



Exercice 2013

***COMPTES DISSOCIES DE GESTION
SNCF INFRASTRUCTURE***

Sauf indication contraire les montants sont exprimés en millions d'euros

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
BILAN AU 31/12/2013	4
COMPTE DE RESULTAT AU 31/12/2013	5
ETAT DES FLUX DE TRESORERIE AU 31/12/2013	6
NOTES EXPLICATIVES RELATIVES AUX COMPTES DISSOCIES	7
1 - FAITS MARQUANTS 2013	7
1.1 DERAILEMENT D'UN TRAIN INTERCITES LE 12 JUILLET 2013	7
1.2 LANCEMENT DU PLAN VIGIRAIL	7
1.3 REPRISE DE PERTE DE VALEUR	7
1.4 SIGNATURE DES CONVENTIONS RFF	8
1.5 IMPACT DE LA REFORME DU FERROVIAIRE	8
1.6 TRANSFERT AU 1ER JANVIER 2013 DE LA DIVISION BATIMENT VERS L'ACTIVITE GARES & CONNEXIONS	8
1.7 EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION FISCALE A COMPTER DU 1ER JANVIER 2013	9
1.8 POURSUITE DE LA CROISSANCE SOUTENUE DE L'ACTIVITE	9
1.9 MODERNISATION DE L'APPAREIL DE PRODUCTION	9
1.10 LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'EFFICACITE PLURIANNUEL 2013 – 2016	9
2 - EVOLUTIONS DES REGLES DE GESTION	10
3 - PERIMETRE DE L'ACTIVITE INFRASTRUCTURE	10
4 - PRINCIPES COMPTABLES ET REGLES DE GESTION	14
4.1 <i>Bilan</i>	14
4.2 <i>Compte de résultat</i>	23
5 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE BILAN	27
5.1 <i>Immobilisations incorporelles</i>	27
5.2 <i>Immobilisations corporelles</i>	27
5.3 <i>Autres immobilisations financières</i>	3130
5.4 <i>Créances d'exploitation</i>	3231
5.5 <i>Stocks et en-cours</i>	3231
5.6 <i>Trésorerie et équivalent trésorerie</i>	3332
5.7 <i>Capitaux propres</i>	3332
5.8 <i>Provisions non courantes</i>	3433
5.9 <i>Dettes long terme</i>	3433
5.10 <i>Engagements envers le personnel</i>	3533
5.11 <i>Dettes d'exploitation</i>	3634
6 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE COMPTE DE RESULTAT	3735
6.1 <i>Chiffre d'affaires</i>	3735
6.2 <i>Charges de personnel</i>	3836
6.3 <i>Achats et charges externes</i>	3836
6.4 <i>Impôts et taxes</i>	3937
6.5 <i>Autres produits et charges opérationnels</i>	3937
6.6 <i>Marge Opérationnelle</i>	3937
6.7 <i>Dotation aux amortissements</i>	3937
6.8 <i>Variation nette des provisions</i>	4038
6.9 <i>Dépréciation d'immobilisation et pertes de valeurs</i>	4038
6.10 <i>Résultat de cession d'actifs</i>	4038
6.11 <i>Résultat financier</i>	4038
6.12 <i>Impôt sur les sociétés</i>	4139
6.13 <i>Résultat net de l'exercice</i>	4139
7 - ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)	4240

Aux termes des articles 6-1 et 9-4 de la directive européenne 91/440 du 29 juillet 1991, transposés dans les articles L2122-4, L2123-1, L2144-1 et 2 du Code des Transports, ainsi que de l'article 11-2 paragraphe IV du décret n° 2012-70, l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) SNCF est tenu d'établir et de publier des comptes séparés pour les Activités Infrastructure, Gares & Connexions et Fret.

L'EPIC SNCF est organisé autour de cinq Activités commerciales (SNCF Infrastructure, SNCF Proximités, SNCF Voyages, Fret SNCF et Gares & Connexions) et des Fonctions Communes regroupant les domaines prestataires (Matériel, Traction) et les fonctions support.

Les comptes dissociés de gestion, établis pour chaque Activité, comportent un bilan, un compte de résultat, un tableau de flux de trésorerie et des notes explicatives. Ces notes précisent les périmètres comptables, les règles d'imputation comptable directe et indirecte appliquées, ainsi que les principes déterminant les relations financières entre les Activités, destinés notamment à éviter les subventions croisées.

Les comptes dissociés de gestion ont été établis à partir des comptes arrêtés par le Conseil d'Administration du 13 février 2014. Par conséquent, les principales estimations prises en compte dans les comptes dissociés sont celles arrêtées à cette même date.

Les comptes dissociés de gestion présentés ci-après concernent SNCF Infrastructure.

BILAN AU 31/12/2013

En M€	Notes	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Immobilisations incorporelles	5.1	70	0	70
Immobilisations corporelles	5.2	661	0	661
Autres immobilisations financières	5.3	0	0	0
Actifs non courants		732	0	732
Créances d'exploitation	5.4	2 017	2 030	-13
Stocks et en-cours	5.5	395	373	22
Trésorerie et équivalent trésorerie	5.6	0	0	0
Actifs courants		2 412	2 403	10
Actifs détenus en vue d'être cédés		0	0	0
ACTIF		3 144	2 403	741
Capital		-5	-35	29
Réserves		-191	-262	71
Résultat		810	74	736
Capitaux propres	5.7	614	-222	836
Provisions non courantes	5.8	101	103	-2
Dettes de trésorerie	5.6	138	321	-183
Dettes long terme	5.9	230	250	-20
Engagements envers le personnel	5.10	31	32	-2
Passifs non courants		499	706	-207
Dettes fournisseurs		684	654	30
Dettes fiscales et sociales		659	665	-6
Autres dettes d'exploitation		688	600	88
Dettes d'exploitation	5.11	2 031	1 919	112
PASSIF		3 144	2 403	741

COMPTE DE RESULTAT AU 31/12/2013

En M€	Notes	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Chiffre d'affaires	6.1	5 515	5 494	21
Charges de personnel	6.2	-3 140	-3 193	53
Achats et charges externes	6.3	-1 992	-1 946	-45
Impôts et taxes	6.4	-127	-77	-50
Autres produits et charges opérationnels	6.5	59	11	48
Marge opérationnelle	6.6	316	289	27
Dotations aux amortissements	6.7	-60	0	-60
Variation nette des provisions	6.8	22	21	2
Résultat opérationnel courant		278	309	-32
Dépréciations d'immobilisations et pertes de valeur	6.9	546	-152	698
Résultat de cession d'actifs	6.10	1	1	0
Résultat opérationnel		825	158	667
Résultat financier	6.11	-15	-19	4
Résultat des activités ordinaires		810	139	671
Impôt sur les sociétés	6.12	0	-65	65
Résultat net	6.13	810	74	736

ETAT DES FLUX DE TRESORERIE AU 31/12/2013

En M€	31/12/2013	31/12/2012
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	461	-109
Résultat net	810	74
Ajustements	-518	120
Elim. des amortissements et provisions	-517	122
Elim. des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	0	0
Elim. des résultats de cession	-1	-1
Elim. des produits de dividendes	0	0
Frais financiers et impôts	16	83
Elimination de l'impôt	0	65
Elimination du coût de l'endettement financier net	16	18
Variation des activités opérationnelles	154	-386
Incidence de la variation du BFR	208	-321
Impôts payés	-54	-65
Dividendes reçus	0	0
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-246	-115
Incidence des variations de périmètre	-72	0
Incidence des acquisitions / cessions interne EPIC	-5	-27
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-170	-114
Subventions d'investissement reçues	0	0
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	25
Variation des prêts et avances consentis	0	1
Variation des actifs de trésorerie	0	0
Nouveaux actifs financiers de concession	0	0
Encaissements sur actifs financiers de concession	0	0
Acquisition d'actifs financiers	0	0
Cession d'actifs financiers	0	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-36	-43
Emission d'emprunts	194	61
Remboursement d'emprunts	-214	-87
Dividendes versés	0	0
Intérêts financiers nets versés	-16	-18
Augmentation de capital	0	0
Variation des dettes de trésorerie	0	0
Variation des dérivés	0	0
Effet change et changements de méthode et juste valeur	4	4
Incidence des changements de principes comptables	4	4
Incidence des variations de juste valeur	0	0
Trésorerie	183	-263
Trésorerie d'ouverture	-321	-58
Trésorerie de clôture	-138	-321

NOTES EXPLICATIVES RELATIVES AUX COMPTES DISSOCIES

1 - FAITS MARQUANTS 2013

Les principaux faits marquants de l'année relatifs au périmètre de l'Activité SNCF Infrastructure sont repris ci-dessous.

1.1 DERAILLEMENT D'UN TRAIN INTERCITES LE 12 JUILLET 2013

Le vendredi 12 juillet 2013, le train Intercités Paris-Limoges n°3657 a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), avec 385 passagers à bord. La catastrophe a fait 7 morts et 30 blessés. Les dégâts matériels ont rendu la circulation des trains Fret, Intercités et Transilien impossible puis très limitée entre Paris, Limoges et Toulouse, Paris et Orléans et sur les branches sud du RER C.

Toutes les dispositions ont été immédiatement mises en œuvre afin d'aider les voyageurs, assurer la sécurité du réseau et permettre aussi rapidement que possible la reprise du trafic ferroviaire.

