RAPPORT D'ACTIVITE DE L'EPIC SNCF

(Normes Françaises)

En Millions d'Euros

S O M M A I R E

Pages

1. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 3
   1.1. Activité de la période 3
   1.2. Evenements post clôture 6
2. RESULTAT DE L'EXERCICE 2011 7
   2.1. Chiffre d'affaires 7
   2.2. Production immobilisée et stockée 8
   2.3. Achats et charges externes (hors péages) 9
   2.4. Péages 9
   2.5. Autres produits d'exploitation 9
   2.6. Impôts et taxes 10
   2.7. Charges de personnel 10
   2.8. Excédent Brut d'Exploitation 11
   2.9. Amortissements, provisions et autres charges 11
   2.10. Résultat d'exploitation 11
   2.11. Résultat financier 12
   2.12. Résultat courant 12
   2.13. Résultat exceptionnel 12
   2.14. Impôts sur les résultats 13
   2.15. Résultat net 13
3. EVOLUTION DE CASH FLOW LIBRE 13
4. EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET 14
5. CONCOURS PUBLICS 15
6. APPLICATION DE LA LOI LME 15
7. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES 16
8. RESULTATS DE L'EPIC SNCF DES CINQ DERNIERS EXERCICES 16

1. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

1.1. ACTIVITE DE LA PERIODE

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

La convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) est entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Signée le 13 décembre 2010, elle couvre les trains Intercités, Téoz et Lunéa, à l'exception des trains spéciaux et des auto-trains. Les résultats sont suivis sous la nouvelle activité « Intercités », nom commercial pour l'ensemble des Trains d'Equilibre du Territoire. Initialement répartis entre les UGT « Intercités » de la branche SNCF Proximités et « Matériels classiques (Corail, Elipsos) » de la branche SNCF Voyages, les actifs couverts par la convention ont donc été regroupés dans une seule UGT au sein de la branche SNCF Proximités.
En 2011, la contribution de l'Etat s'est élevée à 210 M€.

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

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

<u>En recettes :</u>

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

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

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

<u>En dépenses :</u>

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

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

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

La contribution de solidarité territoriale (CST) est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe, relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnés, et des prestations commerciales. La CST est inscrite en impôts et taxes dans les comptes 2011 de l'entreprise, sur SNCF Voyages, pour un montant de 90 M€ contre 100 M€ en 2010.

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre de son dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe – son périmètre

correspond aux entreprises ferroviaires. Cette taxe est enregistrée en impôt sur les sociétés dans les comptes 2011 de l'entreprise pour un montant de 155 M€ contre 75 M€ en 2010.

1.1.3. SEAFRANCE

Fin septembre 2010, SNCF Participations, filiale du Groupe SNCF a annoncé son intention de vendre sa filiale SeaFrance spécialisée dans le trafic maritime entre la France et le Royaume-Uni. Le 28 avril 2010 SeaFrance a été placée sous la protection du tribunal de commerce via une procédure collective. Parallèlement, la demande de recapitalisation soumise à Bruxelles en février 2011 a été rejetée par la Commission considérant que la solution proposée par le gouvernement français n'était pas conforme aux règles de la concurrence. Le gouvernement français a fait appel de cette décision. Jugeant insuffisantes les deux offres de reprise restantes, le tribunal de commerce a prononcé le 16 novembre 2011 la liquidation de la société avec poursuite de l'activité jusqu'au 28 janvier 2012 tout en fixant au 12 décembre 2011 une date de remise d'offres de reprises éventuelles.
Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris a prononcé la cessation complète d'activité de SeaFrance. De ce fait, les créances détenues par l'EPIC SNCF et non garanties, ont été intégralement dépréciées.

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

RFF et SNCF ont validé le 17 mars 2011 le protocole d'accord, préalable à la signature de la convention d'entretien du réseau ferré national, pour l'année 2011. Les deux acteurs se sont notamment mis d'accord sur le principe d'une relation économique saine. Le montant de la convention de gestion pour 2011 s'élève à un peu plus de 2,1 milliards d'euros. Cette rémunération devrait permettre à SNCF Infra de couvrir intégralement ses charges pour le volume de production demandé par RFF pour l'entretien du réseau en 2011, et par conséquent, d'envisager une relation économique saine. La signature de cette convention contribue à améliorer le chiffre d'affaires de la branche SNCF Infra, de 212 M€ sur l'exercice, par rapport à 2010.

