

**Décision n° 2014-011 du 15 juillet 2014
relative à la tenue de comptes séparés de l'activité de gestion de l'infrastructure
de la SNCF**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ci-après « l'Autorité »),

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2111-9, L. 2122-4, L. 2123-4 à L. 2123-11 et L. 2133-4 ;

Vu le décret n° 2011-891 du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu l'avis n° 14-A-09 de l'Autorité de la concurrence du 11 juillet 2014 relatif au projet de séparation comptable de l'activité infrastructure de la SNCF ;

Vu le courrier de la SNCF en date du 31 mai 2013, enregistré au greffe le 10 juin 2013, portant saisine de l'Autorité pour approbation du référentiel présentant l'ensemble des règles, principes et périmètres comptables concernant la branche infrastructure de la SNCF ;

Vu le courrier de la SNCF en date du 31 mars 2014, enregistré au greffe le 2 avril 2014, complétant le référentiel de séparation comptable.

Après en avoir délibéré le 15 juillet 2014,

I. Contexte

I.1. Le droit applicable

La directive 2012/34/UE, en son article 6, paragraphe 1^{er}, prévoit que « *Les Etats membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture de service de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire* ». Le paragraphe 4 du même article précise que les comptes relatifs à l'activité de gestion de l'infrastructure ferroviaire « *sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales* ».

L'article L. 2122-4 du code des transports, qui transpose cette obligation, dispose que « *la gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre* ».

L'article L. 2133-4 du code des transports dispose 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 L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposées 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* ».

1.2. L'organisation de la gestion du réseau ferré national dans le cadre du système ferroviaire actuel

L'article L. 2111-9 du code des transports dispose que « *l'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « Réseau de France » [...] est le gestionnaire du réseau ferré national* ». Il dispose également que « *compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France qui la rémunère à cet effet* ».

Ainsi, alors que Réseau ferré de France (ci-après « RFF ») est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national, il délègue à la Société nationale des chemins de fer français (ci-après « la SNCF ») les activités de gestion du trafic et des circulations, usuellement appelées activités d'exploitation et les activités de fonctionnement et d'entretien des installations techniques sur le réseau ferré national, couramment appelées activités d'entretien.

Les activités d'exploitation et d'entretien, assurées par la SNCF pour le compte de RFF, constituent la gestion déléguée de l'infrastructure (ci-après « GID »), au sein de laquelle les activités d'exploitation sont assurées par la direction de la circulation ferroviaire (ci-après « la DCF »), qui constitue une direction indépendante et autonome au sein de la SNCF dans les conditions fixées par les articles L. 2123-4 à L. 2123-11 du code des transports, et par l'article 5 du décret n° 2011-891 du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire.

Par ailleurs, et en dehors de ses missions de GID énumérées *supra*, la SNCF est amenée à effectuer d'autres prestations qui comprennent notamment des opérations de renouvellement et de développement sur le réseau ferré national pour le compte de RFF d'une part, et des prestations en dehors du réseau ferré national, pour le compte de RFF et d'autres clients, d'autre part.

1.3. Les évolutions envisagées par le projet de loi portant réforme ferroviaire

En octobre 2013, le gouvernement français a déposé à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 1468 portant réforme ferroviaire. A la date d'adoption de la présente décision, le projet de loi est en cours d'examen devant le Sénat. La réforme devrait normalement entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Ce projet de loi prévoit que les fonctions de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, aujourd'hui réparties entre RFF, SNCF Infra et la DCF seront regroupées au sein d'un EPIC¹ unique, appelé SNCF Réseau. Cette entité doit être séparée des activités de transport, qui constitueront une entité juridiquement distincte, appelée SNCF Mobilité. Ces deux établissements publics, entités-filles, seront intégrés au sein d'un groupe public unifié dont la gouvernance sera assurée par une entité-mère *sui generis* appelée SNCF, qui devra assurer, outre la gouvernance et le pilotage, sous l'égide de l'Etat, du groupe public unifié, la fourniture de prestations transversales au service de SNCF Réseau et de SNCF Mobilité, et dont le contenu exact reste à préciser.