Une instance de coordination nationale a été mise en place à la demande de l'Etat, afin de garantir l'indemnisation rapide et équitable des victimes. Elle est composée de toutes les parties prenantes et des associations de victimes. Signée le 26 septembre 2013 par les principaux membres de l'instance, une convention nationale d'indemnisation fixe un cadre énonçant les grands principes de l'indemnisation des préjudices corporels des victimes de l'accident et garantit une réparation rapide et intégrale de tous leurs préjudices.

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

1.2 LANCEMENT DU PLAN VIGIRAIL

A titre préventif, SNCF et RFF ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance.

Ce programme de 410 M€ porte sur la période 2014-2017 et vise à renforcer la surveillance des voies et moderniser la maintenance du réseau ferroviaire.

1.3 REPRISE DE PERTE DE VALEUR

Depuis l'exercice 2009, du fait de l'absence de visibilité à long terme et de résultats défavorables, les actifs de l'UGT INFRA Maintenance et travaux étaient dépréciés à 100%. Sur le premier semestre 2013, des indices conjugués de reprise de perte de valeur ont été constatés :

- la confirmation d'une tendance à l'amélioration du chiffre d'affaires de l'UGT à un niveau lui permettant de couvrir ses charges pour le volume de production demandé par RFF ; et
- la présentation en Conseil des ministres le 29 mai 2013 des grands axes de la réforme du système ferroviaire tels qu'ils figureront dans le futur projet de loi, à l'issue de laquelle une amélioration des perspectives de l'UGT est attendue.

En conséquence, les pertes de valeur constatées par le passé ont été reprises pour ramener les valeurs nettes comptables des actifs au même montant que celui qui aurait été obtenu si les actifs n'avaient pas été dépréciés. L'impact positif de 572 M€ est comptabilisé en Résultat Opérationnel. Les actifs ayant retrouvé une base amortissable non nulle, des charges d'amortissement sont de nouveau constatées au compte de résultat sur cette UGT.

1.4 SIGNATURE DES CONVENTIONS RFF

L'activité de SNCF Infrastructure repose principalement sur plusieurs conventions signées avec RFF.

La nouvelle convention d'entretien du réseau a été validée par le Conseil d'Administration de RFF le 28 mars 2013 et de SNCF le 24 avril 2013. Le montant de la convention d'entretien du réseau pour 2013 s'élève à 2,3 milliards d'euros. Cette rémunération permet à SNCF Infra de couvrir intégralement ses charges pour le volume de production demandé par RFF pour l'entretien du réseau en 2013.

La convention fournitures 2012 a été reconduite pour 2013.

La convention de mandat est renouvelée annuellement par tacite reconduction.

La convention-cadre transitoire SNCF Entrepreneur, arrivée à échéance fin 2011, a fait l'objet d'un avenant pour la période 2012-2014.

1.5 IMPACT DE LA REFORME DU FERROVIAIRE

SNCF Infrastructure et RFF ont poursuivi les travaux portant sur le projet de constitution du futur Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU). Cela s'est notamment traduit par le traitement par le plateau commun SNCF-RFF de quatre nouvelles thématiques ; ce sont maintenant dix-huit projets qui sont pris en charge par cette structure bipartite qui préfigure la future organisation du gestionnaire de l'infrastructure.

Transfert d'actifs immobilisés

Les actifs immobilisés dédiés exclusivement à l'Activité SNCF Infrastructure et qui n'étaient pas inscrits dans ses comptes lui ont été transférés notamment par la Direction de l'Immobilier en fin d'exercice à leur valeur nette comptable. Les actifs transférés pour une valeur nette comptable de 87 M€ se décomposent comme suit :

- des actifs incorporels (progiciels) pour 18 M€;
- des actifs corporels correspondant aux constructions des Etablissements Industriels de la Voie (EIV) et au bâtiment du Centre National de Formation de l'Infra (CNFI) pour 69 M€,

D'autre part, des actifs de Matériel Roulant Ferroviaire (Locomotives diesel et locotracteurs) en provenance de Fret SNCF ont été transférés à SNCF Infrastructure pour une valeur brute de 67 M€ et une valeur nette comptable de 10 M€.

Transferts de provisions pour risques sociaux et fiscaux

Des passifs relatifs au périmètre de l'Activité Infrastructure (provisions RH) jusqu'ici imputés dans les comptes des Fonctions Communes ont été transférés à l'Activité en fin d'exercice pour un montant de 15 M€. L'affectation de la provision a été réalisée selon l'entité d'appartenance du salarié à la date de l'obligation.

Ces transferts ont été comptabilisés en contrepartie du report à nouveau.

1.6 TRANSFERT AU 1ER JANVIER 2013 DE LA DIVISION BATIMENT VERS L'ACTIVITE GARES & CONNEXIONS

L'ensemble des postes du bilan de clôture à fin 2012 de la division Bâtiment a fait l'objet du transfert à l'activité Gares & Connexions.

1.7 EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION FISCALE A COMPTER DU 1ER JANVIER 2013

Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 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 demie 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 a été fixé à 4% de ces rémunérations. Il sera porté à 6% à compter de 2014.

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'Etat correspondant au montant non imputé peut ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit a été constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée sera remboursée à l'Entreprise.

Le CICE a été analysé comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Le CICE est ainsi comptabilisé dans le poste « Autres produits et charges opérationnels ». En conséquence, un produit de 53 M€ est reconnu dans les comptes de l'Activité Infrastructure au 31 décembre 2013.

1.8 POURSUITE DE LA CROISSANCE SOUTENUE DE L'ACTIVITE

L'année a été marquée par la poursuite des travaux de modernisation du réseau ferroviaire notamment sur la ligne Le Mans-Rennes en lien avec la future ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire, mais également avec le raccordement LGV Sud Europe-Atlantique, le contournement Nîmes-Montpellier, le programme de Commande Centralisée du Réseau (CCR) principalement à Metz, le schéma directeur d'accessibilité, la hausse de la régénération...

A cela, s'ajoutent de nombreux travaux en Ile-de-France (Eole à l'Ouest, la gare Rosa Parks, la Tangentielle Nord...) et des mises en service (RER B Nord +, Ligne C Castor, D12 Pompadour).

1.9 MODERNISATION DE L'APPAREIL DE PRODUCTION

La modernisation de l'appareil de production s'est traduite notamment par :

- l'acquisition de locomotives auprès d'AKIEM (filiale de SNCF GEODIS);
- la requalification de locotracteurs, l'achat d'engins de maintenance, le développement de systèmes d'informations et du dispositif d'annonce automatique par radio ;

Le déploiement du système dit SPI (Système de Production Infrastructure) a été généralisé en 2013 à tous les établissements.

1.10 LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'EFFICACITE PLURIANNUEL 2013 – 2016

Le programme d'efficacité s'articule autour des actions suivantes :

- innovation, organisation et planification, chantiers « Lean » d'efficience, permettant notamment de contribuer aux objectifs de productivité ;
- formalisation du plan haute performance en Ile-de-France ;

pérennisation des actions de la démarche « produire chaque chantier en toute sécurité » lancée début 2013.

2 - EVOLUTIONS DES REGLES DE GESTION

Les évolutions des règles de gestion ne sont pas appliquées rétrospectivement et n'ont pas été prises en compte dans l'exercice comparatif 2012.

Les principales évolutions de règles de gestion sur l'exercice 2013 concernent l'endettement interne, l'affectation des charges sociales sur facilités de circulation, l'impôt sur les sociétés internes.

Endettement interne

Dorénavant, la mise à jour de l'endettement interne long terme est réalisée en ajustant le solde d'endettement long terme des 2 éléments suivants :

- les mouvements de trésorerie de l'année ayant un caractère long terme (ce montant correspond à la ligne "flux de trésorerie liés aux activités d'investissement" du tableau des flux de trésorerie),
- les remboursements de l'endettement long terme selon un échéancier défini pour chaque Activité & Domaine, contractualisé avec la DFT.

Charges sociales sur facilités de circulation

Les charges sociales sur facilités de circulation jusqu'ici imputées aux Fonctions Communes sont désormais ventilées et supportées par les Activités.

Impôt sur les sociétés interne

L'impôt sur les sociétés interne appliqué aux Activités conventionnées ne doit pas excéder l'impôt payé par l'EPIC SNCF à l'Etat, hors Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF).

3 - PERIMETRE DE L'ACTIVITE INFRASTRUCTURE

La Branche Infrastructure est composée de SNCF Infrastructure et de la Direction de la Circulation Ferroviaire (D.C.F) pour le périmètre EPIC SNCF.

Le présent document présente la partie EPIC des comptes de l'Activité SNCF Infrastructure, qui regroupe SNCF Infra et DCF.

L'Activité Infrastructure réalise une mission de service public au titre de gestionnaire délégué du réseau, exploitation, maintenance du réseau ferroviaire français pour Réseau Ferré de France (RFF) et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire.

SNCF INFRA

En matière de Maintenance et Travaux, SNCF Infra assure l'entretien et la modernisation du réseau (surveillance des installations, maintenance préventive et corrective, sécurité, organisation, approvisionnement, réalisation des chantiers de renouvellement et de développement).

Les compétences Ingénierie interviennent de la conception à la mise en service des infrastructures de transport (assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre sur réseau exploité, management de projet, développement de produits, aide à la maintenance opérationnelle et à l'exploitation).

Grâce à son expérience sur lignes classiques et à grande vitesse, SNCF Infra dispose de compétences associant expertise technique, haute technologie, innovation et maîtrise du système

ferroviaire. SNCF Infra est un acteur de référence de la gestion et du développement des infrastructures de transport, en France et à l'international.

