel roulant, ainsi qu'entre Intercités et l'État au titre de conventions de financement d'acquisition de rames.

À partir de 2018, les procédures internes sur les EHB relatifs aux subventions d'investissement à recevoir sur matériel ferroviaire et autres immobilisations ont été revues ; ce changement de recensement, entraine une diminution de 261 M€ de ces engagements au 31/12/2017 pour ces activités. Cette diminution est compensée par une augmentation des engagements reçus sur l'exercice par l'ensemble des entités de 275 M€.

— **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (1 372 M€ – diminution de 185 M€)**
Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations diminuent de 185 M€.

À partir de 2018, les procédures internes sur les EHB relatifs aux subventions d'investissement à recevoir sur matériel ferroviaire et autres immobilisations ont été revues ; ce changement de recensement, entraine une diminution de 339 M€ de ces engagements au 31/12/2017 pour ces activités.

Cette diminution est compensée par une augmentation des engagements reçus sur l'exercice par l'ensemble des entités de 153 M€.

— **Garanties financières reçues de tiers (1 019 M€ – augmentation de 121 M€)**
Les garanties financières reçues de tiers augmentent de 121 M€ suite notamment à la réception de nouvelles garanties liées à de nouveaux contrats d'acquisition de matériel roulant, partiellement compensée par la diminution des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants résultant des livraisons effectuées.

— **Location simple immobilier (1 303 M€ – augmentation de 94 M€)**
Les locations simples immobilières augmentent de 94 M€ suite notamment à la contractualisation de nouveaux baux et au prolongement de baux existants, partiellement compensée par l'avancement des baux en cours.

29.2 ENGAGEMENTS DONNÉS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2018	Clôture 31/12/2017
Engagements liés au financement (donnés)	29.2.1	**654**	**1066**	**1283**	**3003**	**4234**
Instruments financiers de change Long Terme		333	459	1281	2073	2319
Instruments financiers de change Court Terme		320	154	0	474	1654
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	454	2	456	260
Avals et cautions vis-à-vis du personnel		0	0	0	0	0
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	0	0	0
Ligne de crédit bancaire non utilisée		0	0	0	0	0
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	29.2.2	**3460**	**7324**	**3069**	**13854**	**11169**
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		433	613	2781	3827	1290
Réservations de sillons		13	0	0	13	12
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		2	6	0	8	0
Garanties opérationnelles (de soumission – de bonne exécution)		47	38	19	103	85
Engagement d'achats d'autres immobilisations		74	6	0	80	43
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		400	169	9	578	467
Autres engagements donnés découlant des contrats d'achats d'immobilisations		4	0	0	4	0
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire		1508	4167	20	5695	5203
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		747	1886	31	2665	2977
Garanties financières données à des tiers		33	0	0	33	34
Location simple mobilier		3	3	0	7	8
Location simple matériel ferroviaire		57	61	1	118	170
Location Financement matériel ferroviaire		49	196	157	402	572
Crédit bail immobilier		0	0	0	0	0
Location simple immobilier		73	179	52	304	287
Promesses de ventes - biens immobiliers		18	0	0	18	20
Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Autres engagements (donnés)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total des Engagements Donnés		**4114**	**8391**	**4352**	**16857**	**15404**

29.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à **3003 M€** à fin décembre 2018 et se composent essentiellement de :

— **Instruments financiers de change long terme (2073 M€ – diminution de 246 M€)**
Les instruments financiers de change long terme diminuent de 246 M€, suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme.

— **Instruments financiers de change court terme (474 M€ – diminution de 1180 M€)**
Les instruments financiers de change court terme diminuent de 1180 M€, suite notamment à l'arrivée à échéance de ventes à terme de devises et des swaps de change, partiellement compensée par un effet taux de change.

— **Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes (456 M€ – augmentation de 196 M€)**
Les avals et cautions vis-à-vis de tiers externes augmentent de 196 M€, suite notamment à des engagements pris par SNCF Mobilités dans le cadre de la conclusion d'un pacte d'actionnaire.

29.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 13854 M€ à fin décembre 2018 et se composent essentiellement de :

— **Engagements d'achat – matériel ferroviaire (3827 M€ – augmentation de 2537 M€)**
Les engagements d'achat de matériel ferroviaire augmentent de 2537 M€.

À partir de 2018, les procédures internes sur les EHB relatifs aux engagements d'achats de matériel ferroviaire et sur autres investissements ont été revues ; ce changement de recensement entraine une diminution de 574 M€ de ces engagements au 31/12/2017 pour ces activités.