Le transfert des activités SNCF Infra et DCF de l'EPIC SNCF vers un gestionnaire d'infrastructure intégré est de nature à remettre en cause les règles, principes et périmètres comptables concernant l'activité infrastructure de la SNCF, dans la mesure où ceux-ci sont édictés dans le cadre actuel de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

L'Autorité rappelle que les obligations issues de l'article 6 de la directive 2012/34/UE seront toujours applicables dans le système issu de la réforme avec :

- l'obligation de l'établissement et de la publication de comptes annuels pour SNCF Réseau ;
- l'établissement de règles et principes qui permettent de s'assurer de l'absence de subventions croisées.

L'Autorité remarque enfin que le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale et enregistré à la Présidence du Sénat le 24 juin 2014 prévoit en son article 10 que « *Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1er janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau* ».

Le même article prévoit également que « *Le transfert de l'activité SNCF infrastructure est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes dissociés de l'activité SNCF infrastructure présentés par SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau* ».

En conséquence, les conclusions de la présente décision devront être prises en considération dans le transfert qui sera opéré entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau. L'Autorité s'assurera de cette prise en compte lors de l'examen du bilan d'ouverture de SNCF Réseau.

1.4. La saisine

Par courrier en date du 31 mai 2013, la SNCF a transmis pour approbation à l'Autorité le référentiel présentant l'ensemble des règles, principes et périmètres comptables concernant la branche infrastructure de la SNCF.

¹ Etablissement public à caractère industriel et commercial

Par courrier en date du 23 janvier 2014, l'Autorité a demandé à la SNCF de lui communiquer des éléments complémentaires à ceux contenus dans la saisine. La SNCF a transmis ces documents par son courrier en date du 31 mars 2014, enregistré le 2 avril 2014.

L'Autorité a transmis pour avis ce référentiel à l'Autorité de la concurrence, par un courrier en date du 19 juin 2013. Elle a communiqué des éléments complémentaires à la saisine par un courrier en date du 8 avril 2014.

L'Autorité de la concurrence a rendu son avis le 11 juillet 2014. Elle rappelle notamment l'importance d'une séparation comptable, au sein de l'activité infrastructure de la SNCF, des activités sous monopole de gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire afin de garantir le libre jeu de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire d'une part, ainsi que sur le marché des activités d'infrastructure ouvertes à la concurrence, d'autre part. Elle recommande par ailleurs l'usage par la SNCF de clés de répartition de ses coûts communs claires et transparentes, qui soient vérifiables *ex post* de manière effective. Enfin, elle porte une attention particulière sur le mécanisme de versement des dividendes internes, susceptible d'engendrer des éléments de subventions croisées, et pour lequel elle estime nécessaire une traçabilité quant à l'origine du résultat net de la branche Infra d'une part et une analyse de la pertinence d'un tel mécanisme, d'autre part, notamment en fonction de la capacité des activités de GID sous monopole à produire un excédent d'exploitation redistribuable sous une telle forme.

II. Analyse

II.1. Sur la définition du périmètre de tenue des comptes séparés de l'activité infrastructure

Aux termes de l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la directive européenne 91/440/CE du 29 juillet 1991 transposé dans l'article L. 2122-4 du code des transports, l'EPIC SNCF est tenu d'établir et de publier des comptes séparés pour l'activité infrastructure. Le périmètre proposé par la SNCF pour l'activité infrastructure est celui qui a été considéré dans le découpage organisationnel de l'EPIC SNCF tel que mentionné *supra*.

Ainsi, outre les activités de gestion déléguée de l'infrastructure, le périmètre retenu par la SNCF inclut l'ensemble des activités de renouvellement et de développement, effectuées ou non sur le réseau ferré national, pour le compte de RFF mais aussi d'autres clients. Ce périmètre a été adopté par la SNCF dans un souci de cohérence organisationnelle, opérationnelle et commerciale, de manière à prendre en compte l'ensemble des compétences de l'EPIC en matière de maintenance et de travaux sur le réseau ferré national d'une part, et d'ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire, d'autre part.