Outre ses compétences en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (organisation et gestion des circulations, des systèmes de régulation et de sécurité, travaux et maintenance du réseau), SNCF Infra est une référence à la fois dans le domaine technique et pour ses savoir-faire.

De la conception à l'exploitation, SNCF Infra maîtrise tous les champs de l'infrastructure, leur assemblage et leur intégration, dispose de compétences de pointe, bénéficie d'une présence 24h/24 et d'un maillage territorial fort, d'un parc de matériel conséquent (700 engins, 17 000 wagons) et de filiale d'ingénierie reconnue d'un point de vue mondial.

L'infrastructure s'articule autour de 8 métiers :

Production Industrielle

La Direction de la Production Industrielle assure l'astreinte et réalise les opérations de la maintenance préventive et corrective, la régénération, le développement du réseau, la surveillance des installations :

- voies (rails, ballast, appareils de voie) et ouvrages d'art (ponts, tunnels...)
- signalisation électrique et mécanique (signaux, postes d'aiguillages)
- télécoms (téléphonie, radio sol/train, GSM-R, téléaffichage...)
- installations caténaïres et alimentation électrique (postes, sous stations...)

Maintenance du réseau

La Direction de la Maintenance du Réseau (DMR), créée en janvier 2013, rassemble les Directions Entretien et Régénération¹, Infrarail², et Télécommunication et Informatique³.

Les équipes de la Direction de la Maintenance du Réseau ont pour principales missions de préparer le pilotage de la maintenance, en prévision de la constitution du GIU, notamment en s'appuyant sur le plateau commun et ses expériences.

Elles poursuivent également l'optimisation technique et économique des politiques de régénération et d'entretien, de même qu'avec Infrarail, l'optimisation de la chaîne logistique des chantiers de l'Infra.

Projets, Système et Ingénierie

La direction Projets, Système, Ingénierie (PSIG), créée en janvier 2013, rassemble la Direction de l'Ingénierie, les Directions d'Affaire Maîtrise d'Ouvrage Mandatée et SNCF Entrepreneur ainsi que l'entité en charge du pilotage des Suites Rapides.

Les équipes qui la composent, ont pour missions de mener à bien les projets décidés par la maîtrise d'ouvrage en maîtrisant les coûts, les délais et les impacts sur les circulations. Elles développent également la fiabilité du système ferroviaire et les expertises de l'Activité, dans un contexte global de réduction des coûts.

¹ La Direction Entretien et régénération gère la convention avec RFF relative à l'entretien du réseau.

² Infrarail gère la convention fournitures RFF/SNCF, porte la logistique d'approvisionnement et de distribution des chantiers ferroviaires et s'oriente vers le développement commercial, l'ingénierie logistique et l'organisation des transports.

³ La Direction Telecom et Informatique gère les missions de maintenance et d'investissement télécom.

Sécurité

La Direction de la Sécurité Infrastructure (DSIn) est le service d'appui du Directeur Général de l'Infrastructure et du Directeur de la Circulation Ferroviaire pour tout ce qui concerne la sécurité dans les domaines de la maintenance et de la circulation ferroviaire.

Elle garantit notamment l'obtention de l'agrément de sécurité pour la SNCF en tant que Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID), et gère les évolutions du système de gestion de la sécurité (SGS) associé.

Sécurité de la production

Les directions (Production Industrielle, DMR, Ingénierie, Circulation) sont responsables de la sécurité de leur production. Elles définissent leur propre organisation, leur mode de pilotage et leur plan d'actions sécurité (PAS).

En complément, la DSIn peut intervenir dans la définition et le suivi des actions, lorsque celles-ci sont transverses.

Des plans d'actions sécurité (PAS) et des dispositifs de retour d'expérience sont ensuite établis par chaque entité locale en fonction des objectifs à atteindre.

Ressources humaines

La gestion des ressources humaines doit garantir l'adéquation entre les ressources et les besoins en personnel, sur le plan quantitatif comme sur le plan qualitatif (compétences disponibles). Ses principaux domaines sont le recrutement, l'administration du personnel, la formation, la gestion de l'emploi et des compétences, la gestion de carrière et les relations sociales.

Les principales missions de la direction Ressources Humaines Infrastructure (IRH) sont également de définir les métiers et emplois de l'activité Maintenance et Travaux, de proposer et de mettre en œuvre les cursus et dispositifs de formation adaptés ; de prévenir les risques pour le personnel, d'accompagner les projets nationaux en évaluant leurs implications (facteurs humains / FH) et de gérer les textes réglementaires de l'Activité ; d'effectuer des retours d'expérience sur des événements ayant impacté la sécurité du personnel.

Finances

La Direction Financière Infra (DFI) a pour missions d'élaborer une information financière fiable pour l'ensemble de la branche, de garantir l'efficacité des processus et des outils de gestion, de fournir un éclairage et des analyses d'aide à la décision, d'assurer le contrôle interne de la branche, de contrôler le processus d'engagement et de piloter les aspects financiers des projets d'investissements propres à l'activité Infrastructure.

Système d'information

La direction « Infrastructure Système d'Informations » (ISI) est la direction en charge du système d'informations de l'Infrastructure.

Elle assure l'ensemble de la conception des outils informatiques pour les trois métiers majeurs de l'Infrastructure : Maintenance et Travaux, Circulation et Ingénierie, en y incluant le système d'information des activités complémentaires de support.

Son principal client, au-delà de l'Infra, est Réseau Ferré de France pour lequel ISI assure le développement du système d'information dédié à l'exploitation du réseau, à la gestion des capacités (sillons) et au maintien des grands référentiels descriptifs du réseau ferré national et de son état.

Développement et prospective

Le pôle Infra Développement et Prospective (IDP) assure la fonction juridique pour l'Infra, propose et anime la politique de développement durable. Le pôle IDP émet « un avis Gestionnaire d'Infrastructure Délégué » pour chaque projet d'investissement de RFF.

Il est également le relais du projet Grand Paris pour l'Infra.

Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF)

La gestion des trafics et des circulations sur le réseau ferré national est assurée par la DCF.

Les missions de la DCF s'étendent de la préparation des graphiques de circulation à la gestion opérationnelle des trafics et aux retours d'expérience en cas d'incident.

Elles comprennent essentiellement :

- les études techniques permettant le tracé des sillons pour une utilisation optimale du réseau (l'allocation des capacités aux Entreprises Ferroviaires (EF) est de la responsabilité de RFF) : elles sont réalisées par les horaristes des bureaux horaires nationaux, régionaux et locaux ;
- les missions de tracé d'itinéraires réalisées dans les gares et les postes d'aiguillage par les aiguilleurs et les agents de circulation, dans le respect de la sécurité et des horaires prévus aux graphiques ;
- le suivi et l'ordonnancement des circulations, assurés pour l'essentiel depuis les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC) par les régulateurs ;
- la veille opérationnelle sécurité et les prises de mesures conservatoires en cas d'incidents, prise en charge par la direction des Opérations de Sécurité de l'Infrastructure (IOS) et ses délégués territoriaux, ainsi que l'élaboration de la documentation d'exploitation et des règles particulières d'exploitation ;
- les missions d'ingénierie et d'évolution des systèmes d'exploitation ayant pour objectif de faire évoluer d'une manière cohérente les référentiels, les méthodes et les systèmes en les confrontant aux possibilités des nouvelles technologies et aux besoins futurs.

Les établissements Infra Circulation assurent la gestion opérationnelle des circulations et leur régulation, pour toutes entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. Leurs impératifs : la sécurité, l'équité de traitement, la régularité et la performance économique.

4 - PRINCIPES COMPTABLES ET REGLES DE GESTION

Les comptes dissociés de gestion de l'Activité Infrastructure sont établis :

- à partir des comptes annuels de l'EPIC SNCF, établis en normes françaises et arrêtés par le Conseil d'Administration, en prenant en compte les retraitements en normes IFRS relatifs à l'EPIC, définis dans le cadre du processus d'établissement des comptes consolidés du groupe SNCF ;
- en appliquant les règles de gestion internes qui régissent les flux entre Activités / Domaines de l'EPIC SNCF et les règles d'affectation des actifs et passifs au bilan. Celles-ci sont présentées au Comité d'audit de l'EPIC SNCF et approuvées par le Conseil d'Administration de la SNCF.

Les principes comptables et les règles de gestion appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de gestion sont présentés ci-après.

4.1 Bilan

Un bilan a été attribué à chaque Activité au 1^{er} janvier 2009. Chaque Activité gère en propre son actif immobilisé, son actif circulant, ses provisions, ses dettes d'exploitation.

Les capitaux propres et l'endettement évoluent conformément aux règles de gestion de l'entreprise définies et présentées dans les paragraphes suivants.

4.1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent des logiciels acquis et ceux élaborés par l'entreprise pour elle-même. Ils sont comptabilisés à leur coût historique et sont amortis sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans, sauf exception en lien avec la durée d'utilisation des logiciels.

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

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

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au Groupe SNCF.

Le 1er Janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial(EPIC) SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'entreprise.

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

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

Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété ou en location financement ou les immobilisations corporelles produites figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production. Dans ce dernier cas, les immobilisations corporelles comprennent le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées.

Les dépenses d'entretien et de réparation des immobilisations corporelles sont comptabilisées comme décrit ci-dessous.

Pour le matériel roulant :

- Les charges d'entretien courantes supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, 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 de révision, qui est ensuite amorti ;
- Les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles prolongent la durée de vie du bien ;
- Les obligations de désamiantage du matériel roulant sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan.

