



REFERENTIEL DE SEPARATION COMPTABLE DE L'ACTIVITE GARES & CONNEXIONS

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
PRESENTATION GENERALE DE L'ACTIVITE.....	3
GARES & CONNEXIONS.....	3
1. ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE.....	3
2. HISTORIQUE DE LA CREATION DE GARES & CONNEXIONS	3
3. L'ORGANISATION DE GARES & CONNEXIONS	4
<i>Les organes de direction.....</i>	<i>4</i>
<i>Les unités gares.....</i>	<i>5</i>
4. MISSIONS.....	5
BILAN D'OUVERTURE DE GARES & CONNEXIONS	7
PRINCIPES COMPTABLES.....	11
1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	11
2. DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	12
3. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	13
4. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	13
5. CREANCES D'EXPLOITATION	13
6. ACTIFS DETENUS EN VUE D'ETRE CEDES.....	14
7. CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES.....	14
8. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	14
9. ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET ASSIMILES, PREVOYANCE ET AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL.....	16
10. ENDETTEMENT	17
11. TRESORERIE ACTIVE ET PASSIVE	17
12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	17
13. ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)	18
REGLES DE FACTURATION INTERNES ET EXTERNES.....	20
1. LES PRODUITS	21
▪ <i>La prestation de base.....</i>	<i>21</i>
▪ <i>Les prestations complémentaires.....</i>	<i>22</i>
▪ <i>Autres prestations.....</i>	<i>22</i>
▪ <i>Les prestations non régulées : la mise à disposition d'espaces.....</i>	<i>22</i>
2. LES CHARGES	23
▪ <i>Les charges réparties</i>	<i>23</i>
▪ <i>Les charges directement affectables aux gares</i>	<i>23</i>
▪ <i>Les charges de personnel</i>	<i>24</i>
▪ <i>Les frais financiers.....</i>	<i>25</i>
▪ <i>L'impôt sur les sociétés interne</i>	<i>25</i>
▪ <i>Le dividende interne</i>	<i>25</i>
REGLES D'IMPUTATION COMPTABLE ENTRE LES PERIMETRES.....	26
1. PRINCIPE D'AFFECTATION DES CHARGES AUX PRESTATIONS REGULEES EN GARE	26
2. REGLE DE DETERMINATION DES SURFACES/PERIMETRES	28
3. AFFECTATION DES IMMOBILISATIONS	28
4. AFFECTATION DES CHARGES	29
RELATIONS FINANCIERES ENTRE ACTIVITES SEPEAREES.....	32
1. LES REGLES DE GESTION.....	32
2. LE CATALOGUE DE PRESTATIONS INTERNES	32
3. LES ACTEURS DU CONTROLE	32
ANNEXE : PRINCIPALES REGLES DE GESTION APPLICABLES A GARES & CONNEXIONS.....	35

PRESENTATION GENERALE DE L'ACTIVITE GARES & CONNEXIONS

1. Environnement réglementaire

L'article L2123-1 du code des transports dispose que « la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société Nationale des chemins de fer français, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

L'article L2133-4 du code des transports prévoit que « l'Autorité de régulation des activités ferroviaires approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue aux articles ..., les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions ».

L'article L 2141-1 du Code des transports définit les missions de la SNCF, et plus particulièrement celles concernant la gestion des gares : la SNCF a pour objet de « gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'Etat ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance ».

L'article L 2123-2 du même code indique que « l'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat avec le gestionnaire de la gare ».

Son article L 2123-3 ajoute que : « un décret en Conseil d'Etat précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et les principes de tarification applicable à ces prestations". Ce décret 2012-70 est paru le 20 janvier 2012, il précise notamment les modes de gouvernance et les règles tarifaires applicables sans préjudice des éléments déjà publiés dans les DRR 2012 et 2013.

2. Historique de la création de Gares & Connexions

L'Activité Gares & Connexions a été créée le 1er janvier 2010. C'est la cinquième Activité de l'EPIC SNCF, aux côtés de SNCF Infra (infrastructure), SNCF Proximités (services conventionnés de transport de voyageurs), SNCF Voyages (transport de voyageurs) et SNCF Geodis (Fret).

Gares & Connexions est née de la fusion de la Direction des Gares et de l'Escale (ci-après DDGE) et de la Direction de l'Architecture et l'Aménagement des Bâtiments (ci-après DAAB).

Auparavant, la gestion des gares était assurée par les entités SNCF Proximités et SNCF Voyages.

Au sein de l'entité Voyages, l'activité gares était logée au sein d'une division nommée DDGE (Direction des gares et de l'escale) qui regroupait les 168 premières gares du réseau en chiffre d'affaires de voyages.

Lors de la constitution de Gares & Connexions, cette dernière a pris en gestion l'ensemble des gares de voyageurs affecté à la SNCF.

L'Activité a également reçu les activités de la Direction de l'Architecture et de l'Aménagement des Bâtiments (DAAB) auparavant rattachées à SNCF Infra ainsi que la Convention de Gestion des Quais des grandes halles voyageurs et ouvrages annexes de RFF, dénommée ci-après CGQ.

Deux filiales ont également été rattachées fonctionnellement à la nouvelle Activité :

- AREP, filiale dédiée aux prestations d'architecture et de maîtrise d'œuvre,
- A2C, filiale dédiée à la commercialisation des espaces en gare,

pour constituer la branche Gares & Connexions.

Enfin, l'activité de prestation d'entretien et de maintenance du patrimoine immobilier de la SNCF et de RFF, réalisée par les Agences Bâtiments Energie (ABE), a été rattachée à Gares & Connexions au 01 janvier 2013.

3. L'organisation de Gares & Connexions

Les organes de direction

La Direction Centrale de Gares & Connexions, ainsi que les Agences Gares, sont bâties autour des Directions suivantes :

- la Direction de l'**Offre de Service** notamment chargée des services aux voyageurs, de la valorisation locative, de la qualité et de la certification,
- la Direction du **Développement**, avec ses équipes dédiées à l'investissement, qui assurent le montage, l'administration, la conception et la réalisation des projets, et également en charge de la maintenance de la gestion de site ,
- La Direction des Opérations en charge de l'exploitation en gare, des relations transporteurs, de la sécurité et de l'animation des ABE.
- les Fonctions Support : elles regroupent la Direction **Stratégie et Finances**, chargée de la gestion des engagements d'investissements, de la stratégie, du contrôle de gestion, et de la comptabilité, la Direction des **Ressources Humaines**, la Direction de la **Communication**.

.

Les agences gares assurent :

- le **pilotage** des établissements de production,
- la **gestion**, la maintenance et la valorisation des gares,
- l'**optimisation** des sites par la mise en place de contrats d'objectifs, de la politique de services et la poursuite de la démarche qualité,
- le **développement** des sites en pilotant toutes les phases des projets d'investissement (émergence, montage, conception, réalisation, administration, gestion budgétaire de l'enveloppe allouée par Gares & Connexions),
- la **représentation** auprès des élus et des partenaires de la SNCF, par l'intermédiaire de son directeur.

Les unités gares

Les équipes en charge de la gestion opérationnelle des prestations en gare notamment l'accueil, l'orientation l'information des voyageurs ou l'entretien des bâtiments sont rattachées à des établissements placées sous l'autorité des directeurs de région rattachés hiérarchiquement au Président de la SNCF.

L'ensemble des équipes en gare est rattaché à des Etablissements Voyageurs.

Au sein de ces établissements, chaque équipe est économiquement placée sous l'autorité d'une Activité : Gares & Connexions, SNCF Voyages (transport longue distance en open access) ou Proximités (transport conventionné).

Gares & Connexions a en charge les unités gares qui ont la responsabilité de maintenir les sites en condition opérationnelle.

Les Agences Bâtiment Energie

Ces ABE, anciennement rattachées à Infrastructure, conservent un maillage territorial et sont les interlocuteurs des entités régionales. De plus, des Délégations Territoriales (DT) ont été créées pour assurer les missions de proximité de l'établissement ou directement avec le siège de l'établissement. Chaque DT couvre un périmètre de 1 à 3 ABE en province. Ces délégations sont mises en place pour faciliter le pilotage de la production. Elles constituent le lien fonctionnel vers les ABE, et prolonge le Siège de l'Etablissement Bâtiment Energie (ESBE).