Les filiales ou participations, qui font l'objet d'un palier de sous-consolidation au niveau de la branche SNCF Infra (c'est-à-dire Eurailscout, Sferis et Systra) pour l'établissement des comptes consolidés du groupe SNCF, ne sont pas reprises dans ce périmètre, puisqu'elles sont comptabilisées en-dehors de la structure juridique restreinte à l'EPIC SNCF.

L'Autorité rappelle que l'article L. 2122-4 du code des transports, aux termes duquel « *la gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires* », s'applique *stricto sensu* aux seules missions de gestion déléguée de l'infrastructure, telles que confiées à la SNCF selon les termes de l'article L. 2111-9 du code des transports.

L'Autorité retient la proposition d'un périmètre élargi à l'activité infrastructure sous réserve de l'établissement d'une comptabilité analytique qui permette de distinguer, au sein de cette activité, les activités relatives à la gestion déléguée de l'infrastructure. En effet, les coûts

généérés par ces activités auprès de RFF ont vocation à être directement utilisés pour la constitution des redevances qui sont acquittées par les entreprises ferroviaires. A cet égard, l'article 31.3 de la directive 2012/34/UE prévoit que « [...] *les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ».

L'isolement comptable de ces activités est donc nécessaire afin de garantir que les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont construites de manière transparente, non-discriminatoire et qu'aucune aide publique, initialement destinée à financer les fonctions essentielles d'entretien et d'exploitation du réseau, ne puisse financer *contra legem* des services de transport ferroviaire au sein de la SNCF.

A cet effet, l'Autorité a demandé à la SNCF, par un courrier en date du 23 janvier 2014, de compléter le référentiel soumis des règles et principes qui permettent d'identifier de manière analytique, au sein de l'activité infrastructure, le sous-périmètre relatif aux activités de gestion déléguée de l'entretien d'une part, et de gestion déléguée de l'exploitation d'autre part.

La SNCF a ainsi communiqué à l'Autorité, par son courrier en date du 31 mars 2014, les « *principes et règles d'affectation analytiques internes à SNCF infrastructure* », les « *principes et règles d'affectation analytiques internes à la DCF* », le « *compte par segment INFRA au 31 décembre 2012* » et les « *comptes par conventions de la DCF au 31 décembre 2012* ».

L'Autorité invite la SNCF à joindre l'ensemble de ces documents complémentaires au référentiel présentant les règles, principes et périmètres comptables concernant la branche infrastructure de la SNCF, sur la base duquel elle a initialement été saisie.

Par ailleurs, l'Autorité observe que le compte de résultats détaillé relatif à la DCF (« *Comptes par conventions de la DCF à fin 2012* ») présente un niveau de détail plus important que le compte de résultat relatif à l'Infra (« *Compte par segment INFRA au 31 décembre 2012* »), qui s'arrête à la détermination de la marge opérationnelle. Elle invite par conséquent la SNCF à uniformiser la qualité et le niveau de détail de ces deux documents financiers.

II.2. Sur la forme des règles de tenue des comptes séparés proposées par la SNCF

L'Autorité a été saisie par la SNCF d'un référentiel présentant l'ensemble des règles, principes et périmètres comptables concernant la branche infrastructure de la SNCF, selon les termes du courrier du 31 mai 2014.

Ce référentiel comporte l'ensemble des règles de gestion applicables à SNCF Infra, le bilan au 31 décembre 2012 ainsi que les relations financières entre activités séparées.

L'Autorité relève que les règles de gestion proposées en annexe de ce référentiel, sur la base desquelles les comptes dissociés de gestion de l'activité infrastructure ont été établis, ne correspondent pas aux règles de gestion les plus récemment appliquées au sein de l'EPIC. Elle invite donc la SNCF à joindre à son référentiel les règles de gestion les plus récemment applicables et sur lesquelles ont porté les analyses de l'Autorité, soit celles relatives à l'année 2013.

Par ailleurs, l'Autorité rappelle qu'elle a souhaité mener son analyse au regard des éléments financiers de l'activité infrastructure les plus récents, soit à fin 2013, afin de pouvoir prendre en compte les événements significatifs intervenus au cours de l'exercice 2013.