Pour les installations fixes, c'est-à-dire tout matériel et installation ne servant pas au transport sur rails de biens et de personnes :

- 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.

Transferts entre activités

Les transferts se font sur la base de la valeur nette comptable (VNC) des immobilisations.

En cas d'actifs cédés dépréciés, l'activité cédante procède préalablement aux transferts à une reprise de ses dépréciations.

Frais d'acquisition des immobilisations

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

Modes et durées d'amortissement des immobilisations corporelles

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

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Installations fixes	
Aménagements des terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	
- Gros œuvre	50 ans
- Clos et couvert	25 ans
- Second œuvre	25 ans
- Aménagements	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
Autres immobilisations corporelles	3 à 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	10 à 15 ans
Wagons	30 ans

Immobilisations en cours

SNCF Infrastructure est amenée à créer des immobilisations pour elle-même ou destinée à être transférées à d'autres Activités et Domaines de l'EPIC SNCF.

Dépréciation des immobilisations incorporelles et corporelles

Cas général

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

Les actifs corporels immobilisés font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'évènements ou de circonstances intervenues au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

Tests de perte de valeur

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

Les tests sont réalisés au niveau de chaque UGT⁴, représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

L'Activité Infrastructure comporte deux UGT : SNCF Infrastructure et DCF.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de l'utilisation et de la sortie des actifs concernés. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la direction de la SNCF :

- les flux de trésorerie sont issus 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 d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation attendue en France, dans la limite de la durée de vie des actifs testés ;
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature de l'activité. Le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital (taux WACC).

Le coût moyen de la dette est appréhendé par une estimation du coût de la dette sectorielle, sur la base d'un taux sans risque et d'un écart actuariel.

A été utilisée la moyenne des écarts de taux actuariels CDS (credit default swap) des sociétés européennes notées BBB+ et BBB.

4.1.1 Subventions d'investissements

La SNCF perçoit, sous forme de financement par des tiers des subventions d'investissements.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent (immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concession). Les subventions relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles 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 rattachées.

4.1.1 Opérations de location financement

Opérations de location financement de matériel roulant ferroviaire

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 bailleur cède au preneur le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée en échange d'un paiement et le bailleur transfère 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 ;

⁴ 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. Le découpage des UGT pour les comptes dissociés est identique à celui pour les comptes de l'EPIC.

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

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

Pour SNCF Infra, le retraitement des contrats en location financement est effectué uniquement pour les contrats dont le montant et la durée sont significatifs.

Opérations de cessions-bails et assimilées

Dans le cadre d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, l'opération est comptabilisée conformément aux principes présentés ci-dessus.

Dans le cas d'une plus-value de cession, celle-ci est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

4.1.2 Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré.

Un inventaire permanent de l'ensemble des articles symbolisés est réalisé au sein des dépôts. Les stocks déportés chez les fournisseurs font également l'objet d'un inventaire.

L'activité industrielle des établissements spécialisés permet de fabriquer des produits finis destinés à l'exploitation ou à la vente. Ces produits finis sont valorisés à partir du coût d'acquisition et de transformation des matières utilisées.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Une analyse de la documentation existante et des entretiens menés avec les opérationnels ont permis d'actualiser et de proposer une nouvelle grille de taux par famille de produits, harmonisée entre le stock local et le stock national : cette nouvelle grille de taux a eu pour principale conséquence d'abandonner la dépréciation intégrale de la part du stock local excédant deux ans de prévisions de consommation.

4.1.3 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constatée lorsqu'un risque potentiel de non-recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique du risque de non-recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances entre Activités / Domaines de l'EPIC SNCF sont auto-liquidées via le compte courant de trésorerie interne de l'EPIC. Il n'existe donc pas de créances au bilan relatives aux Activités / Domaines.

Les autres créances d'exploitation comprennent principalement les créances fiscales et sociales, les créances sur cessions d'immobilisations, les comptes courants.

4.1.4 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 enregistrés au compte de résultat ou comme composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

4.1.5 Capitaux propres

Equivalent capital

L'équivalent capital constitué en 2009 pour chaque Activité a été décidé à partir de ratios financiers. L'actif net a ainsi été affecté à chaque Activité en contrepartie de la dette et de l'équivalent capital.

Toute modification de l'équivalent capital des Activités est validée formellement par une instance de décision (approbation préalable du Conseil d'administration).

Réserves

Le report à nouveau se décompose en une part interne, correspondant à l'affectation du résultat réalisé avec les autres Activités / Domaines de l'EPIC et une part externe, correspondant à l'affectation du résultat de l'Activité réalisé en dehors de l'EPIC.

Des réserves IFRS comptabilisées au moment de la mise en place des normes représentent les écarts entre les deux normes françaises et IFRS. Ces réserves, impactées chaque année de l'écart entre ces deux normes apparaissant au niveau du résultat, ont été reprises au sein d'un compte de réserve distinct lors de la mise en place du bilan d'ouverture des activités au 1^{er} janvier 2009.

4.1.6 Endettement net et trésorerie

La dette externe est intégralement portée par les Fonctions Transverses de l'EPIC SNCF (Division Marchés Financiers).

Une règle de gestion a été définie afin de refléter l'endettement des Activités. Un endettement interne long terme a été déterminé et affecté à chaque Activité lors de la mise en place du bilan d'ouverture le 1^{er} janvier 2009. Cet endettement a été affecté selon le ratio dette nette / marge opérationnelle (MOP).

L'endettement interne long terme varie chaque année par affectation d'une partie de la trésorerie. Une analyse de la trésorerie de clôture de chaque Activité / Domaine est réalisée pour scinder le solde de trésorerie en une part court terme et une part long terme.

La part court terme, qui reste en trésorerie, est déduite par différence entre la trésorerie de clôture et la part long terme.

La part long terme correspond au solde du poste « flux de trésorerie liés aux activités d'investissement », identifiable grâce au Tableau des Flux de Trésorerie (TFT). Elle est comptabilisée en variation de l'endettement interne long terme.

L'endettement ainsi calculé sert de base de calcul aux frais financiers supportés par les Activités.

Les trésoreries actives et passives ont été compensées dans la présentation du bilan.

4.1.7 Dividendes internes

La détermination des dividendes internes fait l'objet d'une règle de gestion.

Un dividende interne est calculé sur la base du résultat net récurrent de chaque activité selon le respect de certains critères (situation nette positive pour les activités relevant de la catégorie « Investissement », ne remettant pas en cause le respect du ratio cible Dette nette/MOP fixé par activité).

Une activité relevant de la catégorie « spéculative » ne verse pas de dividende interne.

Le dividende versé par les Activités régulées ou conventionnées est adapté aux nécessités de leur programme d'investissement, et ne peut excéder le dividende versé par l'EPIC SNCF à l'Etat.

4.1.8 Provisions

Des provisions sont comptabilisées lorsqu'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, engageant SNCF sur son périmètre, puisqu'il existe 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 l'entreprise doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe des états financiers 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 aux états financiers.

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

Provisions pour risques et litiges

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations.

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

L'évaluation du risque est établie en fonction de la réclamation et du statut de la procédure qu'elle soit contentieuse, judiciaire ou arbitrale.

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, à la remise en état et au nettoyage des sites pollués. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'entreprise, ainsi qu'une provision pour dépollution des sites industriels (créosote, hydrocarbures, etc.)

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

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, la vente, etc., de toutes variétés d'amiante et de tous produits en contenant sont interdites en France.

La politique actuelle de l'entreprise est de vendre le matériel arrivé en fin de vie soit à d'autres opérateurs de transport soit à des prestataires d'industrie privée pour être ferrailé. Au regard du

décret, l'entreprise ne peut céder le matériel que si préalablement il a été désamianté. A ce titre, l'entreprise provisionne les coûts liés à ces opérations de désamiantage. Cette provision fait l'objet d'une actualisation.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

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 à recevoir attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

4.1.9 Avantages du personnel

L'EPIC SNCF assure lui-même certaines prestations au titre des régimes d'avantages du personnel pour le personnel actif et le personnel retraité qui lui sont propres eu égard au régime spécial du personnel sous statut.

Ainsi dans les comptes dissociés de gestion, il convient de distinguer le traitement des avantages au personnel au niveau des Activités / Domaines et au niveau des Fonctions Communes.

Au niveau des Activités / Domaines

La comptabilisation de ces régimes dans les comptes des Activités / Domaines de l'EPIC SNCF revêt deux formes :

- provisions inscrites au bilan des Activités / Domaines au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation,
- charges au titre des cotisations à payer lorsqu'elles sont dues sans comptabilisation de provision, les Activités / Domaines n'étant pas engagées au-delà des cotisations versées.

Dans le premier cas, les avantages au personnel représentent des régimes à prestations définies pour les Activités / Domaines. Il s'agit d'une part d'avantages à long terme (Médailles du Travail, Indemnités de Chômage) qui font l'objet d'évaluations actuarielles et pour lesquels les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat, d'autre part d'avantages postérieurs à l'emploi (Indemnités de Fin de Carrière – classées antérieurement en avantages à long terme) pour lesquels les écarts actuariels seront comptabilisés en capitaux propres.

Dans le deuxième cas, les avantages au personnel s'assimilent à des régimes à cotisations libératoires pour les Activités / Domaines de l'EPIC SNCF et sont constitués principalement des rentes accidents du travail, de l'action sociale, de la cessation progressive d'activité (CPA) et du Compte Epargne Temps (CET) fin d'activité. Pour cette catégorie d'engagements, les Fonctions Communes de l'EPIC SNCF assurent le rôle de centralisateur.