Il existe 3 ESBE en France : Lyon, Tours et Ile de France. Les ABE sont donc rattachées à ces 3 ESBE qui eux-mêmes sont rattachés à la Direction de Gares & Connexions.

4. Missions

L'Activité Gares & Connexions exerce les missions de développement et de valorisation des espaces en gares et assure les prestations indispensables aux opérateurs ferroviaires : maintien des équipements en exploitation, accès aux installations pour les passagers, services d'accueil et d'information. L'Activité garantit l'application de la législation relative aux installations (vidéo surveillance, accessibilité des personnes à mobilité réduite, prestations relatives à l'accès du tunnel transmanche).

Une gare voyageur est composée d'un ensemble de bâtiments, d'installations et d'équipements qui, exploités par du personnel, permettent d'assurer trois missions principales :

- l'exploitation et le service aux transporteurs ferroviaires et aux clients

- > assurer la gestion des flux dans les espaces de circulation et d'attente ainsi que l'information voyageurs.
- > fournir des prestations de service aux activités transporteurs ferroviaires et aux clients

- la gestion et la valorisation du patrimoine Gares

- > définir et mettre en œuvre la stratégie de développement patrimonial
- > assurer la gérance du patrimoine immobilier Gares.

Pour assurer ces deux missions, la SNCF est rétribuée par l'intermédiaire :

- de tarifs d'usage de la gare orientés sur les coûts appliqués à tous les transporteurs ferroviaires (périmètre régulé),
- des loyers ou redevances fixés en fonction des conditions de marché ou du prix de revient s'il n'existe pas de marché pertinent (périmètre non régulé).

- la convention de gestion des quais RFF

- > assurer le nettoyage et le gardiennage des installations
- > réaliser l'entretien courant des installations

- l'entretien des bâtiments

Par ailleurs, l'entretien des bâtiments est réalisé par des équipes des Agences Bâtiments Energie en charge des prestations de maîtrise d'œuvre relatives à l'entretien courant, et d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des travaux relatifs à l'entretien voire aux investissements en gare. Ces équipes sont rattachées à Gares & Connexions à compter du 1^{er} janvier 2013.

Les prestations d'entretien des bâtiments réalisés couvrent les travaux d'entretien propriétaire et locataire. Ces équipes ont pour vocation de travailler principalement pour les bâtiments industriels les branches de la SNCF et de RFF.

A côté des prestations gérées par les unités gares économiquement rattachées à Gares & Connexions, l'Activité sous traite à d'autres entités les missions opérationnelles suivantes qui concourent directement à la réalisation de la prestation de base :

- Service de gare : le service de gare comprend l'ensemble des prestations humaines nécessaires à l'accueil à l'information et à l'orientation des voyageurs en gare. Les équipes en charge de ces prestations sont rattachées à Voyages ou Proximités.
- La sûreté : SNCF est dotée d'une police ferroviaire (SUGE) en charge de la sûreté des biens et des personnes. Les équipes SUGE assurent la sûreté des gares.

BILAN D'OUVERTURE DE GARES & CONNEXIONS

Le bilan d'ouverture de Gares & Connexions a été constitué le 1^{er} janvier 2010, en anticipation de la réglementation concernant la gestion des gares (comptabilité séparée demandée à compter du 1^{er} janvier 2011).

Les comptes des Activités de la SNCF, et donc ceux de Gares & Connexions, sont établis selon les normes IFRS en vigueur.

Le bilan d'ouverture de Gares & Connexions a été constitué :

- des actifs et passifs de la division DDGE,
- des éléments de bilan transférés de SNCF Proximités qui étaient nécessaires à la réalisation des missions de Gares & Connexions,
- d'un endettement long terme et d'un capital calculés lors de la création de l'Activité.

Constitution de l'actif de Gares & Connexions :

- actif immobilisé

L'actif immobilisé est composé des actifs de DDGE et des transferts d'immobilisations de même nature de SNCF Proximités.

Au 31/12/2011 l'ensemble des actifs concourant à la réalisation des prestations du gestionnaire de gares sont inscrits au bilan de Gares & Connexions.

- subventions d'investissements

Les subventions d'investissements proviennent également des subventions de la division DDGE et des transferts en provenance de SNCF Proximités. Les subventions suivent en effet la même affectation comptable que les immobilisations correspondantes.

Il s'agit de subventions publiques dont bénéficie l'Activité en vue d'acquérir ou de créer des valeurs immobilisées.

- actif circulant

L'actif circulant de l'Activité est principalement constitué des créances d'exploitation hors trafic, héritées de la DDGE. Il s'agit :

- des appels de subventions,
- des redevances commerciales,
- des loyers,
- des produits divers.

Constitution du passif de Gares & Connexions :

- capitaux propres

Les capitaux propres sont composés de l'équivalent capital, des réserves IFRS, du report à nouveau et du résultat de l'exercice.

L'équivalent capital a été calculé pour l'ensemble des Activités (et futures Activités) au 1^{er} janvier 2009. Un équivalent capital a été calculé pour la DDGE au 1^{er} janvier 2009. L'équivalent capital assure l'équilibre du bilan de chaque Activité au 1^{er} janvier 2009. Il est calculé comme suit : immobilisations nettes +/- BFR – dette nette – provisions – réserves IFRS.

Les réserves IFRS affectées à l'Activité correspondent à l'écart entre normes IFRS et CRC sur les immobilisations installations fixes (et subventions correspondantes) et sur le retraitement des contrats de location financement.

Cet équivalent capital de la division DDGE affecté des mouvements mentionnés constitue le capital d'ouverture de l'Activité Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2010.

- **provisions & engagements envers le personnel**

Les provisions proviennent du transfert des passifs de la DDGE. Il s'agit principalement des provisions litiges suivies par la direction juridique et des risques environnementaux. Les engagements envers le personnel ont été calculés compte tenu du nombre d'agents alloués à l'Activité.

Ces provisions et engagements font l'objet d'un suivi individualisé par affaire, par Activité, dans l'application Pilotis.

Courant 2011, les provisions relatives aux risques environnementaux des gares rattachées à Proximités et à la Direction de l'Immobilier ont été transférées à Gares & connexions.

- **Endettement**

La dette externe de l'EPIC SNCF est intégralement portée par Fonctions Transverses. Début 2009, cette dette a été allouée en interne à chaque Activité, avec l'objectif que chaque Activité soit notée dans la catégorie « investissement » (triple B). L'allocation interne de la dette s'est basée sur deux ratios :

- dette nette / MOP (marge opérationnelle)
- FFO (funds from operations) / dette nette

L'allocation de la dette a donc été réalisée en tenant compte de mesures de profitabilité et de performance, du cash flow prévisionnel et de benchmarks existants.

Pour DDGE, les ratios de référence étaient :

- Dette nette / MOP < 4

[...]

L'endettement calculé pour DDGE en 2009 a été repris comme endettement d'ouverture de l'Activité Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2010. L'endettement 2010 a été mis à jour début 2011, conformément aux règles de gestion en vigueur à l'époque. A compter de 2011, suite à la modification de la règle de gestion sur l'endettement, ce dernier est mis à jour deux fois par an. L'endettement ainsi calculé sert de base de calcul aux frais financiers supportés par l'Activité.

La structure financière de la branche Gares&Connexions est examinée une fois par an par les instances de direction de la SNCF, celles-ci ont fixé la valeur maximale du ratio dette nette / MOP à 4. Les ajustements du montant de capital de la branche Gares&Connexions sont ensuite pris dans les conditions fixées par le décret 83-109 du 18 février 1983 modifié.

- **Dettes d'exploitation**

Les dettes d'exploitation proviennent du transfert des passifs de la DDGE. Il s'agit principalement de dettes fournisseurs, de dettes sociales et de dettes fiscales.