II.3. Sur le bilan de l'activité infrastructure au 31 décembre 2012

L'activité infrastructure constitue l'une des cinq activités commerciales de l'EPIC SNCF, avec les activités SNCF Proximités, SNCF Voyages, Fret SNCF et Gares & Connexions.

Un bilan a été attribué à chaque activité au 1^{er} janvier 2009, et notamment une valeur de capitaux propres ainsi qu'un niveau d'endettement. Chaque activité gère en propre son actif immobilisé, son actif circulant, ses provisions et ses dettes d'exploitation. Les comptes dissociés de gestion de l'activité infrastructure, et notamment son bilan, ont été publiés pour la première année en 2011 pour l'exercice clos au 31 décembre 2010.

L'Autorité a effectué une analyse du bilan de l'activité infrastructure au 31 décembre 2012, tel que présenté dans les comptes dissociés de gestion auxquels la saisine de la SNCF se réfère. Elle a également mis en perspective son analyse au regard du bilan de l'activité au 31 décembre 2013, qu'elle a pu obtenir au cours de son instruction. Cette analyse appelle plusieurs remarques et interrogations.

Sur le passif de l'activité infrastructure

Les capitaux propres

Les capitaux propres ont une valeur très nettement négative, à hauteur de - 222 millions d'euros, à fin 2012. Ce montant s'explique par une valeur initialement affectée par la SNCF lors de la constitution de l'activité infrastructure à hauteur de - 22 millions d'euros d'une part et par l'effet cumulatif des reports à nouveau déficitaires, en raison notamment des mauvaises performances financières enregistrées par l'activité au cours des exercices précédents, d'autre part.

A fin 2013, la valeur des capitaux propres devient positive, à hauteur de 614 millions d'euros, notamment du fait de la reprise nette de la provision pour dépréciation des actifs à hauteur de 546 millions d'euros enregistrée au cours de l'exercice (une dotation à hauteur de 152 millions d'euros avait été enregistrée en 2012).

L'Autorité constate donc l'amélioration de la structure de haut de bilan de l'activité infrastructure et veillera à ce que cette structure reste saine, notamment au regard du transfert qui sera effectué à SNCF Réseau sur la base des comptes dissociés de gestion de l'activité au 1^{er} janvier 2015.

Les dettes financières

Au 31 décembre 2012, l'activité infrastructure présente une dette nette d'une valeur de 573 millions d'euros, dont 321 millions de dettes à court terme et 250 millions de dettes de long terme. L'endettement interne est intégralement constitutif de la dette de l'activité. Sa marge opérationnelle (ci-après « MOP ») s'élève à 290 millions d'euros et le ratio dette nette/MOP est de []* alors que le ratio cible pour l'activité est de [entre 2 et 4]*². L'Autorité observe que la règle de gestion relative à l'endettement interne³ mentionne ce ratio cible sans en préciser la valeur. Comme elle l'avait fait dans le cas de Gares & Connexions, elle demande donc à la SNCF d'intégrer la valeur plafond de [entre 2 et 4]* dans le référentiel de séparation comptable.

² Rapport du 6 février 2009 sur la constitution du passif des branches de la SNCF

³ Règle de gestion []*

*données relevant des secrets protégés par la loi

La dette nette s'élève à fin 2013 à 368 millions d'euros, dont 138 millions d'euros de dettes à court terme et 230 millions d'euros de dettes de long terme. Le ratio dette nette/MOP est, selon nos estimations, de []*, soit inférieur au ratio cible de l'activité.

L'Autorité observe le retour pour l'activité infrastructure à une situation financière plus équilibrée, intervenu au cours de l'exercice 2013, et veillera à ce que cette situation perdure au cours de l'exercice 2014.

Sur l'actif de l'activité infrastructure

Les immobilisations corporelles et incorporelles

Conformément à la norme comptable IAS⁴ 36, le test de perte de valeur a été mis à jour à fin 2012 pour l'UGT⁵ Infrastructure - Maintenance et travaux. Ainsi, les immobilisations corporelles et incorporelles ont été intégralement dépréciées de sorte que leur valeur nette comptable au 31 décembre 2012 est nulle. Dans le cas hypothétique où ces actifs n'auraient pas été dépréciés, la valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles s'élèverait respectivement à 328 millions d'euros et à 49 millions d'euros à fin 2012.