1.1.5. PERTE DE VALEUR CONSTATEE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE (HORS EUROSTAR)

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

1.1.6. GARES ET CONNEXIONS

Dans le cadre de ses attributions définies par la Loi du 1er décembre 2010, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) a été amenée à rendre un avis sur les règles de séparation comptable de Gares et Connexions. Elle invite SNCF à lui soumettre une proposition de règles de séparation comptable prenant en compte ses observations.
Afin de respecter le ratio Dette nette/ Marge Opérationnelle cible de 4, il est proposé au Conseil d'Administration du 16 février 2012 d'augmenter les capitaux propres de Gares et Connexions au 1er janvier 2012.

1.1.7. CHEMINS DE FER CORSES

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

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

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

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

S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 60 % du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

En raison de ce changement de législation l'EPIC SNCF, fiscalement bénéficiaire, devient payeur d'IS pour la première fois en 2011 et a acquitté, à ce titre, 90% de l'IS dû dès le versement de l'acompte au 15/12/2011. Le montant de l'IS inscrit dans les comptes 2011 de l'EPIC SNCF au titre du périmètre d'intégration fiscale est de 116 M€.

1.1.9. APPORT PARTIELS D'ACTIFS A ICF NOVEDIS

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

1.2. EVENEMENTS POST CLOTURE

1.2.1. MODIFICATION DE LA NOTATION FINANCIERE DE SNCF

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

1.2.2. EMISSION D'EMPRUNT

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

1.2.3. LIQUIDATION SEAFRANCE

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

2. RESULTAT DE L'EXERCICE 2011

Normes Françaises

Le chiffre d'affaires s'établit à 19 653 M€ à fin 2011.

Globalement l'augmentation du chiffre d'affaires (+4,8%) s'explique par la mise en œuvre de nouvelles conventions couvrant les charges de certains « récifs » (CGI et convention TET) et des effets volumes (trafic voyageurs et travaux Infra) par rapport à 2010. L'impact de la diminution de chiffre d'affaires en 2011 consécutive à la création d'EIL en 2010 (-311 M€) masque la bonne progression du chiffre d'affaires de SNCF Voyages.

Dans ce contexte la hausse des charges a été contenue à -146 M€ (+ 1%)

Alors que les charges exogènes ont augmenté de 142 M€ (hausse de 65 M€ sur les péages liée d'une part à un effet prix très important - +7% - et d'autre part à la diminution des péages consécutive à la création d'EIL en 2010 et 68 M€ sur l'énergie de traction), les charges endogènes ont été maitrisées (+4 M€) grâce à la limitation de charges de personnel sous l'effet de la réduction de l'effectif moyen (augmentation de 97 M€) et aux efforts de réduction des achats et charges externes (-93 M€).

L'Excédent Brut d'Exploitation est en hausse de 926 M€. Après retraitement d'un produit d'exploitation de 123 M€ relatif à la refacturation de péages Eurotunnel à EIL début 2011 (suite à la création d'EIL fin 2010), l'EBE ressort à 2 070 M€, en hausse de +80,9% par rapport à 2010.

Le résultat financier se dégrade de -233 M€ principalement en raison de la dépréciation des créances SeaFrance consécutive à la liquidation judiciaire (-145 M€) et d'une perte de -123 M€ constatée en 2011 sur les opérations de lease (non étalement des commissions de vente sur les leases UK).

Le résultat exceptionnel est négatif (-434 M€), sous l'effet de la constatation de la dépréciation des actifs TGV (-404 M€)

Les impôts sur le résultat sont en hausse de -188 M€, du fait de la constatation de l'impôt sur les sociétés dû par l'entreprise suite au plafonnement du report en avant des déficits à partir de 2011 (-116 M€) et de l'augmentation de -80 M€ de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires.

Au total, le résultat net au 31 décembre 2011 est un **bénéfice de 152 M€** contre 541 M€ au 31 décembre 2010.

2.1. CHIFFRE D'AFFAIRES

Par branche d'activité, le chiffre d'affaires externe de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

Le chiffre d'affaires de l'EPIC progresse de 900 M€.

L'évolution du chiffre d'affaires externe est marquée en 2011 par :

- La hausse des chiffres d'affaires de Proximités (contractualisation de TET pour 210 M€, effet périmètre lié au transfert en 2011 sur Proximités de l'activité TEOZ pour 433 M€ et augmentation de l'activité pour 324 M€)
- L'augmentation du chiffres d'affaires sur l'infrastructure (essentiellement impact de la convention de gestion 2011 pour 212 M€)
- La baisse de chiffre d'affaires de SNCF Voyages (création d'EIL en septembre 2010 pour -311 M€ et effet périmètre lié au transfert en 2011 de l'activité TEOZ vers Proximité pour -433 M€, compensés par la hausse liée à l'activité commerciale pour 378 M€).

- La stabilité du chiffre d'affaires de Fret qui enregistre les effets de son repositionnement commercial avec en particulier la mise en place de l'offre multi lots multi clients.