Cette diminution est compensée par une augmentation sur l'exercice, pour l'ensemble des entités, de 3110 M€, suite notamment aux nouveaux achats de rames (TGV 2020 notamment).

— **Réservations de sillons (13 M€ – augmentation de 1 M€)**
Les réservations de sillons sont relatives à la ligne grande vitesse Tours – Bordeaux mise en service le 02/07/2017. Ils concernent le versement d'une indemnité à l'exploitant, en cas d'annulation des réservations de sillons attribués, moins de 2 mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.

En ce qui concerne les péages versés à SNCF Réseau, le Document de Référence du Réseau pour 2019 prévoit un mécanisme d'indemnités réciproques en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr-Km et 8€/tr-Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise. Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2018.

— **Garanties opérationnelles**
(103 M€ – augmentation de 18 M€)
Les garanties opérationnelles (de soumission – de bonne exécution) augmentent de 18 M€, suite notamment à une nouvelle garantie donnée.

— **Engagements d'achats d'autres immobilisations**
(80 M€ – augmentation de 37 M€)
Les engagements d'achats d'autres immobilisations augmentent de 37 M€, suite notamment à de nouveaux projets.

— **Engagements fermes d'achats de matières premières**
(578 M€ – augmentation de 111 M€)
Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 111 M€ et sont relatifs aux achats liés à l'énergie électrique de traction et au gazole non routier.

— **Engagements relatifs au Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter**
(8 360 M€ – augmentation de 179 M€)
Les plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter augmentent de 179 M€.

À partir de 2018, les procédures internes sur les EHB relatifs aux engagements d'achats de matériel ferroviaire et sur autres investissements ont été revues ; ce changement de recensement entraine une diminution de 558 M€ de ces engagements au 31/12/2017 pour ces activités.

Cette diminution est compensée par une augmentation sur l'exercice, pour l'ensemble des entités, de 245 M€, suite notamment aux engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées, partiellement compensés par l'avancement des projets.

— **Location simple de matériel ferroviaire**
(118 M€ – diminution de 52 M€)
Les locations simples de matériel ferroviaire diminuent de 52 M€, suite notamment à l'avancement de contrats existants.

— **Location Financement matériel ferroviaire**
(402 M€ – diminution de 170 M€)
Les locations financement de matériel ferroviaire diminuent de 170 M€, suite notamment à des débouclages de leases sur l'exercice et du fait des échéances semestrielles et annuelles.

— **Location simple immobilier**
(304 M€ – augmentation de 17 M€)
Les locations simples immobilières augmentent de 17 M€, suite notamment à la contractualisation de nouveaux baux, partiellement compensée par l'arrivée à échéance de baux existants et l'avancement de certains baux.

30. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS

En millions d'euros	Redevances payées			Redevances restant à payer				
Nature des biens financés	Cumul 31/12/2017	Redevances 2018	Cumul 31/12/2018	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà	Total	Prix d'achat résiduel
Location-financement Matériel ferroviaire	**1 108**	**94**	**1 202**	**49**	**197**	**158**	**404**	**469**
Lease-Hold	191	7	198	0	0	0	0	0
Service Contract	523	19	542	0	0	0	0	0
Lease Néo-zélandais	60	7	67	6	22	0	28	0
Lease Suedois	334	61	395	43	175	158	376	469
Locations longue durée TER	66	5	71	2	0	0	2	
Total	**1 174**	**99**	**1 273**	**51**	**197**	**158**	**406**	**469**

Les contrats de Lease Hold et Service Contract ont été débouclés en totalité en 2018 (cf. note 7.10.2).

31. LITIGES

31.1 LITIGES RÉSOLUS

31.1.1 Arrêts de la Cour d'Appel de Paris: recours déposés par des salariés et anciens salariés

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés contractuels marocains. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et 846 arrêts ont été rendus le 31 janvier 2018. Ces arrêts sont défavorables à l'EPIC SNCF Mobilités mais l'entreprise a décidé de ne pas se pourvoir en cassation. Un paiement a été effectué par l'EPIC Mobilités en février 2018, afin de clôturer le litige concernant la première série de dossiers jugés.

31.1.2 Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux de cotisation vieillesse

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, cotisation libératoire, destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1er mai 2017. L'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Plusieurs mémoires, complémentaires et en réplique, ont été produits depuis, tant par l'entreprise que par l'État.

Un rapporteur ayant été désigné, l'audience devant le Conseil d'État a eu lieu le 9 juillet 2018 et une décision défavorable a été rendue le 18 juillet. Suite à cet arrêt, une provision affectant la valorisation des engagements du personnel pour les agents au statut (Médailles du Travail, Compte Epargne Temps et Cessation Progressive d'Activité) a été constatée.