Les dettes fournisseurs sont directement affectées à l'Activité Gares & Connexions.

Les dettes sociales sont calculées et comptabilisées compte tenu du nombre d'agents alloués à l'Activité.

Les dettes fiscales sont essentiellement constituées de la TVA collectée et des impôts et taxes. Ces charges / dettes fiscales imputées directement à l'entité Fonctions Transverses sont ventilées chez les Activités via des clés de répartition et selon la date d'exigibilité des différents impôts et taxes.

- Trésorerie / Endettement court terme

Il s'agit d'un équivalent trésorerie.

En effet, toutes les opérations liées aux moyens de paiement (de SNCF vers l'extérieur) sont comptabilisées sous la division de la Direction du Financement et de la Trésorerie, puis traduites dans les comptes des Activités par des comptes de liaison internes.

Il existe plusieurs comptes de liaison en fonction des natures de dépenses concernées. Ces comptes de liaison sont très majoritairement mouvementés automatiquement par des systèmes d'informations amonts (fournisseurs, paie, immobilisations...).

Bilans au 01 janvier 2011, au 31 décembre 2011, et proforma après augmentation de capital :

Actif

En M€	31/12/2011 Proforma	31/12/2011	01/01/2011
Immobilisations incorporelles	4,9	4,9	3,2
Immobilisations corporelles	2 632,5	2 632,5	2 481,8
Actifs financiers non courants	0,1	0,1	0,1
Subventions	-980,9	-980,9	-921,6
Actifs non courants	1 656,5	1 656,5	1 563,5
Créances d'exploitation	103,8	103,8	94,7
Actifs d'exploitation	103,8	103,8	94,7
Actifs financiers courants	8,7	8,7	0,0
Actifs courants	112,5	112,5	94,7
TOTAL DE L'ACTIF	1 769,0	1 769,0	1 658,2

Passif

En M€	31/12/2011 Proforma	31/12/2011	01/01/2011
Capital	972,4	702,4	702,4
Réserves	-10,6	-10,6	-34,0
Résultat	16,6	16,6	27,9
Capitaux propres	978,4	708,4	696,4
Engagements envers le personnel non courants	1,8	1,8	0,8
Provisions non courantes	4,5	4,5	2,0
Passifs financiers non courants	598,1	868,1	333,8
Passifs non courants	604,4	874,4	336,6
Provisions courantes	12,2	12,2	14,6
Dettes d'exploitation	174,0	174,0	153,2
Passifs d'exploitation	186,3	186,3	167,8
Passifs financiers courants	0,0	0,0	457,4
Passifs courants	186,2	186,3	625,2
TOTAL DU PASSIF	1 769,0	1 769,0	1 658,2

Le bilan proforma 31/12/2011 intègre l'augmentation de capital d'un montant de 270 M€ décidée par le Conseil d'Administration de la SNCF du 16 février 2012.

Dossier des comptes dissociés de gestion :

Un dossier de clôture des comptes dissociés de gestion de Gares & Connexions est réalisé une fois par an pour la clôture annuelle. Ce dossier comprend :

- les états financiers (bilan, compte de résultat, tableau des flux de trésorerie),
- les faits marquants de l'année,
- les principes comptables,
- les principes d'imputation comptable des comptes dissociés,

- les commentaires des états financiers,

Ces comptes dissociés de gestion seront publiés tous les ans sur le site internet de la SNCF (<http://www.sncf.com/fr/finance/epic>).

La SNCF demandera à ses commissaires aux comptes d'établir une attestation relative à la concordance des comptes dissociés avec les principes comptables sous-tendant la comptabilité ainsi que la correcte application des règles de gestion internes à la SNCF.

PRINCIPES COMPTABLES

1. Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles sont composées des logiciels acquis et créés 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) fixe les conditions de possession du domaine confié à l'Entreprise.

Le 01/01/1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'Etat, 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 et en location financement

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété ou en location financement figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production. Le coût de production des immobilisations corporelles comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre, utilisées pour la production.

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

Pour les installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation,
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Frais d'acquisition des immobilisations

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

Durées d'amortissement

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

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

- aménagements des terrains	20 ans
- constructions complexes (gares, bâtiments administratifs...) :	
- 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

2. Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

✓ Cas général

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

Les actifs corporels immobilisés, font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'événements ou de circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs

externes...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

✓ **Tests de perte de valeur**

L'Activité Gares & Connexions apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un 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 UGT¹, représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés ; elles correspondent à des secteurs d'activité du Groupe.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF : les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 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 long terme 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 des activités.

La Branche Gares & Connexions (EPIC SNCF + filiales) constitue une UGT.

3. Subventions d'investissement

SNCF perçoit des subventions d'investissements sous forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations ; les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales.

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 attachées. Les subventions d'investissement relatives aux actifs financiers de concession sont assimilées à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel.

4. Immobilisations financières

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

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

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

5. Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur

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

une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

6. Actifs détenus en vue d'être cédés

Un abandon d'activité correspond à une activité ou une zone géographique significative pour SNCF faisant soit l'objet d'une cession soit d'un classement en actif détenu en vue d'une vente.

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

- les actifs non courants des entités contrôlées détenues en vue d'être cédées sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Les dettes éventuellement rattachées à ces actifs ou activités sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif,
- les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités non poursuivies sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires,
- les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

7. Conversion des opérations en devises

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

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

8. Provisions pour risques et charges

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques ou d'engagements externes ayant créés une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'Activité assumera certaines responsabilités. L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable de supporter pour éteindre l'obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'Activité ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe. Les provisions 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, notamment au titre des actions suivantes :

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

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

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

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

✓ **Provisions pour restructuration**

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

✓ **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. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'entreprise.

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

Depuis le 1^{er} 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.

✓ **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.

9. Engagements de retraite et assimilés, prévoyance et autres avantages au 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 des médailles du travail, des indemnités de chômage et des indemnités de fin de carrière. S'agissant d'avantages à long terme, ils font l'objet d'évaluations actuarielles. Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat.

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 et des Comptes Epargne Temps. Pour cette catégorie d'engagements, les Fonctions Communes assurent le rôle de caisse. 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. 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 Communes. Pour les avantages postérieurs à l'emploi constitués principalement des rentes accidents du travail et de l'action sociale pour le personnel retraité, la méthode dite du corridor est appliquée afin de déterminer la provision et le montant des écarts actuariels à comptabiliser. La cessation progressive d'activité ainsi que les rentes accidents du travail pour les actifs sont qualifiés d'avantage à long terme. Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat.

10. Endettement

La dette externe est intégralement portée par Fonctions Transverses.

Un endettement long terme interne est calculé pour chacune des Activités, en fonction de la règle de gestion sur les éléments bilanciaux. L'endettement calculé par Activité sert de base au calcul aux frais financiers. Une convention de financement lie chaque Activité à la Direction du Financement et de la Trésorerie (DFT).

11. Trésorerie active et passive

La trésorerie comprend les disponibilités, les valeurs mobilières de placement, les dépôts et les emprunts de trésorerie d'une échéance inférieure ou égale à 3 mois dès l'origine.

12. Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

Définition

Le chiffre d'affaires de l'Activité Gares & Connexions est composé :

- des prestations de bases rendues aux entreprises ferroviaires dans le cadre des activités régulées ; des loyers perçus suite à la mise à disposition de certains espaces en gares liées au domaine ferroviaire (surfaces occupées par la SUGE, locaux de vente...) ;
- des revenus perçus suite à la mise à disposition des espaces commerciaux (convention AOT – Autorisation d'Occupation Temporaire) dits revenus concessionnaires ;
- des revenus associés à la convention des quais conclue avec RFF.
- de diverses missions d'assistance dans les domaines de compétence de l'Activité en particulier d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

L'Activité Gares & Connexions applique les principes et règles comptables édictés dans la norme IAS 18 rédigée par le Département des normes comptables Groupe pour la comptabilisation des revenus.

Reconnaissance

Selon la norme IAS 18, une prestation de services implique l'exécution par l'entité d'une tâche convenue contractuellement dans un délai imparti. Les services peuvent être rendus au cours d'un seul ou plusieurs exercices.