Concernant les rentes accidents du travail et l'action sociale, la méthode est basée sur le calcul de taux de cotisations libératoires refacturées aux Activités / Domaines. Ces taux sont calculés et fixés une fois par an et ne sont pas révisés en cours d'année. Ces principes sont identiques à ceux du droit

commun et respectent le principe de base qui est celui de la solidarité et de la mutualisation de tout ou partie des charges.

Concernant la cessation progressive d'activité et le compte épargne temps fin d'activité, seul le résultat d'exploitation est refacturé aux Activités / Domaines, le résultat financier reste dans la caisse CPA / CET. Le coût des services rendus CPA refacturé aux Activités / Domaines est calculé une fois par an. La ventilation par Activités / Domaines de la facturation CPA est recalculée mensuellement suivant l'évolution des agents éligibles à terme à la CPA et des postes pénibles. La refacturation CET fin d'activité aux Activités / Domaines concerne les nouveaux jours déposés dans les compteurs, elle est calculée mensuellement.

L'ensemble des bénéfices ou excédents restent affectés aux Fonctions Communes.

Au niveau des Fonctions Communes

Ces avantages font l'objet d'évaluations actuarielles et sont enregistrés au bilan des Fonctions Transverses, dans l'entité Protection Sociale. Une méthode unique de reconnaissance des écarts actuariels est appliquée pour les avantages postérieurs à l'emploi (Rentes Accidents du Travail, Action Sociale et Prévoyance Complémentaire CS pour les personnels retraités), la méthode du corridor étant supprimée à compter de 2013. Les écarts actuariels sont comptabilisés en capitaux propres (autres éléments du résultat global). Pour les avantages à long terme (Cessation Progressive d'Activité, Compte Epargne Temps et les Rentes Accidents du Travail pour les actifs), les écarts actuariels restent comptabilisés dans le résultat financier de la période au cours de laquelle ils sont générés.

4.1.10 Dettes d'exploitation

Fournisseurs et comptes rattachés

Cette rubrique comprend les dettes commerciales comptabilisées à leur juste valeur.

Achats au Nom et pour le Compte de RFF

Dans le cadre de la convention de mandat avec RFF, SNCF Infrastructure réalise des travaux d'investissements pour le compte de RFF. Ces opérations ont un impact sur la dette d'exploitation, mais aucun impact au niveau du compte de résultat de SNCF Infrastructure.

Autres dettes d'exploitation

Les autres dettes d'exploitation comprennent les dettes fiscales et sociales, les avances clients, les charges imputables à l'exercice en cours qui seront réglées ultérieurement, ainsi que les produits constatés par avance.

Les produits constatés d'avance résultent essentiellement :

- des modalités de facturation avec RFF, au titre de la convention de gestion et de certains travaux ;
- du lissage de marge opéré sur les contrats pluriannuels.

4.1.11 Engagements Hors Bilan

L'EPIC SNCF recense la totalité des engagements hors bilan (EHB) existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils représentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise.

Ils sont affectés aux Activités et Domaines dès lors qu'une affectation directe est possible.

4.2 Compte de résultat

La reconnaissance du revenu est calculée comme suit :

- Pour les prestations en avancement automatique, le calcul se fait en fonction de l'avancement des coûts,
- Pour les prestations qui ne sont pas encore passées à l'avancement automatique, le calcul se fait en fonction d'un taux d'avancement déclaratif saisi par les opérationnels.

Le chiffre d'affaires et le résultat relatif aux contrats pluriannuels sont constatés sur l'exercice concerné au fur et à mesure de l'avancement du contrat. Le pourcentage d'avancement est déterminé à partir du rapport entre les coûts des travaux et des services exécutés à la date de clôture et le total prévisionnel des coûts d'exécution du contrat.

Les charges et produits externes font l'objet d'une imputation comptable directe chaque fois que possible.

Certains coûts communs transverses (coûts des fonctions support, frais financiers...) ou certaines charges non directisables, sont répartis de façon homogène et justifiée entre tous les Activités et Domaines.

Lorsque des prestations internes sont réalisées au profit d'autres activités, celles-ci sont régies soit par un catalogue de prestations internes et / ou des règles de gestion, soit par des conventions particulières conclues entre les Activités.

L'évaluation et la répartition entre les activités du coût de ces prestations internes sont déterminées par des règles de gestion internes, dont les principes sont donnés ci-après.

La production stockée représente les travaux réalisés sur la période, mais dont la négociation commerciale est en cours.

4.2.1 Chiffre d'Affaires

Prestations réalisées dans le cadre de la conduite de travaux

Ces prestations sont réalisées dans le cadre de conventions avec RFF, notamment la convention fournitures, la convention de mandat maîtrise d'ouvrage déléguée et maîtrise d'œuvre (MOA/MOE), la convention SNCF Entrepreneur.

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

A chaque arrêté comptable, les coûts prévisionnels inévitables des contrats sont ré-estimés. Dans le cas où ces coûts sont supérieurs à la rémunération attendue au titre de la convention, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée.

Maintenance

La rémunération de l'entretien et maintenance du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention de gestion négociée avec RFF.

Exploitation

La rémunération de la gestion du trafic et des circulations du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention d'exploitation négociée avec RFF.

Il est prévu que la rémunération versée par RFF couvre la totalité des charges comptabilisées, déduction faite des produits internes. Le résultat net après impôt sur les sociétés doit être à l'équilibre.

Chiffre d'affaires intra-EPIC

L'Activité Infrastructure réalise des prestations pour le compte des autres activités de l'EPIC SNCF.

La reconnaissance de revenu est établie en fonction de règles de gestion interne, soit sur une base forfaitaire ou un échancier programmé, soit en fonction de l'avancement économique des travaux.

La production stockée représente les travaux réalisés sur la période, mais dont la négociation commerciale est en cours.

4.2.2 Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation comprennent les charges de personnel, les achats et charges externes, les impôts et taxes, les autres produits et charges opérationnels, les dotations et dépréciations.

Les charges d'exploitation sont de trois natures :

- les charges directes imputées à l'Activité concernée ;
- les prestations intra-EPIC réalisées par d'autres Activités / Domaines ;
- les charges réparties, correspondant aux charges indirectes, pilotées par les Fonctions Communes de la SNCF ; ces charges sont réparties par Activités / Domaines en conformité avec les règles de gestion de l'entreprise selon les unités d'œuvre appropriées, comme par exemple la détention et l'utilisation d'actifs.

Charges directes

Elles se composent :

- des charges directes du personnel affectées à l'activité ; ces charges comprennent l'ensemble des rémunérations (y compris congés payés, RTT, repos compensateurs et remboursements de frais), les charges liées à ces rémunérations (cotisations de sécurité sociale, cotisations aux mutuelles...) et les avantages au personnel ;
- des achats et charges externes à l'exception de l'énergie dont l'achat fait l'objet d'une règle de gestion spécifique ;
- des autres produits et charges opérationnels, notamment les crédits d'impôt recherche et les reprises de provisions utilisées ;
- des dotations aux amortissements et dépréciations d'actifs.

Prestations intra-EPIC facturées par d'autres Activités / Domaines

Lorsque des prestations internes sont réalisées au profit d'autres activités, celles-ci sont régies soit par un catalogue de prestations internes et / ou des règles de gestion, soit par des conventions particulières conclues entre les Activités.

L'évaluation et la répartition entre les activités du coût de ces prestations internes sont déterminées par des règles de gestion internes, dont les principes sont donnés ci-après.

Ces charges sont imputées en fonction de règles de gestion internes, soit sur une base forfaitaire ou sur un échancier programmé, soit en fonction de l'avancement économique des travaux.

Les prestations internes concernent notamment :

- les moyens de transports et de traction ;
- les travaux, entretien, maintenance et nettoyage du matériel roulant ;
- les loyers, charges et entretien du patrimoine ;
- les locations de matériels et d'engins roulant ;
- les prestations informatiques, télécoms, de surveillance générale, d'études et de recherche ;

- l'énergie électrique.

L'énergie électrique est achetée au niveau national par l'EPIC SNCF à la filiale SNCF Energie, et consommée par l'ensemble des Activités & Domaines, est gérée par la Direction des Achats.

Les charges facturées comprennent l'énergie électrique consommée (part consommation en kWh + part redevance complémentaire de transport et d'électricité - RCTE) ainsi que la gestion mutualisée du poste énergie électrique.

Les charges de fourniture d'électricité haute tension sont réparties selon une modélisation statistique afin de refléter au mieux les spécificités des Activités ; pour la partie basse tension la facturation est basée sur le décompte des consommations.

Charges réparties

Certains coûts communs transverses (coûts des fonctions support, frais financiers...) ou certaines charges non directisables, sont répartis de façon homogène et justifiée entre toutes les Activités et Domaines.