L'amélioration de la situation financière de l'activité, observée au cours des exercices 2012 et 2013, a provoqué la reprise de provision pour dépréciation des actifs [avec un impact au compte de résultat] de 546 millions d'euros qui a été comptabilisée au 1^{er} mai 2013. Toutefois, la SNCF n'a pas souhaité modifier la catégorie à laquelle appartient l'activité infrastructure (« *Speculative grade* »), car elle considère que cette amélioration doit encore être confirmée dans les exercices futurs.

La norme comptable IAS 36 décrit précisément la méthodologie qui permet de déterminer s'il existe un quelconque indice qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur. S'il existe un tel indice, l'entité doit estimer la valeur recouvrable de l'actif. Cette analyse doit prendre en considération les changements significatifs, ayant un effet négatif sur l'entité, qui sont survenus au cours de la période ou qui surviendront dans un proche avenir, dans l'environnement technologique, économique ou juridique ou du marché dans lequel l'entité opère ou dans le marché auquel l'actif est dévolu.

Par conséquent, l'Autorité estime que la reprise de provision pour dépréciation qui a été enregistrée par l'EPIC SNCF résulte d'une appréciation d'amélioration de l'activité infrastructure constatée et prévisible dans un proche avenir. L'Autorité invite donc la SNCF, afin de rester en cohérence avec les résultats du test de dépréciation effectué, à modifier la catégorie de l'activité de « *Speculative grade* » à « *Investment grade* ».

Les subventions d'investissements

Le montant des subventions d'investissements brutes est de 40,3 millions d'euros à fin 2012, dont 26,5 millions d'euros inscrits au résultat.

Au cours de l'exercice 2012, des transferts de subventions d'investissements ont été effectués pour un montant net de 1,4 millions d'euros (soit 2,6 millions d'euros brut) principalement vers l'activité Gares & Connexions et sont liés à des transferts d'immobilisations concernant des gares TER⁶ et Transilien, qui ont été subventionnées par les Autorités Organisatrices. Les subventions d'investissements ont donc été transférées en même temps que les immobilisations auxquelles elles participent financièrement.

⁴ International Accounting Standards

⁵ Unité génératrice de trésorerie

⁶ Transport express régional

L'Autorité considère que cette pratique n'est pas satisfaisante dans la mesure où il n'est pas normal que des financements, initialement alloués par les Autorités Organisatrices et destinés à une utilisation précise puissent faire l'objet d'une utilisation d'une nature différente. Les subventions d'investissements attachées à des immobilisations, qui font l'objet d'un transfert à une autre activité, ne devraient être transférées qu'après l'accord de l'organisation qui les a attribuées. Dans ce cas, elles seraient transférées à hauteur de la valeur nette comptabilisée au moment du transfert des actifs correspondants.

L'Autorité invite par conséquent la SNCF à compléter dans ce sens la règle de gestion relative au transfert des actifs⁷.

II.4. Sur les principes et règles régissant les relations financières entre activités

Les prestations internes

L'activité infrastructure a recours à des prestataires internes à l'EPIC SNCF, s'agissant notamment de la mise à disposition, de l'entretien et du fonctionnement du matériel roulant qu'elle utilise pour effectuer ses travaux, ou bien des moyens techniques généraux proposés notamment par la direction des systèmes d'information et des télécommunications du groupe SNCF.

La lecture des règles de gestion correspondantes ainsi que les entretiens et analyses effectués auprès des différents prestataires internes n'ont pas révélé d'anomalies.

Toutefois, l'Autorité remarque que de nombreuses règles de gestion, au-delà des principes généraux de facturations internes dont elles font la description, font référence à plusieurs reprises à des notions de « *prix convenus négociés* » et de « *montants forfaitaires* ». Ces notions ne vont pas dans le sens d'une tarification transparente et non-discriminatoire, ni d'une orientation vers les coûts réellement supportés par les activités prestataires. Les règles doivent préciser la méthodologie de détermination de ces prix.