Le produit des activités provenant de la prestation de service est comptabilisé en fonction du degré d'avancement de la prestation à la clôture lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- Le montant des produits des activités ordinaires peut être évalué de façon fiable.
- Il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'entité.
- Le degré d'avancement de la transaction à la date de clôture peut être évalué de façon fiable.
- Les coûts encourus pour la transaction et à encourir pour achever la transaction peuvent être évalués de façon fiable.

Affectation

A l'exception des revenus de la convention de gestion des quais, les produits sont directement enregistrés par nature, sur les RG des gares ou segments de gares concernés.

13. Engagements Hors Bilan (EHB)

Les EHB se définissent comme les droits et / ou les obligations de l'entreprise autres que ceux exprimés au bilan et au compte de résultat ou qui y sont traduits de façon incomplète, susceptibles de modifier le montant ou la consistance de son patrimoine. Les effets de ces droits et obligations sur le montant ou le patrimoine de l'entreprise sont subordonnés à la réalisation de conditions ou d'opérations ultérieures. Parmi ces informations, certaines opérations non encore réalisées peuvent avoir une importance significative pour l'appréciation de l'image fidèle de l'entreprise.

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

- de prendre en compte la totalité des engagements hors bilan (ci-après EHB) existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;
- de regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématiques en 3 parties :
 - o Les EHB liés au financement de la société,
 - o Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
 - o Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

Il s'agit notamment des :

- Sûretés réelles (hypothèques, nantisements),
- Garanties fournies à des tiers ou reçues de tiers (pour mémoire, les garanties fournies ou reçues des entités consolidées en intégration globale ou intégration proportionnelle seront éliminées dans les états financiers consolidés du Groupe après déclaration et réconciliation des intragroupe; les garanties reçues ou fournies par des entités consolidées par mise en équivalence seront conservées en EHB),
- Sûretés personnelles,
- Lignes de crédit confirmées non utilisées,
- Garanties opérationnelles (garantie de soumission, garantie de bonne exécution),
- Cautions douanes,
- Garanties de passif données ou reçues,
- Engagements donnés ou reçus portant sur les titres,
- Garanties solidaires des sociétés de personnes non consolidées (SNC, GIE,...),
- Clauses de retour à meilleure fortune.

Engagements normalement appelés à entraîner dans le futur un mouvement d'actif ou de passif

Contrairement à la catégorie précédente, les engagements de cette catégorie seront dénoués ou matérialisés dans le cours normal des activités. Cependant, ils ne sont pas comptabilisés au bilan à la date de clôture dans la mesure où ils ne respectent pas l'ensemble des critères requis par les normes IFRS pour la comptabilisation des actifs et des passifs.

Ces engagements sont généralement équilibrés, réciproques, dans la mesure où ils correspondent au droit de recevoir un bien ou un service et à l'obligation corrélative de payer (ex : commandes prises auprès de fournisseurs)

Les engagements entrant dans cette catégorie sont:

- Les engagements fermes et irrévocables d'achat de matières premières,
- Les engagements d'investissements :
 - Commande ferme à des fournisseurs d'immobilisations,
 - Engagement résiduel à remplir sur des investissements significatifs,
- Les engagements de location simple et les baux en l'état futur d'achèvement.

Passifs éventuels

Les passifs éventuels incluent notamment :

- Les litiges en cours pour lesquels les conditions de comptabilisation d'une provision ne sont pas remplies, par exemple les litiges fiscaux non comptabilisés (redressements et pénalités), sauf si ces informations revêtent un caractère confidentiel dont la divulgation serait préjudiciable à l'entreprise,
- Les passifs éventuels résultant de l'accomplissement de contrats long terme (coûts de garanties, dommages, pénalités, etc.) ou résultant du respect des conditions pour l'attribution de subventions.

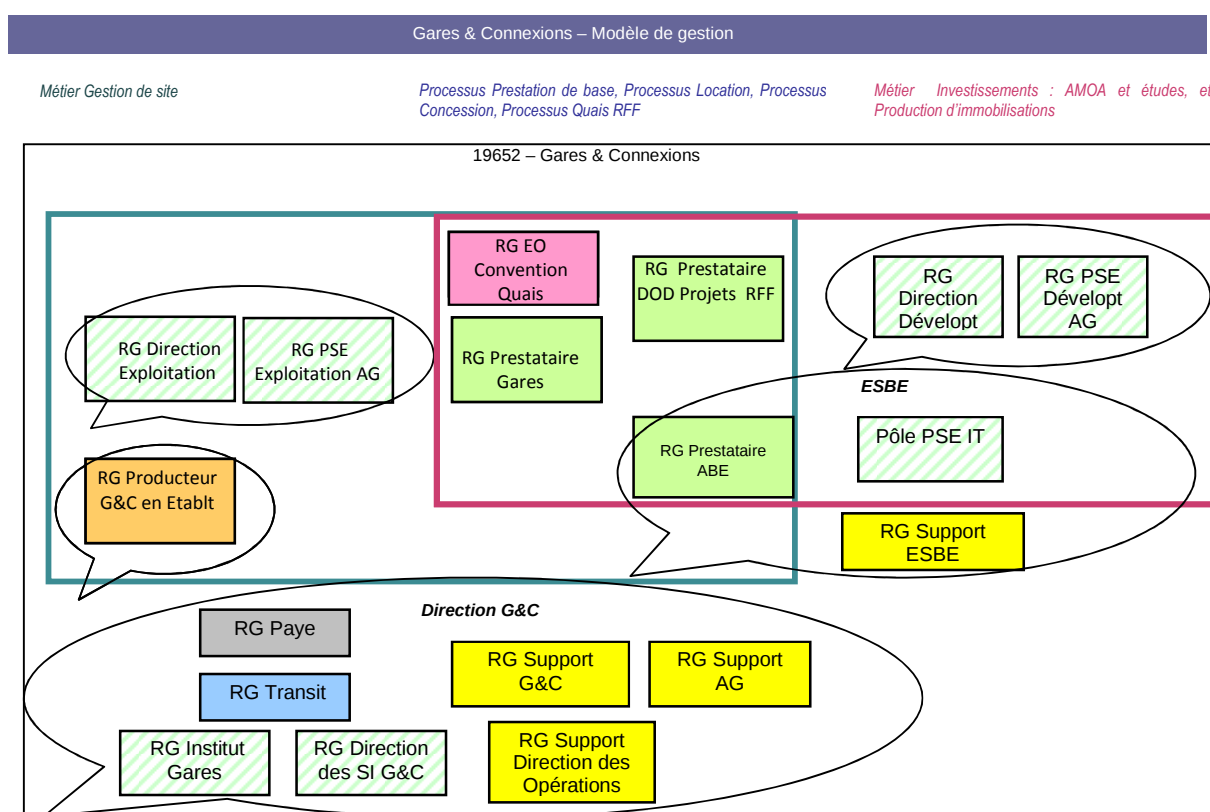
Actifs éventuels

Cette catégorie inclut notamment des rémunérations attendues de tiers qui dépendent d'événements qui ne sont pas sous le contrôle de l'entreprise : litiges, remboursements d'assurance ou actifs éventuels résultant de l'achèvement de contrats long terme (coûts de garantie, dommages, pénalités, etc.) ou du respect de conditions pour l'obtention de subventions.

REGLES DE FACTURATION INTERNES ET EXTERNES

Le niveau d'imputation comptable de base de la comptabilité correspond à l'Activité pour le capital et l'endettement, à la division pour les comptes de bilan et à la Responsabilité de Gestion (RG) pour le compte de résultat. La comptabilité de Gares & Connexions est celle d'une Activité constituée d'une Division et de [...] RG. Cette structuration permet de produire un bilan, un compte de résultat et un tableau de flux complet séparés des autres Activités de l'EPIC SNCF.