Les charges réparties sont de plusieurs natures :

- les cotisations sociales sur facilités de circulation (FC). Une convention, entrée en vigueur le 01 janvier 2010, a été négociée entre la SNCF et l'ACOSS afin de valoriser l'avantage en nature résultant de l'utilisation des facilités de circulation par les agents, ex agents et leurs ayants droit. La valorisation de cet avantage en nature se traduit par une hausse de l'assiette de cotisations sociales. Ces cotisations sociales sont ventilées par Activités / Domaines sur la base des effectifs disponibles ;
- les autres charges de personnel réparties :
les charges comptabilisées au titre des cotisations définies de retraites sont comprises dans les charges de personnel ; les charges comptabilisées au titre des régimes à prestations définies sont comptabilisées dans les charges de personnel et dans le résultat financier ;
- les frais de structure de l'EPIC et du Groupe SNCF font l'objet d'une refacturation via des redevances spécifiques, conformément à la règle de gestion définie :

redevance d'Entreprise : les frais centraux EPIC font l'objet d'une facturation vers l'ensemble des Activités / Domaines sur la base du chiffre d'affaires externe EPIC tel que prévu lors de l'exercice budgétaire ; les taux de la Redevance d'Entreprise ont été fixés par la Direction Financière du Groupe sur la base d'une trajectoire pluriannuelle visant à diminuer les charges de structure ;

redevance Groupe : les frais centraux du groupe font l'objet d'une facturation vers l'ensemble des Activités / Domaines sur la base du chiffre d'affaires externe au Groupe tel que prévu lors de l'exercice budgétaire annuel.

Aucune régularisation n'est effectuée en fin d'année pour tenir compte d'éventuels écarts existants entre les frais centraux prévisionnels et les frais centraux réels.

- les impôts et taxes :

les prélèvements « fiscaux » telles que l'Organic, la contribution économique territoriale, la taxe pour frais de chambre de commerce et d'industrie, les taxes sur biens immobiliers (taxes foncières, taxe sur les bureaux en Ile-de-France...), la taxe sur les véhicules de société... Ces charges relèvent de la règle de gestion « impôts, taxes et versements assimilés ». Le principe directeur de cette règle est la répartition exhaustive des coûts des Activités & Domaines au regard de leur rôle de « propriétaire » d'actifs ou de la nature de leur activité économique.

les Frais Annexes de Personnel (FAP) qui regroupent les impôts assis sur les salaires ainsi que les prestations portées par la fonction RH pour l'Activité SNCF Infrastructure (cette deuxième catégorie « FAP autres » est comptabilisée dans les charges de personnel). Ces frais sont facturés par le domaine RH de l'EPIC SNCF selon les modalités suivantes définies dans la règle

de gestion « Frais Annexes de Personnel » : calcul annuel d'un taux de cotisation FAP déterminé sur une base budgétaire et application de ce taux à la masse salariale imposable de l'Activité. Aucune régularisation n'est effectuée en fin d'année pour ajuster la charge calculée sur le réel.

4.2.3 Charges financières

Les frais financiers sont composés des frais financiers court terme (basés sur la trésorerie de l'activité) et long terme (basés sur l'endettement long terme de l'Activité), conformément aux assiettes d'endettement et de trésorerie calculées.

Le taux de charges financières court terme correspond à la moyenne du taux Eonia, auquel on ajoute une marge de 50 points de base

Le taux de charges financières long terme est défini pour chaque Activité / Domaine par référence à sa catégorie (investissement ou spéculative) au regard des critères financiers permettant de présenter un niveau de solvabilité et une qualité de crédit élevés.

Le taux de charges financières long terme correspond au taux de charge de l'entreprise – périmètre EPIC – augmenté d'une marge de 50 points de base

4.2.4 Impôt sur les sociétés (IS) interne

L'impôt sur les sociétés interne est calculé sur la base du résultat fiscal de l'Activité auquel est appliqué le taux d'IS en vigueur à la date d'arrêté des comptes.

Conformément à la règle de gestion, l'impôt sur les sociétés interne appliqué aux Activités régulées ou conventionnées ne pourra pas excéder l'impôt payé par l'EPIC SNCF à l'Etat, hors Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF).

La troisième loi de finances rectificative pour 2012 a instauré un Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE). Le CICE est imputé sur l'IS dû par l'Activité au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. A défaut d'imputation, la créance fiscale non imputée sera remboursée à l'expiration d'une période de 3 années suivant celle au titre de laquelle le crédit a été constaté.

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 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.

5- INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE BILAN

5.1 Immobilisations incorporelles

SNCF Infrastructure détient principalement des licences sur logiciels acquis et des logiciels développés en interne.

DCF ne détient pas d'actifs incorporels qui sont la propriété de RFF depuis décembre 2011.

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

En M€	31/12/2012	Acquisitions / mise en service	Dotations aux amortissements et dépréciations	Cessions / radiations	Reprises de provisions	Transferts internes	31/12/2013
Immobilisations incorporelles - Valeurs brutes	66	20	0	-2	0	54	139
Immobilisations incorporelles - Encours	20	2	0	0	0	-6	16
Immobilisations incorporelles - Amortissements	-37	0	-12	2	0	-38	-85
Immobilisations incorporelles - Dépréciations	-49	0	-5	0	53	0	0
Immobilisations incorporelles	0	23	-17	0	53	11	70

La variation de la valeur nette comptable des immobilisations incorporelles est une hausse de 70 M€. Elle s'explique essentiellement par :

- le transfert des progiciels dédiés exclusivement à l'Activité Infrastructure, en provenance de Fonctions Transverses pour une valeur nette comptable de 18 M€ ; compensé par des transferts sortants de 6 M€ concernant des immobilisations en cours transférées (4 M€ de reclassements dans ACI et des développements ERP transférés à Fonctions Transverses pour 2 M€).
- la reprise de la perte de valeur au 1er mai 2013 de 53 M€.

5.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles de l'Activité SNCF Infrastructure se composent d'installations fixes et de matériel roulant ferroviaire.

DCF ne détient plus d'actif hors matériel roulant ferroviaire, l'ensemble ayant été cédé en 2011 à RFF.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent. Le montant net des subventions d'investissement s'élève à 11 M€ à fin décembre 2013. Aucune nouvelle subvention n'a été comptabilisée en 2013.

La dépréciation pour perte de valeur constatée par le passé a fait l'objet d'une reprise au 1^{er} mai 2013.

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

En M€	31/12/2012	Acquisitions/ mise en service	Dotations aux amortissements et dépréciations	Cessions / radiations	Reprises de provisions	Transferts internes	Changement de méthode	31/12/2013
Installations fixes	0	68	-68	0	340	76	0	416
Matériel roulant	0	59	-29	0	206	10	0	245
Matériel roulant - location financement	0	0	0	0	0	0	0	0
Matériel roulant	0	59	-29	0	206	10	0	245
Immobilisations corporelles	0	127	-97	0	546	86	0	661

5.2.1 Installations fixes

En M€	31/12/2012	Acquisitions/ mise en service	Dotations aux amortissements et dépréciations	Cessions / radiations	Reprises de provisions	Transferts internes	31/12/2013
Installations fixes - Valeur brute	893	79	0	-19	0	148	1 101
Installations fixes - Encours	68	-10	0	0	0	7	65
Installations fixes - Amortissements	-633	0	-57	18	3	-79	-748
Installations fixes - Dépréciations	-328	0	-11	0	337	0	-2
Installations fixes	0	68	-68	0	340	76	416

Acquisitions et mises en service

Les acquisitions, mises en service concernent majoritairement les rubriques installations techniques, matériel et outillage, matériel de transport et installations de télécommunication et comprennent notamment :

- des dispositifs d'annonce par radio : 5 M€,
- 10 machines à remplacer les traverses : 3 M€,
- 8 pelles rail-route 22TRR : 2 M€,
- 1 boureuse de lignes classiques 2 M€,
- 10 camions équipés de kits de désherbage 1 M€,
- 1 grue hydraulique 1 M€.

Les autres projets (275 projets d'investissements) réalisés au cours de l'année 2013 sont individuellement non significatifs (inférieurs à 1 M€).

Cessions / radiations

Les radiations concernent essentiellement :

- le matériel de transport hors ferroviaire,
- le matériel et outillage divers,
- le matériel et mobilier de bureau et informatique.

Transferts internes

Les transferts internes correspondent essentiellement aux actifs corporels dédiés exclusivement à l'Activité Infrastructure, en provenance de la Direction de l'immobilier, réalisés pour une valeur brute de 151 M€ et une valeur nette de 69 M€. Ces actifs correspondent aux constructions des

Etablissements Industriels de la Voie (EIV) et au bâtiment du Centre National de Formation de l'Infrastructure (CNFI).

Amortissements

En M€	31/12/2012	Dotations / Reprises Provision	Cessions / radiations	Transferts internes	31/12/2013
Amortissements terrains et agencements aménagement terrain	-2	-1	0	0	-4
Amortissements constructions	-13	-4	2	-81	-97
Amortissements installations techniques, matériel et outillage	-458	-32	0	0	-490
Amortissements autres immobilisations corporelles	-160	-18	17	3	-158
Installations fixes	-633	-55	18	-79	-748

Les amortissements s'élèvent à 748 M€ au 31 décembre 2013, contre 633 M€ au 31 décembre 2012. La variation de -115 M€ est essentiellement liée aux amortissements des actifs transférés pour 79 M€ et à la constatation des dotations aux amortissements.

Dépréciations

La variation du poste « dépréciation » de 326 M€ résulte essentiellement de la reprise de la perte de valeur.

5.2.2 Matériel roulant

En M€	31/12/2012	Acquisitions / mise en service	Dotations aux amortissements et dépréciations	Cessions / radiations	Reprises de provisions	Transferts internes	Changement de méthode	31/12/2013
Matériel roulant - Valeur brute	716	67	0	-8	0	66	0	842
Matériel roulant - Encours	40	-9	0	0	0	1	0	32
Matériel roulant - Amortissements	-561	0	-18	8	0	-57	0	-628
Matériel roulant - Dépréciations	-195	0	-11	0	206	0	0	0
Matériel roulant	0	59	-29	0	206	10	0	245

Acquisitions et mises en service

Les acquisitions et mises en services concernent notamment :

- 10 locomotives diesels BB75000 : 23 M€,
- la requalification de locotracteurs Y7100/7400 en Y9000 : 39 M€,
- la modernisation et transformation de locomotives diesel BB22200 4 M€,
- la mise en conformité de wagons ballastières : 1 M€.