31.2 LITIGES EN COURS

L'EPIC SNCF Mobilités est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

31.2.1 Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdlC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence.

Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Résultat Exceptionnel ».

L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique.

En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€.

ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points en ce qu'il a :

— retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet ;

— écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération.

Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée.

En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré est intervenu le 20 décembre 2018.

La Cour d'appel de Paris retient :

— que la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie ;

— la circonstance aggravante de réitération de l'infraction ;

— une sanction de 53 M€ euros intégrant une majoration de 10% au titre de cette circonstance aggravante. Ce montant a fait l'objet de règlements par SNCF Mobilités en 2012, 2014 et 2017.

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation.

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

L'Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016.

L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016.

Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016 par Géodis, à un montant de 166 M€.

Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 ; l'EPIC SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018.

L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. L'Entreprise n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2018.

31.2.3 Jugements du Conseil de Prud'hommes de Paris

31.2.3.1 Recours déposés par d'anciens salariés

Suite aux 846 arrêts rendus par la Cour d'appel de Paris le 31 janvier 2018 pour la première série d'affaires, d'autres dossiers (358) concernant les recours déposés par d'anciens salariés marocains, constituant les séries 2 à 9, ont été plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes de Paris en 2018. Une provision complémentaire est constituée

au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux et sociaux ».

31.2.3.2 Préjudice d'anxiété amiante

Des agents ou ex-agents de SNCF Mobilités ont engagé des procédures contentieuses afin de faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour exposition à l'amiante.

Il s'agit, pour ces agents, d'obtenir réparation du préjudice résultant de leur situation d'inquiétude permanente face au risque de développer à tout moment une maladie professionnelle liée à l'amiante.

À ce jour, 20 contentieux regroupant 297 demandeurs sont en cours.

Une provision restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux et sociaux » a été constituée, sur les exercices antérieurs, afin de couvrir le risque de condamnation.

L'audience devant la Cour de cassation, fixée initialement au 18 décembre 2018, a été reportée en juin 2019.

31.2.4 Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges. Le 9 janvier 2019, un salarié de l'Entreprise a aussi été mis en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016. Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu à des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confié à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

Depuis l'accident l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

À la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

31.2.5 Recours indemnitaires liés à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016, est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages intérêts de SNCF Mobilités à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues a été rejetée devant la Cour Administrative d'Appel de Paris par jugement du 27 décembre 2017. SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cet arrêt devant le Conseil d'État.

Parallèlement, la demande en nullité du protocole transactionnel initiée par Bouygues devant le Tribunal Administratif de Paris a été rejetée par jugement du 16 mai 2018.

31.2.6 Déraillement d'un train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais) et SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen. Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise, non remis à ce jour.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF Mobilités – ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ». D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune charge à payer liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de SNCF Mobilités.

31.2.7 Recours devant le Conseil d'État pour l'abrogation de la « clause d'âge » du Statut

Plusieurs salariés contractuels ont exercé un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État le 20 novembre 2018 visant à obtenir l'abrogation du e) du 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut, c'est-à-dire la « clause d'âge » qui prévoit que : « Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit […] être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission ». Les requérants tentent de démontrer que cette clause est d'une part constitutive d'une discrimination liée à l'âge, et d'autre part que ladite discrimination ne serait pas justifiable.

À ce stade de la procédure aucun impact comptable n'est constaté.

32. FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'euros

N° Siren	Sociétés	Capital Social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus Brute	Valeur comptable des titres détenus Nette	Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2018
	I - FILIALES										
552001406	SICF	542	691	100%	658	658	163	0	1	4	6
Société Suisse	EUROFIMA	461	1461	23%	24	24		–		14	–
572150977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3472	100%	2527	2527	149	0	1	318	95
0541 696 005	THI FACTORY	565	606	60%	339	339	–	–	519	41	1
	II - PARTICIPATIONS										
Association	SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER SOUS MARIN	NC	–	50%	0	–			–	–	–
542074539	SNCF HABITAT	NC	58	100%	0	0			0	- 1	–
	III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)										
954502357	SEPEL	NC	14	0%	-				37	4	–
582059796	SEMAPARISEINE	NC	36	0%	0	0			24	0	–
Société Néerlandaise	HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0			1	0	–
382149987	TELEFACT	NC	4	0%	0	0			4	1	–
BE 0459 711 506	BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0			0	- 0	–
572154128	LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0			0	0	–
592056972	LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3%	–	–			1	0	–
380041962	ORLYVAL SERVICE	NC	1	1%	0	0			11	0	–
383110509	STÉ D'INVESTISSEMENT FRANCE ACTIVE (SIFA)	NC	166	0%	–	–			–	1	–
TOTAL GÉNÉRAL					**3549**	**3549**					