Le modèle de gestion de Gares & Connexions se présente comme suit :

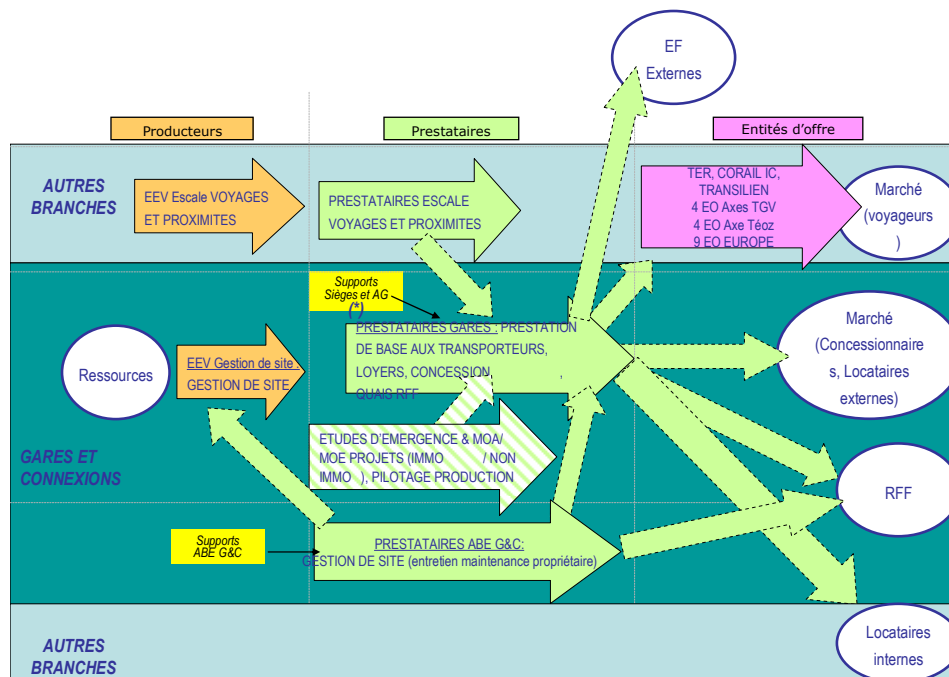


Il est organisé selon une chaîne de valeur comprenant 5 types de responsabilités de gestion (RG) : les producteurs, les prestataires, les entités d'offres, les supports et les transits.

La facturation interne entre les entités (RG et divisions) est réalisée en fonction des règles de gestion listées dans la troisième partie du présent référentiel et du catalogue de prestations internes.

Les produits et charges des ABE sont enregistrés dans les responsabilités de gestion prestataires (RG) correspondantes. La consolidation de ces RG avec les RG des sièges des ESBE permet de produire le compte de résultat du périmètre ESBE.

La chaîne de valeur de Gares & Connexions est schématisée ci-dessous :



1. LES PRODUITS

▪ La prestation de base

Jusqu'à l'horaire de service 2013 inclus, la prestation de base est définie dans le Document de Référence du Réseau (DRR), dans le chapitre « services », dans le paragraphe détaillant les prestations fournies par la SNCF. Une annexe intitulée « Offre de référence de la SNCF » détaille les conditions applicables. A compter de l'horaire de service 2014 la prestation de base sera définie dans le Document de Référence Gares qui sera annexé au Document de Référence du Réseau.

La prestation de base est globale et indivisible. Elle comporte les services suivants :

- « a) L'usage, par leurs passagers, personnels et prestataires, des installations aménagées pour la réception des passagers et du public jusqu'au train, comprenant l'accès aux services communs, aux commerces et aux bâtiments publics ;
- b) Les services d'accueil, d'information et d'orientation de leurs passagers et du public concernant les horaires et l'accès à ses trains ;
- c) Toute prestation particulière en gare résultant d'une exigence législative ou réglementaire ou d'un accord international, notamment en matière de sûreté, propre à certains services de transports ;
- d) La manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces gares que la réglementation réserve au gestionnaire de l'infrastructure de services.

Dans les gares disposant de personnels, s'ajoute au service de base fourni aux entreprises ferroviaires l'assistance nécessaire à l'embarquement dans le train ou au débarquement de celui-ci des passagers handicapés ou à mobilité réduite, lorsqu'elle

n'est pas fournie par l'entreprise ferroviaire ou prise en charge par l'autorité organisatrice de transports. »

▪ **Les prestations complémentaires**

Conformément à l'article 4 du décret 2012-70 relatif aux gares de voyageurs, les prestations complémentaires comprennent :

- « a) Le préchauffage des voitures et des locomotives ;
- b) La mise à disposition d'espaces ou de locaux adaptés à la réalisation des opérations de vente de titres pour les services de transport ferroviaire ;
- c) La mise à disposition de locaux de service pour les personnels d'accompagnement ou de conduite de l'entreprise ferroviaire ;
- d) La mise à disposition des locaux et installations nécessaires aux prestataires des entreprises ferroviaires pour la réalisation des services techniques incluant l'avitaillement et le nettoyage ; la prestation comprend, le cas échéant, l'accès depuis la voie publique pour les livraisons nécessaires. »

▪ **Autres prestations**

Si une entreprise ferroviaire utilise une gare de la région Ile-de-France équipée de portillons automatiques ne s'ouvrant que par le passage d'un coupon magnétique, une prestation dite « CAB » (contrôle automatique banlieue) est facturée en sus.

▪ **Les prestations non régulées :**

o **la mise à disposition d'espaces**

Les produits comptabilisés au titre de la mise à disposition d'espaces sont les loyers perçus suite à la mise à disposition de certains espaces en gare liées au domaine ferroviaire (ex hall Fret, surfaces occupées par la SUGE...).

Les modalités de mise à disposition de locaux par Gares & Connexions aux autres activités SNCF relèvent de la règle de gestion concernant les locations en gare.

La facturation aux locataires couvre les différents cas d'occupation de locaux en gare, à savoir les 168 gares principales et les gares de moindre importance. Pour les premières, les loyers sont différenciés selon le type de zones (zone immobilière et zone « cœur de gare ») et les surfaces occupées par les locataires ; un forfait de charges communes est appliqué en sus de la redevance. Pour les secondes, la facturation est fondée sur un prix de marché immobilier auquel viennent s'ajouter un forfait de charges communes et des frais de gestion.

o **l'entretien et la maintenance du patrimoine immobilier**

Les produits relatifs aux prestations d'entretien et de maintenance du parc immobilier sont comptabilisés conformément à la règle de gestion et/ou au contrat en vigueur. Le

coût de ces prestations comprend des charges de personnel et autres achats nécessaires à la réalisation des travaux définis selon un devis validé par les ABE et leurs clients internes.

Ces produits relèvent de la règle de gestion « Entretien et Maintenance du patrimoine Immobilier [...] ».

Les prestations rendues par les ABE sont facturées sur la base des coûts de revient complet ou en référence à un prix de marché lorsque celui-ci est disponible. La comptabilité analytique permet de distinguer la nature de la prestation rendue. Le résultat (bénéfice ou déficit) des ABE ne fait l'objet d'aucune facturation complémentaire.

2. LES CHARGES

▪ Les charges réparties

Frais de structure de l'EPIC et du Groupe SNCF

Il s'agit des frais de structure définis dans la règle de gestion sur la redevance d'entreprise (règle [...] « redevance d'entreprise et redevance groupe »). Ces charges sont imputées sur le tarif externe de la prestation de base.

Les impôts et taxes

Il s'agit des charges « fiscales » telles que 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 (TVS)...

Ces charges relèvent de la règle de gestion [...] « impôts, taxes et versements assimilés ».

Autres charges

La Direction de l'Immobilier (DI) met à disposition de Gares & Connexions des immeubles de bureaux. La DI facture des loyers à un prix de marché. Les loyers comprennent également les charges d'entretien et les honoraires de gestion des bâtiments.

▪ Les charges directement affectables aux gares

Gardiennage et surveillance

Ces charges correspondent aux prestations de surveillance (sûreté) des zones accessibles au public et aux prestations liées aux ouvertures / fermetures dans les

gares. Ces prestations sont réalisées par le prestataire interne SUGE ou par des sociétés externes de surveillance et de gardiennage.