Cessions et radiations

Les cessions et radiations sont constituées essentiellement de ventes pour ferrailage de matériels totalement amortis, notamment des locotracteurs (radiations totales ou partielles) et des locomotives diesel.

Transferts internes

Les transferts internes concernent notamment des locomotives diesel et locotracteurs en provenance de Fret SNCF pour 10 M€ de valeur nette comptable.

Amortissements

La variation nette des amortissements s'explique comme suit :

En M€	31/12/2012	Dotations	Radiations	Transferts	31/12/2013
Amortissements TGV IRIS 320	-16	-1	0	0	-17
Amortissements Locomotives électriques	-30	0	1	-2	-31
Amortissements Locomotives diesel	-301	-14	5	-24	-335
Amortissements Automoteurs électriques	-1	0	0	0	-1
Amortissements Autorail thermique	-5	-1	0	0	-6
Amortissements Locotracteurs	-34	-1	2	-31	-64
Amortissements Voitures	-21	-1	0	1	-21
Amortissements Wagons	-150	0	0	0	-150
Amortissements Coût du désamiantage	-2	0	0	0	-2
Total Amortissements du matériel roulant	-561	-18	8	-57	-628

La variation des amortissements de -67 M€ est essentiellement liée aux amortissements des actifs transférés et à la dotation aux amortissements de l'exercice.

Dépréciations

La variation du poste « dépréciation » de 206 M€ résulte de la reprise de la perte de valeur.

5.2.3 Pertes de Valeur

Deux UGT sont identifiées au sein de l'Activité Infrastructure : DCF et SNCF Infrastructure.

Conformément aux dispositions réglementaires du Groupe, SNCF Infrastructure doit apprécier, à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou un indice de reprise de perte de valeur pour l'UGT.

Ce processus relatif aux tests de perte de valeur a conduit à déprécier depuis 2008 la totalité des actifs de l'UGT SNCF Infra puis à maintenir cette dépréciation jusqu'en mai 2013.

Des indices favorables de reprise conjugués ont été constatés sur le premier semestre 2013 (cf. 1.3 des Faits marquants) :

En conséquence, la dépréciation a été reprise dans son intégralité.

Concernant l'UGT DCF, son activité et sa construction budgétaire n'affichent aucun indice de perte de valeur, il n'a été procédé à aucune dépréciation d'actifs.

La dépréciation d'actif depuis 2008 évolue comme suit :

En M€	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2010	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
Immobilisations incorporelles		-38	-43	-39	-49	0
Immobilisations corporelles						
Dont installations fixes	-325	-362	-318	-301	-328	0
Dont matériel roulant		-90	-135	-161	-195	0
Total dépréciation perte de valeur des actifs	-325	-490	-496	-501	-572	0

5.3 Autres immobilisations financières

Les autres immobilisations financières comprennent des dépôts de garantie versés aux fournisseurs en contrepartie de matériels mis à disposition (notamment bouteilles et bonbonnes d'oxygène).

5.4 Créances d'exploitation

Les créances d'exploitation se présentent comme suit :

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Créances clients et comptes rattachés	841	856	-15
Créances sur l'état et les collectivités	94	48	45
Autres créances d'exploitation	1 083	1 126	-43
Autres créances	1 177	1 174	2
Créances d'exploitation	2 017	2 030	-13

Le poste créances clients est constitué essentiellement des créances vis à vis de RFF.

La créance sur l'Etat comprend notamment le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour 53 M€ comptabilisé en 2013, et une créance au titre de la TVA déductible.

Les autres créances d'exploitation concernent également le client RFF. La variation de poste concernent essentiellement les achats réalisés au nom et pour le compte de RFF (-30 M€) et le compte courant RFF (-8 M€).

5.5 Stocks et en-cours

Les stocks nets se décomposent comme suit :

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Matières premières	409	423	-14
Dépréciations de matières premières	-92	-108	17
Stocks nets de dépréciations de matières premières	318	315	3
Produits finis	62	53	9
En-cours de production	15	5	10
Stocks et en-cours	395	373	22

La variation du poste se décompose de la manière suivante :

- une diminution des stocks de matières premières de -14 M€
- une augmentation des stocks d'en cours de production et produits finis de +10 M€
- une diminution de la dépréciation des stocks de matières premières qui résulte de la mise en qualité des règles de dépréciation (cf. 4.1.2 Stocks).

5.6 Trésorerie et équivalent trésorerie

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Trésorerie & équivalent trésorerie - actif	519	335	183
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	656	656	0
Total trésorerie	-138	-321	183

La variation de trésorerie sur la période (183 M€) s'explique principalement par :

- les flux liés aux activités opérationnelles + 461 M€
- les flux liés aux activités d'investissement - 246 M€
- les flux liés aux activités de financement - 36 M€

Le détail de ces agrégats figure dans le tableau de flux de trésorerie.

5.7 Capitaux propres

En M€	31/12/2012	Affectation résultat N-1	Résultat de l'exercice	Autres	31/12/2013
Capital	-35	0	0	29	-5
Report à nouveau	-264	78	0	-18	-204
Reserves	3	-4	0	15	13
Résultat	74	-74	810	0	810
Capitaux propres	-222	0	810	26	614

La variation de la situation nette de la période correspond principalement aux éléments suivants :

- l'affectation du résultat 2012 pour 78 M€ en report à nouveau et -4 M€ en réserves,
- le résultat de l'exercice de 810 M€,
- le transfert de la situation nette de la division Bâtiments vers l'Activité Gares et Connexions pour 29 M€.
- les transferts de provisions (-17 M€) réalisés en contrepartie du report à nouveau suite à l'évolution de la règle de gestion sur l'exercice 2013 (ces transferts généraient une contrepartie antérieurement). La variation des provisions est expliquée en 5.8.
- L'ajustement des réserves suite :
 - aux transferts de réserves liés aux actifs transférés en intra Epic pour 7 M€,
 - à l'impact sur les capitaux propres du changement de méthode lié à l'application de la norme IAS 19 révisée pour 3 M€,
 - divers ajustements des réserves IFRS au titre d'exercices antérieurs pour 4 M€.

5.8 Provisions non courantes

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Risque environnement	35	32	3
Risques fiscaux et sociaux	15	0	15
Risques financiers	0	0	0
Charges de restructuration	0	0	0
Litiges contractuels	38	53	-15
Autres provisions pour risques et charges	14	19	-5
Provisions non courantes	101	103	-2

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement la dépollution des sites (24 M€) dont les stations services (11 M€), et l'obligation de désamiantage (11 M€).

La provision pour risques fiscaux et sociaux résulte d'un transfert de provision à caractère social en provenance de Fonctions Transverses.

La provision pour litiges contractuels porte notamment sur les dossiers contentieux, dont certains dossiers transférés en provenance de Fonctions Transverses.

Les autres provisions pour risques et charges concernent des risques, en lien avec la réalisation des contrats : surcoûts, incidents, retards de livraisons, dénouements des contrats pluriannuels (perte à terminaison) notamment avec RFF.

5.9 Dettes long terme

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Endettement interne	230	250	-20
Dettes long terme	230	250	-20

L'endettement interne, qui constitue la totalité des dettes long terme, a été recalculé au 31 décembre 2013 conformément à la règle de gestion sur les éléments bilanciaux.

La mise en œuvre de cette règle a conduit à réduire la dette long terme de 20 M€ en contrepartie de la trésorerie.

5.10 Engagements envers le personnel

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Retraite	3	3	0
Médailles du travail	20	22	-1
Autres avantages au personnel	7	7	0
Engagements envers le personnel	31	32	-2

La variation du poste est non significative.

5.11 Dettes d'exploitation

Les dettes d'exploitation se décomposent comme suit :

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Dettes fournisseurs d'exploitation	655	610	45
Dettes fournisseurs d'immobilisations	29	44	-14
Dettes fournisseurs	684	654	30
Dette vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	418	408	10
Etat et collectivités publiques	21	22	-1
Taxe sur le chiffre d'affaires	220	235	-15
Dettes fiscales et sociales	659	665	-6
Autres dettes d'exploitation	688	600	88
Dettes d'exploitation	2 031	1 919	112

La progression des dettes d'exploitation est essentiellement due à la variation des postes « dettes fournisseurs » et « autres dettes d'exploitation ». Cette évolution est corrélée à la progression de l'activité, notamment en fin d'année. La variation du poste « autres dettes d'exploitation » est principalement due à l'évolution des produits constatés d'avance (+67 M€) relatifs à la convention de gestion (18 M€), et aux travaux sur infrastructure (47 M€).

6 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE COMPTE DE RESULTAT

6.1 Chiffre d'affaires

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Produits du trafic et prestations de transport et de traction	12	12	-1
Gestion du trafic et des circulations	877	889	-13
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	4 528	4 325	203
Prestations d'escalé	22	25	-3
Location de matériels et engins	2	2	1
Patrimoine	5	176	-172
Autres produits	71	65	6
Chiffre d'affaires	5 515	5 494	21

Le chiffre d'affaires est essentiellement lié aux facturations externes (5 251 M€ sur un chiffre d'affaires total de 5 515 M€), le principal client étant RFF.