33. PARTIES LIÉES

Transactions entre l'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales :

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Bilan actif		
Participations	3548	3548
Créances rattachées à des participations	2314	2712
Créances clients et comptes rattachés	217	243
Comptes courants actifs	42	0
Autres créances	37	71
Total Actif	**6158**	**6575**
Bilan passif		
Dettes financières	0	27
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	294	288
Autres dettes	80	77
Total Passif	**374**	**392**
Résultat financier		
Charges financières	-3	-4
Produits financiers	80	97
Produits des participations	103	24
Résultat financier net	**180**	**116**

34. AUTRES PARTIES LIÉES

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

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

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées :

— les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF et SNCF Réseau ;

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

— les autorités organisatrices de transport ;

— les Entreprises Sociales pour l'Habitat du groupe ICF.

35. TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2017
Bilan actif		
Créances rattachées à des participations	1 044	1 098
Créances clients et comptes rattachés	278	247
Autres créances	668	574
Total Actif	**1 990**	**1 919**
Bilan passif		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	912	831
Autres dettes	36	36
Total Passif	**947**	**867**
Résultat financier		
Produits financiers	65	66
Résultat financier net	**65**	**66**

36. TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT

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

— des subventions d'exploitation apportées par l'État et les Collectivités (cf. note 23) ;

— des subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant (cf. note 15).

37. TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris Île-de-France Mobilités – ex Syndicat des Transports d'Île-de-France) comptabilisées en chiffre d'affaires (cf. note 21).

38. TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, Orange, La Poste,…) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Exception faite des transactions réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau.

39. GARANTIES EUROFIMA

Eurofima est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont comptabilisées sur les lignes « créances d'exploitation et immobilisations financières » dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités pour 232 M€ en valeur brute au 31 décembre 2018 (490 M€ au 31 décembre 2017). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 232 M€ au 31 décembre 2018 contre 373 M€ au 31 décembre 2017.

Au 31 décembre 2018, le capital social d'Eurofima n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 417 M€ au 31 décembre 2018 (cf. note 9.3) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 136 M€ au 31 décembre 2018 contre 121 M€ au 31 décembre 2017.

Au 31 décembre 2018, 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 174 M€ (196 MCHF) contre 401 M€ (470 MCHF) au 31 décembre 2017. 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'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (727 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 521 M€ au 31 décembre 2018 (502 M€ au 31 décembre 2017). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

07 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

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

ERNST & YOUNG Audit
Tour First - TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
344 366 315 R.C.S. Nanterre
S.A.S. à capital variable

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2018)

SNCF Mobilités
9, rue Jean-Philippe Rameau
CS20012
93212 Saint Denis cedex 02

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de l'entreprise SNCF Mobilités relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1er janvier 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Évaluation des actifs de l'UGT TGV France et Europe

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement du matériel roulant, pour opérer son activité de transport de voyageurs à grande vitesse en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) TGV France et Europe.

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 5,3 milliards d'euros au 31 décembre 2018, après reprise sur l'exercice de la dépréciation résiduelle de 3,2 milliards d'euros.

Comme indiqué en notes 8.2.1 et 8.2.2 de l'annexe aux comptes annuels, l'État a engagé dès 2017 des réflexions pour un nouveau pacte ferroviaire et a annoncé en mai 2018, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV au niveau de l'inflation.

Dans ce contexte, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV et sa trajectoire financière afin de tenir compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scenarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi que d'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de valeur de l'UGT TGV France et Europe. Dans ce contexte, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe, qui a abouti à la reprise de la totalité de la dépréciation résiduelle sur 2018, soit 3,2 milliards d'euros.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.

Comme indiqué en note 8.2.2 de l'annexe aux comptes annuels, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) les évolutions des produits du trafic dans un contexte d'évolution forte de l'offre et de la concurrence, (ii) l'arrivée progressive de la concurrence ferroviaire, (iii) une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer une forte

croissance des trafics (iv) la trajectoire des péages indexée sur l'indice des prix à la consommation, (v) la réalisation des plans de performance, (vi) une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023 (vii) et le niveau d'investissement tenant compte des plans de performance et de la commande de 100 rames TGV 2020.