L'année 2010 avait été quant à elle pénalisée par le fort impact des grèves (-281 M€).

Le chiffre d'affaires inclut les commandes publiques de prestations de services :

	2011	**2010**	**Variation**
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	3 070	2 925	146
dont gestion des trafics et des circulations	*847*	*921*	*-74*
dont entretien du réseau et du patrimoine	*2 223*	*2 004*	*218*
Travaux pour RFF	1 561	1 486	75
Total RFF	**4 631**	**4 411**	**220**
Compensations tarifaires régionales	429	378	51
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	3 781	3 581	201
Total Régions et STIF	**4 210**	**3 959**	**251**
Presse	5	5	-0
Tarifs sociaux	65	68	-3
Défense	166	189	-23
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	209	-	209
Total Etat	**445**	**262**	**183**
TOTAL	**9 286**	**8 632**	**655**

La rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF (convention de gestion RFF) augmente de +146 M€ sous l'effet principalement de la renégociation de la convention de gestion RFF transitoire 2011 (+212 M€).

Les travaux pour RFF sont en hausse par rapport à 2010 (+75 M€), notamment en raison de volumes de production supérieurs sur la convention de mandat (MOE/MOA) et de l'augmentation de la facturation relative à la convention fournitures suite à l'accord provisoire sur les prix 2010.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices de transport et le STIF sont en progression par rapport à 2010 (+201 M€). Cela s'explique essentiellement par l'augmentation du forfait facturé aux Autorités Organisatrices (+130 M€) et la variation sur la convention STIF (+54 M€).

L'augmentation des commandes publiques de l'Etat de +183 M€ provient essentiellement des revenus de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) signée le 13 décembre 2010 pour application de 2011 à 2013.

2.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

La production immobilisée du matériel roulant est en hausse de +22 M€ par rapport à décembre 2010, en raison notamment de l'accroissement des rénovations des Z8100 et du projet anti-enrayeur Z20500 de Transilien.

La production immobilisée des installations fixes est en diminution de -12 M€ par rapport à décembre 2010 du fait, principalement, d'investissements moins importants sur des ateliers de maintenance de matériel roulant et des projets de Proximités, partiellement compensés par une hausse de la production immobilisée liée à la rénovation ou création de gares (rénovation de la Gare St Lazare, travaux de la gare nouvelle de Besançon,…).

La production stockée est en baisse de -7 M€.

2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PEAGES)

Par nature, les achats et charges externes (hors péages) s'analysent comme suit :

	2011	2010	Variation
Achats de matières et fournitures	-1 333	-1 463	130
Utilisation moyens de transports et de traction	-629	-618	-11
Travaux entretien et maintenance	-802	-750	-51
Charges de patrimoine	-849	-808	-41
Locations matériel et engins	-265	-269	4
Prestations d'escale	-34	-31	-2
Energie de traction	-650	-582	-68
Charges de commission et de distribution	-224	-214	-11
Prestations informatiques	-374	-347	-27
Prestations d'études et de recherche	-222	-224	2
Autres charges	-703	-806	103
Total	**-6 086**	**-6 112**	**26**

Les achats et charges externes (hors péages) sont en baisse de 26 M€ par rapport à 2010.

La hausse est limitée grâce à la performance achats et à la baisse des achats de matières et fournitures liée essentiellement à la diminution des projets de modernisation de matériel roulant.

2.4. PEAGES

Les péages se décomposent de la manière suivante :

	2011	2010	Variation
Péages RFF	-3 184	-3 119	-64
Péages Eurotunnel	-130	-130	-0
Péages autres	-5	-4	-1
Total	**-3 319**	**-3 253**	**-65**

L'augmentation des péages de 65 M€ provient de la hausse des tarifs, qui n'est que partiellement compensée par les effets volume et périmètre (création d'Eurostar International Limited).

La hausse de prix des péages affecte d'abord SNCF Voyages et à un moindre niveau Proximités.

2.5. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

Les autres produits d'exploitation sont les suivants :

	2011	2010	Variation
Subventions d'exploitation	29	39	-10
Autres produits / transfert de charges	244	65	179
Total	**274**	**105**	**169**

La hausse des autres produits d'exploitation de +169 M€ est liée principalement la refacturation en 2011 des péages Eurotunnel à EIL (123 M€).