La croissance des produits sur travaux, entretien, maintenance et nettoyage s'explique principalement par la hausse de la rémunération de la convention d'entretien (+79 M€) et la progression de l'activité relative aux travaux sur infrastructure (+135 M€), en particulier sur les prestations de maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage, mais aussi de l'activité SNCF Entrepreneur.

La diminution des produits liés à la rubrique « Patrimoine » est due au transfert de la division Bâtiment à Gares & Connexions (-172 M€).

Les autres produits s'élèvent à 71M€ et intègrent principalement le CICE pour 53M€. Concernant SNCF INFRA, il a été convenu avec RFF de leur reverser ce crédit d'impôt, selon des modalités qui restent à définir. L'application de ce principe dans les comptes 2013, s'est traduit par la comptabilisation d'un avoir à émettre à hauteur de 38 M€.

Concernant DCF, par application des principes de la convention de gestion d'exploitation, l'effet du CICE est comptabilisé au fil de l'eau pour un montant total de 15 M€ en 2013.

La baisse d'activité de gestion des trafics et des circulations s'explique par un ajustement du chiffre d'affaires issu de la convention de gestion du trafic et des circulations (-11 M€) signée avec RFF.

6.2 Charges de personnel

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Rémunérations et charges	-3 070	-3 075	5
Provision pour congés payés	-15	-13	-2
Coût des départs anticipés	-19	-16	-3
Provisions avantages au personnel	-1	-1	1
Mise à disposition de personnel et transferts	-18	-15	-3
Personnel production immobilisée	3	0	3
Frais annexes de personnel	-20	-72	53
Charges de personnel	-3 140	-3 193	53

La baisse des charges de personnel provient d'un reclassement des Frais Annexes de Personnel (53 M€) vers les « impôts et taxes » en 2013.

La variation résiduelle du poste résulte d'une compensation entre la baisse des effectifs suite aux transferts du personnel de Bâtiment vers Gares & Connexions et de l'augmentation du coût moyen agent.

6.3 Achats et charges externes

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Achats de matières et fournitures	-594	-572	-22
Péages	-10	-12	2
Moyens de transports et de traction	-151	-143	-8
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	-431	-393	-39
Patrimoine	-226	-287	61
Location de matériels et engins	-77	-74	-4
Prestations d'escalade	-4	-5	1
Autres prestations de main d'œuvre	-3	-3	0
Autres charges	-432	-503	71
Redevance d'entreprise	-103	0	-103
Production immobilisée charges externes	39	44	-5
Achats et charges externes	-1 992	-1 946	-45

Les achats et charges externes augmentent principalement du fait de l'accroissement de l'activité dans un contexte de maîtrise des coûts :

- l'évolution des achats de matières et fournitures est corrélée à l'augmentation de l'activité d'investissement ;
- les travaux, entretien, maintenance et nettoyage sont en augmentation du fait d'un recours accru à la sous-traitance dans l'exécution des missions d'entretien, d'investissement et de la remise en état des voies ;

- les charges de patrimoine diminuent du fait du transfert de la division Bâtiment à l'Activité Gares & Connexions ;
- la redevance d'entreprise intégrée dans les autres charges en 2012 est en diminution de 12 M€ en 2013 ;
- les autres charges (retraitées de la redevance entreprise) augmentent de 44M€ du fait notamment d'une progression des prestations informatiques et des frais d'études et de recherche,

6.4 Impôts et taxes

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
CFE, CVAE et IFER	-53	-62	8
Autres impôts et taxes	-74	-15	-59
Impôts et taxes	-127	-77	-50

L'évolution des charges d'impôts et taxes est principalement liée au reclassement des frais annexes au personnel correspondant aux impôts assis sur salaires (FAP impôts) sur 2013. Ces frais étaient antérieurement comptabilisés en charges de personnel (53 M€).

La variation des impôts et taxes tient compte d'une diminution de la contribution économique territoriale (CET), et plus particulièrement de sa composante calculée sur la valeur ajoutée (CVAE).

6.5 Autres produits et charges opérationnels

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Autres produits et charges	59	11	48
Total autres produits et charges	59	11	48

Les autres produits et charges comprennent les crédits d'impôts CICE (+54 M€) et le Crédit Impôt Recherche (+1 M€), les reprises de provisions utilisées pour dépollutions, litiges fournisseurs, pertes à terminaison sur contrats pluriannuels (+ 9 M€), les pertes sur créances irrécouvrables (-3 M€), et autres indemnités versées (-1 M€).

6.6 Marge Opérationnelle

La marge opérationnelle est de 316 M€ en 2013, dont 66 M€ de régularisations sur exercices antérieurs. L'amélioration de la marge s'explique par la progression du chiffre d'affaires dans un contexte de maîtrise des coûts

6.7 Dotation aux amortissements

La reprise de dépréciation pour perte de valeur au 1^{er} mai 2013 conduit à la constatation des amortissements à compter de cette date.

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Amortissements	-63	-3	-60
Quote-Part de subventions	3	3	0
Dotations aux amortissements	-60	0	-60

6.8 Variation nette des provisions

L'évolution de cette rubrique (+22 M€) est principalement composée des variations au titre de la dépréciation des stocks (+16 M€), de la provision pour litiges fournisseurs (+16 M€), des dépréciations clients (-4 M€), de la provision pour litiges accidents (-3 M€) et de la dépollution/amiante (-3 M€).

6.9 Dépréciation d'immobilisation et pertes de valeurs

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Pertes de valeur - dotations	-51	-224	173
Pertes de valeur - reprises	597	72	525
Dépréciations d'immobilisations et pertes de valeur	546	-152	698

Depuis mai 2013, les actifs de l'Infrastructure ne font plus l'objet d'une dépréciation. Par conséquent, une reprise totale de la dépréciation pour perte de valeur a été effectuée.

6.10 Résultat de cession d'actifs

En 2013, comme en 2012, le résultat au titre des cessions d'actifs (1 M€) concerne des cessions de véhicules et de matériels roulants ferroviaires pour le ferrailage.

6.11 Résultat financier

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Cout de l'endettement financier externe	0	3	-2
Cout de l'endettement financier interne	-16	-19	3
Autres charges	1	-3	4
Résultat Financier	-15	-19	4

;

La norme IAS19 révisée impose désormais de comptabiliser les écarts actuariels relatifs aux avantages postérieurs à l'emploi (indemnités de fin de contrat des contractuels) en capitaux propres "réserves non recyclables" et non plus en résultat financier. La variation du coût de l'endettement financier externe de 3 M€ résulte de l'application de cette règle.

La diminution de 3 M€ du coût de l'endettement financier interne résulte de la réduction de l'endettement financier.

6.12 Impôt sur les sociétés

En application de la règle de plafonnement de l'impôt sur les sociétés décrite au paragraphe §2, aucune charge d'impôt sur les sociétés n'a été constatée au titre de l'exercice 2013.

6.13 Résultat net de l'exercice

Le résultat net de l'exercice est un bénéfice de 810 M€, comparé à 74 M€ en 2012 soit une progression de 736 M€.

La progression de l'activité dans un contexte de maîtrise des coûts et la comptabilisation des régularisations sur exercices antérieurs ont permis d'obtenir une croissance de la marge opérationnelle de +27 M€.

Les éléments de variation hors marge opérationnelle, notamment la reprise des dépréciations pour pertes de valeur (+698 M€), les dotations aux amortissements (-60 M€), le résultat financier (+4 M€) et l'absence d'impôt sur les sociétés (+65 M€) permettent de dégager un bénéfice de 810 M€.

7- ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)

En application des recommandations de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) datant du 6 décembre 2010, une démarche d'harmonisation des EHB a été initiée au sein du Groupe SNCF en 2011.

Les éléments hors bilan recensés représentent des droits et / ou obligations dont l'exécution contractuelle devrait modifier significativement la situation financière ou le patrimoine de l'entreprise :

- Pour les engagements d'achats d'exploitation, seuls les montants des clauses contractuelles couvrant l'absence de contrepartie (pénalités de résiliation, montants minimum de marchés) sont recensés ;
- Pour les engagements d'achats d'immobilisations, sont repris les montants des contrats fermes passés auprès des fournisseurs minorés des acomptes versés ;
- Les locations simples, crédit-baux et location financement sont obligatoirement déclarés ;
- Les engagements hors bilan portant sur des engagements intra-groupes ne donnent pas lieu à déclaration.

Compte tenu de ces explications, les variations constatées entre 2012 et 2013 sont les suivantes :

ENGAGEMENTS DONNES	31/12/2013			31/12/2012	
	Montant des engagements par période			Engagement total	Engagement total
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans		
En M€					
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation	0	0	0	0	11
Engagements d'achats d'autres immobilisations - (donnés)	33	0	0	33	1
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	2	1	0	2	0
Garanties financières données à des tiers	7	0	0	7	7
Location simple mobilier (donnés)	21	10	0	32	25
Location simple matériel ferroviaire (donnés)	3	0	0	3	5
Location simple immobilier (donnés)	1	0	0	1	1
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	67	11	0	78	49
Total engagements donnés	67	11	0	78	49

ENGAGEMENTS RECUS	31/12/2013			31/12/2012	
	Montant des engagements par période			Engagement total	Engagement total
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans		
En M€					
Garanties financières reçues de tiers	5	21	19	44	35
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	5	21	19	44	35
Total engagements reçus	5	21	19	44	35