Par ailleurs, l'Autorité précise que l'examen qu'elle a effectué porte uniquement sur les règles et principes qui régissent l'affectation et la facturation des prestations internes entre les activités de l'EPIC. Cet examen ne saurait préjuger ni de leur correcte application, ni du niveau des coûts que ces règles sous-tendent. La correcte application des règles de gestion internes aux comptes dissociés de gestion a par ailleurs été vérifiée par les commissaires aux comptes de l'EPIC SNCF dans leur attestation du 8 juillet 2013 relative aux comptes dissociés de gestion de l'infrastructure au 31 décembre 2012.

Impôt sur les sociétés interne

L'activité infrastructure s'acquitte d'un impôt sur les sociétés interne auprès de l'EPIC conformément à ce que prévoit la règle de gestion associée⁸. Toutefois, le niveau de l'impôt interne ne peut excéder l'impôt payé par l'EPIC SNCF à l'Etat, hors TREF⁹.

Pour l'exercice 2012, le montant de l'impôt sur les sociétés interne de l'activité infrastructure s'élève à 65 millions d'euros pour un résultat avant impôt de 139 millions d'euros. L'EPIC

⁷ Règle de gestion [...]*

⁸ Règle de gestion [...]*

⁹ Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires

s'est acquitté d'une charge nette d'impôt à hauteur de 258 millions d'euros, dont 200 millions d'euros versés au titre de la TREF, soit une charge nette d'impôts hors TREF qui s'élève à 58 millions d'euros.

Pour l'exercice 2013, aucune charge d'impôt sur les sociétés interne n'a été constatée par l'activité infrastructure, conformément à la règle de gestion relative à l'impôt sur les sociétés interne. En effet, l'EPIC a constaté un produit net d'impôt à hauteur de 165 millions d'euros, dont 200 millions d'euros versés au titre de la TREF, soit un produit net d'impôts hors TREF qui s'élève à 365 millions d'euros.

L'Autorité constate que les modifications apportées *mutatis mutandis* à la règle de gestion relative à l'impôt sur les sociétés interne ont permis de se prémunir pour l'exercice 2013 de la situation observée lors de l'exercice 2012, selon laquelle l'activité infrastructure avait versé un [impôt sur les sociétés interne] dont le montant était supérieur à celui versé par l'EPIC SNCF à l'Etat.

Dividendes internes

Les activités versent à l'EPIC un dividende dont le montant est égal à 30% de leur résultat net récurrent IFRS. Toutefois, la règle de gestion correspondante¹⁰ prévoit également que le dividende versé par les activités régulées et conventionnées ne pourra pas excéder le dividende que l'EPIC SNCF verse à l'Etat.

Au titre de l'exercice 2012, l'activité infrastructure n'a versé aucun dividende car elle était considérée comme appartenant à la catégorie « *Speculative grade* ».

L'amélioration de la situation financière de l'activité observée au cours des exercices 2012 et 2013 n'a pas entraîné de modification de sa catégorie. En conséquence, et conformément à la règle de gestion correspondante, l'activité infrastructure n'a pas versé de dividendes à l'EPIC SNCF au titre de l'exercice 2013.

L'Autorité a invité la SNCF à modifier la catégorie de l'activité infrastructure de « *Speculative grade* » à « *Investment grade* ». La règle de gestion relative au versement des dividendes internes permettrait donc le versement par l'activité d'un dividende à hauteur de 30% de son résultat net récurrent IFRS¹¹, dans la limite du dividende versé par l'EPIC SNCF à l'Etat.

Toutefois, il convient de considérer, au sein de l'activité infrastructure, les activités relatives à la gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire des autres activités. L'Autorité considère que les activités d'entretien, comme les activités d'exploitation assurées par la DCF, ont vocation à être financièrement à l'équilibre, ce qui devrait se traduire par un résultat net récurrent voisin de zéro. En conséquence, l'Autorité invite la SNCF à compléter la règle de gestion relative aux dividendes internes, en précisant que, pour l'activité infrastructure, seules les activités autres que la gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire seront soumises au versement d'un dividende interne, dans la limite du dividende versé par l'EPIC SNCF à l'Etat.