Les charges de sureté relèvent de la règle de gestion [...] « prestations de sureté ».

Les charges de services en gare

Les Transporteurs dans leur mission d'intégrateurs réalisent une prestation « services de gare » pour le compte de Gares & Connexions. Les services de gare sont constitués de :

- Accueil général
- Centre Opérationnel Escale (COE)
- Assistance Voyageurs Handicapés
- Consignes et objets trouvés
- Service chariots et bagages
- Transmanche

Cette prestation est définie dans la règle de gestion [...] « prestations services de gare ».

Autres prestations

Pour son activité, Gares & Connexions peut faire appel à des centres d'expertise internes, par exemple pour le développement et l'exploitation de ses systèmes d'information, pour l'utilisation de services télécoms... Le principe général est une facturation de ces prestations au coût de revient calculé à partir des charges enregistrées en comptabilité, à l'exception des locaux qui sont facturés au prix de marché ou au prix de location acquitté par SNCF.

▪ Les achats et charges externes

Les achats et charges externes comprennent les achats de matière et de prestations qui concourent à l'exercice de l'activité.

Les achats et charges externes sont imputés directement à leurs responsabilités de gestion.

▪ Les charges de personnel

Les charges de personnel comprennent :

- l'ensemble des rémunérations du personnel de Gares & Connexions (y compris congés payés, RTT, repos compensateurs et remboursements de frais) ;
- les charges liées à ces rémunérations (cotisations de sécurité sociale, cotisations aux mutuelles...) ;
- les avantages au personnel (expliqués précédemment en paragraphe §9 des principes comptables du référentiel).

Le coût des agents est imputé directement sur leurs responsabilités de gestion d'appartenance en fonction des coûts réels déterminés par le calcul de la paie.

Les charges de personnel intègrent les Frais Annexe de Personnel (FAP) facturés par RH : les impôts assis sur les salaires, les prestations portées par la fonction RH pour Gares & Connexions. Ces frais sont détaillés dans la règle de gestion [...] « frais annexes de personnel ».

▪ Les frais financiers

Il s'agit des frais financiers court terme (basés sur la trésorerie de l'Activité) et long terme (basés sur l'endettement long terme de l'Activité). Ces frais relèvent de la règle de gestion [...] « frais financiers ».

- Pour la dette à court terme, le taux, révisé tous les trimestres, correspond à la moyenne du taux Eonia sur l'année en cours auquel on ajoute une marge de 0,5% ;
- Pour la dette à long terme, le taux utilisé est le taux de charge de l'entreprise – périmètre EPIC, augmenté d'une marge de 0,50%.

▪ L'impôt sur les sociétés interne

L'Activité Gares & Connexions calcule un IS interne sur son résultat. Cette règle s'applique à l'ensemble des Activités de l'EPIC SNCF. L'IS interne est défini dans la règle de gestion [...] « impôt sur les sociétés interne ».

L'impôt sur les sociétés interne appliqué à Gares & Connexions ne pourra pas excéder l'impôt payé par la SNCF, hors TREF.

▪ Le dividende interne

L'Activité Gares & Connexions comptabilise un dividende interne lorsque :

- la situation nette de l'Activité est positive,
- le versement du dividende ne dégrade pas le ratio cible dette nette / marge opérationnelle (MOP) défini pour l'Activité.

Le dividende interne relève de la règle de gestion [...] « dividendes internes ».

Le dividende versé par Gares & Connexions sera adapté aux nécessités du programme d'investissement en gare et ne pourra pas excéder le dividende versé par la SNCF.

REGLES D'IMPUTATION COMPTABLE ENTRE LES PERIMETRES

1. PRINCIPLE D'AFFECTATION DES CHARGES AUX PRESTATIONS REGULEES EN GARE

Au sein des gares, **les prestations rendues aux transporteurs sont isolées (indépendantes) des autres activités** que sont les services et espaces commerciaux loués aux concessionnaires ainsi que les services et espaces fournis aux locataires.

Chaque gare (ou groupe de gares) possède un compte de gare permettant d'identifier les coûts de la gare. Ces coûts sont répartis dans différents sous-comptes représentant les périmètres de la gare :

- périmètre Transporteur ferroviaire correspondant à la prestation régulée en gare,
- périmètre non régulé des prestations locataires, concessionnaires et RFF.

Pour élaborer le tarif transporteur de la gare, seule la part des coûts affectés au périmètre Transporteur est prise en compte. L'équilibre du périmètre non régulé est assuré spécifiquement par les produits générés par les loyers et les redevances commerciales .

Le tarif en année N de la prestation de base rendue aux transporteurs est établi en N-2 à partir de coûts prévisionnels des gares, rapportés aux prévisions d'unités d'œuvre commandées par les transporteurs en année N-2. L'assiette de coûts prévisionnels est établie à partir des données issues du plan stratégique de la branche Gares & Connexions en termes de coûts agents, de productivité et de programmation des investissements.

Le modèle économique des gares repose sur le principe de **directisation des charges**. Les coûts sont affectés dans la limite des possibilités par gare, par nature et par périmètre.

La méthode de tarification utilisée est basée sur les coûts complets ainsi que la rémunération du capital. Le périmètre des coûts complets inclut les charges d'exploitation, les dotations comptables aux amortissements et une quote-part de frais de structure (de la branche et de l'EPIC).

La gestion des gares recouvre deux types de charges:

- les charges directement affectables gare par gare, composées :
 - des charges de patrimoine,
 - des charges liées à l'exploitation de la gare (gestion de site et services en gares)
- les frais de structure répartis sur l'ensemble des gares.

Au sein des charges directement affectables gare par gare, certaines charges liées à l'exploitation de la gare sont directement affectables au périmètre Transporteur, d'autres nécessitent l'emploi de clés de répartition.

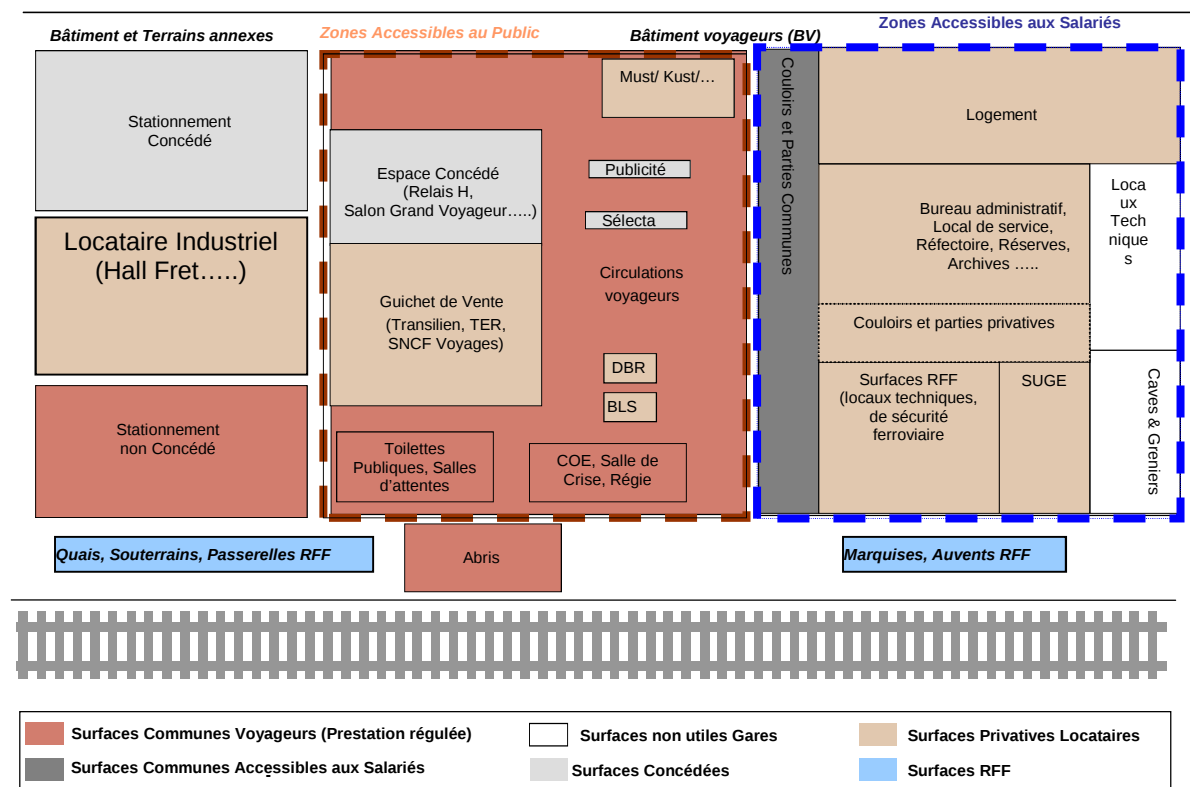
A partir du DRG 2014 et en application de l'article 14.1 du décret 2003-194 du 7 mars 2003 modifié par l'article 13 du décret 2012-70 du 20 janvier 2012, le document de référence Gares précisera :