Ces prévisions sont faites dans un contexte d'aléas et incertitudes pesant sur les principales hypothèses économiques et financières retenues, contexte notamment accentué par la nouvelle réforme ferroviaire et la loi d'orientation des mobilités qui devrait être votée en 2019.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs et des dépréciations constatées historiquement, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé avec les éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique de l'activité TGV établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 26 juillet 2018 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation.
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 8.2.2 de l'annexe aux comptes annuels.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 8.2.1 et 8.2.2 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, d'une part sur le contexte, les aléas et incertitudes entourant les hypothèses retenues, et, d'autre part, sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Évaluation des actifs de l'UGT SNCF Gares & Connexions

L'EPIC SNCF Mobilités détient des actifs, principalement immobiliers, pour opérer son activité de gestion et d'exploitation des gares en France. Ces actifs sont regroupés au sein de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) SNCF Gares & Connexions.

Les immobilisations de cette UGT sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition puis amorties sur leur durée d'utilisation prévue par la Direction. Elles font l'objet d'un test de valeur en cas d'indice de variation de valeur identifié par la Direction pour déterminer une valeur d'utilité, donnant lieu, le cas échéant, à un ajustement de la valeur nette comptable des immobilisations de cette UGT.

La valeur nette comptable de ces actifs s'élève à 1,9 milliards d'euros au 31 décembre 2018, après reprise sur l'exercice de la dépréciation résiduelle de 0,2 milliard d'euros.

Comme indiqué en notes 8.2.1 et 8.2.3 de l'annexe, l'ARAFER a rendu un avis favorable sur le Document de Référence des Gares (DRG) 2018-2019 de saisine déposé en mars 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de Gares & Connexions. Par ailleurs, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, promulguée le 27 juin 2018, confirme notamment le principe du futur rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020.

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, le Directeur de SNCF Gares & Connexions a établi le nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière. Les Directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeur en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle.

La Direction a donc mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT SNCF Gares & Connexions en 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle a été intégralement reprise sur l'exercice, soit 0,2 milliard d'euros.

Cette valeur d'utilité est déterminée par la Direction en actualisant les flux de trésorerie futurs estimés sur une durée de 10 ans, à laquelle s'ajoute une année terminale projetée à l'infini.

Comme indiqué en note 8.2.3 de l'annexe aux comptes annuels, ces prévisions intègrent un nombre important d'hypothèses clés telles que, notamment, (i) le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale, (ii) le taux de rémunération des capitaux investis, (iii) le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance et (iv) le niveau d'investissements.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité très élevée de la valeur recouvrable à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'utilité des actifs de cette UGT constitue un point clé de l'audit en 2018. Cette estimation avait donné lieu à une réserve pour limitation dans nos rapports des exercices 2016 et 2017.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie suivie aux normes comptables et examiné les modalités de mise en œuvre du test de valeur. Nous avons notamment :

- examiné l'identification des indices de reprise de valeur ;
- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé des éléments comptables sous-jacents ;
- examiné le processus d'établissement des prévisions, et apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable et apprécié les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) en lien avec nos spécialistes en évaluation.
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits en note 8.2.3 de l'annexe aux comptes annuels.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 8.2.1 et 8.2.3 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée sur l'évolution du contexte dans lequel s'inscrit Gares & Connexions, sur les hypothèses retenues, et sur les analyses de sensibilité de la valeur d'utilité aux variations de ces dernières.

Évaluation des engagements envers le personnel

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 205 millions d'euros au 31 décembre 2018. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué en notes 7.9.4 et 7.9.5 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, l'entreprise a conclu que le régime spécial de retraite

est un régime à cotisations définies, comme mentionné en note 7.9.4.2.1 de l'annexe. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, l'entreprise n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Réponses apportées lors de notre audit

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.
Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements le cas échéant;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
  - la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
  - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation et recours devant le Conseil d'État ;
- vérifier par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- vérifier la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin nous nous sommes assurés que les notes 7.9.4, 7.9.5, 16 et 31.1.2 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée notamment, sur la qualification de certains engagements, la description du résultat du recours et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de l'entreprise SNCF Mobilités par le Ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Économie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2018, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 11ème année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 5ème année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de

commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2019

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit		ERNST & YOUNG AUDIT	
Laurent Daniel	François Guillon	Christine Vitrac	Denis Thibon

SNCF
Direction de la Communication
2 place aux Étoiles
93210 La Plaine-Saint-Denis

Conception & réalisation
M&C Saatchi Little Stories