Frais financiers

Au titre de l'exercice 2012, l'activité infrastructure est catégorisée par la SNCF en « *Speculative grade* ». Conformément à la règle de gestion relative aux frais financiers¹²,

¹⁰ Règle de gestion [...]*

¹¹ International Financial Reporting Standards

¹² Règle de gestion [...]*

l'activité infrastructure a supporté le taux de frais financiers applicable à cette catégorie, soit [...]*. Elle s'est donc acquittée de frais financiers de long terme à hauteur de [...]* millions d'euros.

Pour 2013, la SNCF a continué de considérer l'activité infrastructure comme relevant de la catégorie « *Speculative grade* ». A ce titre, elle lui a appliqué un taux de frais financiers de long terme de [...]* (soit des frais financiers de long terme de [...]* millions d'euros).

L'Autorité a invité à modifier la catégorie de l'activité infrastructure de « *Speculative grade* » à « *Investment grade* ». En conséquence, et comme elle l'avait demandé pour l'activité Gares & Connexions, elle invite la SNCF à appliquer à l'activité le taux de frais financiers de long terme relatif aux activités régulées, soit le taux supporté par l'EPIC augmenté de 50 points de base. Cela amène pour l'exercice 2013 à un taux applicable d'une valeur de [...]* et à des frais financiers de long terme à hauteur de [...]* millions d'euros.

II.5. Sur les principes et règles d'affectation analytiques internes à SNCF infrastructure et à la DCF

Les principes et règles d'affectation analytiques internes à SNCF infrastructure et à la DCF ont été transmis par la SNCF par un courrier en date du 31 mars 2014, conformément à la demande faite par l'Autorité à la SNCF dans son courrier du 23 janvier 2014.

Ces principes et règles doivent permettre d'identifier de manière analytique, au sein des comptes dissociés de gestion de l'activité infrastructure, le périmètre relatif à l'exploitation déléguée du réseau ferré national d'une part et le périmètre relatif à l'entretien délégué du réseau ferré national d'autre part.

L'Autorité considère que ces éléments doivent utilement venir compléter le référentiel de séparation comptable de l'activité infrastructure.

Décide :

Article 1^{er}

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires approuve le Référentiel de séparation comptable de l'activité infrastructure, dans sa version en date du 31 mai 2013, sous réserve que la SNCF :

- joigne à son référentiel les règles de gestion les plus récemment applicables, soit celles relatives à l'année 2013 ;
- modifie, afin de rester en cohérence avec les résultats du test de dépréciation effectué sur l'UGT correspondant à l'activité infrastructure, la catégorie de l'activité de « *Speculative grade* » à « *Investment grade* » ;
- intègre la valeur plafond de [entre 2 et 4]* pour le ratio dette nette/MOP de l'activité dans le référentiel de séparation comptable ;

- complète la règle de gestion relative au transfert des actifs, en précisant que les subventions d'investissements attachées à des immobilisations qui font l'objet d'un transfert à une autre activité, ne sont transférées qu'après accord des organisations qui les ont attribuées ;
- joigne à son référentiel les « principes et règles d'affectation analytiques internes à SNCF infrastructure » et les « principes et règles d'affectation analytiques internes à DCF » ;
- complète la règle de gestion relative aux dividendes internes, en précisant que, pour l'activité infrastructure, seules les activités autres que la gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire, seront soumises au versement d'un dividende interne, dans la limite du dividende versé par l'EPIC SNCF à l'Etat ;
- applique à l'activité le taux de frais financiers de long terme relatif aux activités régulées, soit le taux supporté par l'EPIC augmenté de 50 points de base.

Article 2

Les règles de séparation comptable modifiées devront être adressées à l'Autorité avant fin octobre 2014, afin de s'appliquer aux comptes relatifs à l'exercice clos au 31 décembre 2014.

Article 3

La présente décision sera notifiée à la SNCF par le secrétaire général de l'Autorité et sera publiée sur son site internet, dans le respect des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision à l'unanimité le 15 juillet 2014.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Bolliet et Messieurs Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Michel Savy et Daniel Tardy, membres du collège de l'Autorité.

Le Président

Pierre Cardo