- « les hypothèses de coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées et les charges communes,
- les hypothèses ayant permis de déterminer la clé de répartition utilisée pour la prévision des quotes-parts de charges communes affectées respectivement aux prestations régulées et non régulées ».

Le document de référence Gares sera soumis pour avis à l'Autorité de Régulation Ferroviaire.

Ci-après figure l'exemple du « zoning » d'une grande gare permettant de ventiler les surfaces en fonction de leur utilisation :

Représentation des types de surfaces



Le zoning permet de construire des clés de répartition. Les surfaces de chaque gare sont ainsi ventilées par périmètre (Transporteur, Occupants). Elles sont d'autre part ventilées en « Cœur de Gare » et « autres surfaces ». Les superficies ainsi affectées vont permettre de déterminer 2 clés :

- Clé de répartition sur m² totaux : les m² totaux correspondent à l'intégralité des surfaces diminuée des surfaces « autres » (caves et greniers, auvents, stationnement).
- Clé de répartition sur m² Cœur De Gare : la clé de répartition m² cœur de gare correspond à la prise en compte de l'intégralité des surfaces diminuées des surfaces locataires (hors surfaces locataires privatives "cœur de gare").

2. **REGLE DE DETERMINATION DES SURFACES/PERIMETRES**

6 catégories sont identifiées :

- Surfaces communes voyageurs : Surfaces accessibles à la clientèle de la gare et aux agents des transporteurs ferroviaires, concessionnaires et locataires situés dans cette zone,
- Surfaces communes non voyageurs : Zones techniques dédiées à la prestation de base (centre information voyageurs, consignes et objets trouvés,...),
- Surfaces locataires privatives de bureaux : Surfaces occupées par des services internes à l'entreprise dans les étages des bâtiments,
- Surfaces locataires industrielles : entrepôts ou anciennes halles Fret distincts des bâtiments voyageurs,
- Surfaces locataires privatives "cœur de gare" (CDG) : Surfaces occupées par des services internes à l'entreprise situées en "cœur de gare",
- Surfaces concessionnaires : Surfaces occupées par un tiers extérieur à l'entreprise, qui exerce ou non une activité commerciale.

3. **AFFECTATION DES IMMOBILISATIONS**

Les immobilisations ont été codifiées ce qui permet leur affectation à un périmètre. Les charges associées aux immobilisations affectées au Cœur de gare ou à la totalité du bâtiment sont imputées au prorata des clés surfaces respectivement clé "m² cœur de gare" et clé "m² totaux" (description ci-dessus).

Tableau de répartition utilisé pour les redevances d'accès :

Groupe Programme	Description Sommaire	Affectation
Gare à Neuf	- Projet de réfection totale de la gare : déconstruction puis reconstruction. - Gares Nouvelles	Totalité du bâtiment
Rénovation de BV	- Projet d'adaptation de la gare à l'augmentation du trafic voyageur, à l'environnement urbain ou à la création de PEM - Rénovation importante de l'espace public	Cœur de Gare
Accessibilité	Adaptation de la gare dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances	Transporteur
Services et Informations Voyageurs en Gares	- Développement des services à destination de l'ensemble des voyageurs de la gares (attente, toilettes, chariots, NES, ...) - Fourniture et pose de toute installation fixe ou dynamique d'information / orientation des voyageurs	Transporteur
Outils d'exploitation de la gare	Les projets qui ont pour objet de faciliter l'exploitation de la gare grâce à des équipements destinés aux organisations opérationnelles (COE, PIVIF, radios, POGG, ...)	Transporteur
Videoprotection	Développement de la vidéo protection	Transporteur
Rénov. / Renouv. Ascens. / escaliers mécaniques	Rénovation ou remplacement d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques	Cœur de Gare
Patrimoine	Projet de maintien en condition opérationnelle des installations (hors ascenseurs et escaliers mécaniques)	Totalité du bâtiment
Locataire	Projet de valorisation d'espace à destination des locataires internes	Locataire
Concession	Projet de valorisation d'espace à destination des concessionnaires externes ou des commerces en gare	Concessionnaire

A compter de 2012, un tableau rappelant les programmes utilisés et leur périmètre d'affectation sera inclus aux projets de Documents de référence Gares.

4. AFFECTATION DES CHARGES

1. Charges d'exploitation

Charges affectées au périmètre Transporteur

Les charges de « services de gare » sont affectées au périmètre Transporteur.

Ces charges sont composées de :

- Consignes et objets trouvés
- Service bagages et chariots
- Centre Opérationnel Escale (COE)
- Accueil général
- Prise en charge PMR en gare (au titre de la prestation de base)

Les charges associées à la prestation Transmanche sont affectées au périmètre Transporteur.

Autres charges

Les autres charges sont réparties entre les différents périmètres sur la base de clés.

2. Dotations aux amortissements, frais financiers et coût des capitaux engagés

Les actifs des gares sont répartis entre les périmètres régulés et non régulés.

La valeur nette comptable des actifs régulés (VNCr) est égale à la quote-part du périmètre régulé de valeur nette des actifs des gares (ou groupe de gares), déduction faite des subventions d'investissements reçues.

Les **amortissements** du périmètre régulé sont égaux aux amortissements associés à la VNCr.

Les **frais financiers** du périmètre régulé sont égaux à :

$$\text{VNCr} \times \text{taux de dette} \times D / (K+D)$$

Taux de dette = taux de charges financières de Gares & Connexions

D = dette telle que constatée dans le bilan de Gares & Connexions

K = capital tel que constaté dans le bilan de Gares & Connexions.

Le **coût des capitaux engagés** correspond aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation des capitaux propres pour la partie autofinancée.

Le coût d'immobilisation des capitaux propres doit offrir non seulement une rémunération équivalente à un investissement sans risque, mais aussi compenser les risques portés par ces fonds propres, compte tenu des caractéristiques spécifiques à l'activité de monopole public régulé où cet investissement est effectué.

Il s'établit comme la somme d'un taux sans risque et d'une prime de risque spécifique à ce type d'activité selon la formule :

$$KFP = R_0 + \beta \times R \times (1 + (1-TIS) \times Dette / \text{Capitaux propres})$$

où

- KFP est le coût d'immobilisation des capitaux propres après impôts ;
- R_0 est le taux de rémunération sans risque, pris par exemple sur la base du rendement moyen des obligations de l'Etat français pour des maturités longues les plus pertinentes ;
- $\beta \times R$ est la prime de risque spécifique aux activités de Gares & Connexions (hors activités commerciales) tenant compte notamment :
 - o de la nature des activités régulées de Gares & Connexions en matière ferroviaire et notamment la sensibilité de leurs résultats aux aléas économiques ;
 - o du modèle économique tarifaire de Gares & Connexions et notamment son horizon temporel ;
 - o du caractère public de Gares & Connexions et de ses actifs ;
- TIS est le taux d'imposition des sociétés.

Tableau utilisé pour établir les redevances d'accès :

		Périmètre Concerné	
		Régulé	Non Régulé
Charges Exploitation			
Services de gare			
Consignes et Objets Trouvés	Transporteur	x	
Produits Consignes	Transporteur	x	
Service Bagages et Chariots	Transporteur	x	
COE - SI Voyageurs	Transporteur	x	
Assistance Voyageurs Handicapés	Transporteur	x	
Accueil General	Transporteur	x	
Nettoyage			
Nettoyage Zone SNCF Acc Public	M ² Cœur de Gare	x	x
Nettoyage Gardiennage Toilettes	Transporteur	x	
Maintenance Ascenseurs, Escalators et Portes Automatiques			
Mape Zone SNCF Acc. Public	M ² Cœur de Gare	x	x
Entretien installations autres qu'APE			
Charges Propriétaire - Gros Entretien	M ² Totaux	x	x
Entretien autres équipements gares Zone Acc Public	M ² Cœur de Gare	x	x
Entretien Locatif Gare	M ² Totaux	x	x
Tour de Gare / Ouverture et Fermeture de Gare	M ² Cœur de Gare	x	x
Energie, Fluides, Telecom			
Energie et Fluides (hors charges privatives directisées)	M ² Cœur de Gare	x	x
Maintenance SI Voyageurs	Transporteur	x	
Sûreté, Solidarité, Sécurité Incendie			
Gardiennage, Surveillance et Missions solidarité	M ² Cœur de Gare	x	x
Sécurité Incendie	M ² Totaux	x	x
Mobilier - Equipements des Gares	Transporteur	x	
Autres charges d'exploitation			
Sinistres / Provisions Pour Risques	M ² Totaux	x	x
Frais de MOA	Selon Investissement	x	x
Prestations Transmanche	Transporteur	x	
Frais de Fonctionnement			
Structure Gares & Connexions	%CA	x	x
Redevance d'Entreprise	%CA	x	x
Frais d'urgence des projets	%CA	x	x
Impôts et Taxes			
	M ² Totaux	x	x
Charges d'amortissements et de capital			
Dotation Aux Amortissements	Selon Investissement	x	x
Coût des capitaux engagés	Selon Investissement	x	x

A compter de 2012, un tableau rappelant les natures de charges et leur périmètre d'affectation sera inclus aux projets de Documents de Référence Gares.

RELATIONS FINANCIERES ENTRE ACTIVITES SEPARÉES

1. LES REGLES DE GESTION

Les règles de gestion d'Entreprise sont édictées par Stratégie & Finances pour le compte de l'Entreprise et organisent (en termes de règles d'évaluation et de facturation) les échanges internes entre responsabilités de gestion et divisions pour les flux suivants, quand ils sont jugés économiquement significatifs :

- échanges inter BU
- échanges intra BU pour lesquels un flux inter BU de même nature existe par ailleurs
- transferts de moyens, de charges ou de produits
- échanges inter BU particuliers (redevance d'Entreprise et certains PSE).

Les règles de gestion sont présentées en Comité d'Audit (pour approbation des modifications si elles dépassent certains seuils et pour information dans tous les cas) et transmises à l'ARAF pour approbation.

Ces règles constituent un **référentiel interne à l'entreprise**.

Les principales règles de gestion applicables à Gares & Connexions figurent en annexe du présent référentiel, avec un sommaire récapitulatif.

2. LE CATALOGUE DE PRESTATIONS INTERNES

En complément des règles de gestion, le catalogue des prestations internes, réalisé par Stratégie & Finances, constitue le référentiel d'entreprise de l'ensemble des prestations internes. Il contient toutes les informations caractérisant ces prestations (nature, acteurs, modalités de mesure (unité d'œuvre, ...), modalités de facturation, schémas comptables, systèmes d'information utilisés, ...).

Les prestations internes font l'objet d'un suivi mensuel par le contrôle de gestion EPIC. En effet, les facturations réelles doivent être en ligne avec les montants prévisionnels actés dans le budget. Une bande passante de +/- 10% est tolérée ; au-delà, une rectification est demandée au prestataire concerné.

Le catalogue des prestations est mis à jour tous les ans.

3. LES ACTEURS DU CONTROLE

Les équipes financières de l'Activité Gares & Connexions :

▪ Le département comptable de Gares & Connexions

Au sein de Gares & Connexions, un département comptable rattaché à la Direction Stratégie et Finances, est organisé autour de trois pôles :

- le pôle comptable qui regroupe :

- le service achat qui est en charge de gérer les flux concernant les achats externes depuis la passation de la commande jusqu'au règlement fournisseur,
- le service client qui est en charge de l'émission des factures (hors facturations réalisées par la PSEF) et de leurs recouvrements,
- le service comptabilité générale qui supervise l'ensemble des travaux comptables de l'Activité Gares & Connexions.

- le pôle immobilisation qui est en charge de l'ensemble du cycle de vie d'une immobilisation depuis la création du projet jusqu'à sa radiation. Il procède également à des opérations d'inventaires.

- le pôle contrôle interne qui vise à assurer le bon fonctionnement des processus interne de l'Activité, de fiabiliser les différents processus comptables et de proposer des améliorations.

▪ Le département contrôle de gestion de Gares & Connexions

Le contrôle de gestion Gares & Connexions assure la production des budgets et des prévisions de l'Activité. Il est en charge des analyses comparatives du réalisé et du budget. Il est en charge de produire annuellement les tarifs des gares. Le contrôle de gestion a également un rôle d'animation des contrôleurs de gestion des agences Gares.

La Direction Financière de l'EPIC

▪ Partie comptabilité EPIC

La Direction Financière de l'EPIC assure la production des comptes de l'EPIC. Elle édicte les instructions conformément aux normes comptables groupe, supervise la production des comptes, élabore la communication financière de l'EPIC SNCF, assure la maîtrise d'ouvrage des systèmes d'informations comptables, définit la répartition des rôles et l'organisation des équipes comptables.

▪ Partie contrôle de gestion EPIC

Le contrôle de gestion EPIC assure la production des budgets et des prévisions de l'EPIC. Il est en charge des analyses comparatives du réalisé et du budget. Il réalise aussi bien des analyses transverses EPIC que des analyses par Activités. Le contrôle de gestion EPIC a un rôle d'animation de l'ensemble des contrôleurs de gestion EPIC.

La Direction de l'Audit et des Risques

La Direction de l'Audit et des Risques (ci-après DAR) a pour mission de donner à la Présidence et à la Direction Générale du groupe une assurance sur le degré de maîtrise des opérations dans les différentes Activités de la SNCF. Elle remplit sa mission par une triple fonction : la réalisation de mission d'audit, l'animation de la démarche de management des risques et du contrôle interne, le pilotage de la politique de sécurité des systèmes d'information. La DAR est rattachée au Président du Conseil d'Administration et fonctionnellement au Président du Comité d'Audit, des comptes et des risques.

Les commissaires aux comptes

Les commissaires aux comptes assurent une mission d'audit légal. Cette mission comprend une phase de revue des comptes lors des clôtures semestrielles et annuelles et une phase de revue des principaux processus comptables lors de la mission d'intérim. A l'issue de ces missions, une réunion de synthèse est organisée au niveau de l'Activité préalablement à la réunion de synthèse au niveau de l'EPIC SNCF. Les points d'audit sont présentés lors de ces réunions. La mission des commissaires aux comptes s'articule autour d'un plan de mission validé par la Direction Financière Groupe et le Comité d'Audit de la SNCF, et présenté à l'Activité.

ANNEXE : PRINCIPALES REGLES DE GESTION APPLICABLES A GARES & CONNEXIONS

SOMMAIRE

Règles concernant les prestations internes :	
	Prestations services de gare
	Prestations de Sûreté
	Entretien et maintenance du parc immobilier (ABE)

Règles de répartition :	
	Transfert d'actifs (immobilisations, matériels, stocks)
	Capitaux propres
	Transfert de provisions
	Endettement
	Dividendes internes
	Couverture des risques
	Redevance d'Entreprise et Redevance Groupe
	Impôts, taxes et versements assimilés
	Frais annexes de personnel (FAP)
	Frais financiers
	Impôt sur les sociétés interne

[...]