2.6. IMPOTS ET TAXES

	2011	2010	Variation
Taxes professionnelles	-475	-496	22
Taxes foncières	-51	-52	1
Taxe EPSF (Etablt Public de Sécurité Ferrov.)	-28	-9	-19
C3S (Organic)	-25	-24	-1
Taxe d'apprentissage	-35	-35	1
CST (Contribution de Solidarité Territoriale)	-90	-100	10
FPSPP	-3	-13	10
Participation Employeurs Effort Construction	-24	-25	1
Autres impôts et taxes	-149	-117	-33
Total	**-881**	**-872**	**-9**

Les impôts et taxes sont globalement stables par rapport à 2010.

2.7. CHARGES DE PERSONNEL

L'évolution de la masse salariale s'analyse de la façon suivante :

Charges de personnel 2010	**-8 707**
Baisse des effectifs	105
Hausse du coût moyen agent	-112
Dividende salarial	-55
Hausse des départs anticipés	-13
Autres	-23
Charges de personnel 2011	**-8 804**

L'augmentation des charges de personnel est limitée à +97 M€ (+1,1 M€ sous l'effet de la réduction de l'effectif disponible moyen, compensée par une augmentation du coût moyen agent relativement faible du fait de la diminution des cotisations T2[1]).

[1] Taux destiné à contribuer au financement des avantages supplémentaires et spécifiques de retraite que le régime spécial de la SNCF offre par rapport au régime général et aux régimes de retraite complémentaire. Taux provisionnel.

2.8. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2011 s'établit à 2 070 M€, en augmentation de 926 M€ (+80,9%) par rapport à 2010. Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

Excédent Brut d'Exploitation 2010	**1 144**
Développement de l'activité	900
Augmentation des productions immobilisée et stockée	2
Maîtrise des achats et charges externes (hors péages)	26
Alourdissement des péages	-65
Effet périmètre EIL - Péages Eurotunnel	123
Maîtrise des charges de personnel	-97
Autres	37
Excédent Brut d'Exploitation 2011	**2 070**

2.9. AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

	2011	**2010**	**Variation**
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	**- 886**	**- 852**	**- 34**
Immobilisations incorporelles	- 84	- 79	- 6
Immobilisations matériel ferroviaire	- 469	- 438	- 31
Autres immobilisations corporelles	- 332	- 336	3
(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation	**- 92**	**24**	**- 116**
Dépréciations des immobilisations	- 6	- 3	- 3
Dépréciations sur actif circulant	- 107	13	- 120
Provisions pour risques et charges	21	14	7
Autres charges de gestion	**- 35**	**- 24**	**- 11**
Total	**- 1 013**	**- 852**	**- 161**

Dépréciations sur actifs circulant :
Ce poste intègre une dépréciation de stocks de l'Infrastructure de -104 M€

Autres charges de gestion courante :
Ce poste qui augmente de 11 M€ correspond notamment aux pertes sur créances irrécouvrables (couvertes par des reprises de provisions).

2.10. RESULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation est positif à 1 057 M€, en hausse de 766 M€ par rapport à 2010.

Il se caractérise pour :

- SNCF Voyages par un niveau insuffisant du résultat d'exploitation du fait d'une baisse limitée du chiffre d'affaires et de la croissance des charges exogènes (notamment des péages),
- SNCF Proximités par une croissance du chiffre d'affaires et une progression du résultat d'exploitation, liées aux produits non récurrents TER et à la convention TET appliquée au 01/01/2011,
- SNCF Infra par une amélioration des comptes en 2011, du fait de la signature de la convention CGI, mais avec des résultats de la maintenance ferroviaire qui restent déficitaires,
- Fret SNCF par une poursuite du plan de redressement avec la mise en œuvre du « Schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises ».

2.11. RESULTAT FINANCIER

	2011	2010	Variation
Coût endettement financier net	-135	-139	4
Coût financier des avantages au personnel	-20	-10	-11
Dividendes	5	21	-16
Autres charges financières	-923	-618	-305
Autres produits financiers	639	545	95
Résultat financier	**-434**	**-201**	**-233**

Le résultat financier passe de -201 M€ en 2010 à -434 M€ en 2011.

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

Les autres charges financières comprennent 533 M€ de loyers sur contrats de Lease, 44 M€ de provisions pour pertes de change, 143 M€ de provision pour dépréciation des créances SeaFrance consécutive à la liquidation judiciaire et une perte de -123 M€ sur Les opérations de Lease qui résulte principalement du non étalement des commissions de vente sur les leases UK.

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

2.12. RESULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2011 est positif à 623 M€, en augmentation de +533 M€ par rapport à 2010.

2.13. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel à fin décembre 2011 est une charge nette de -324 M€.
Il inclut les principaux éléments suivants :

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

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

Amortissements et provisions -595 M€ dont :

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

D'autres produits exceptionnels pour 13 M€ dont la facturation à RFF des défauts de qualité des sillons attribués pour 15 M€.

2.14. IMPOTS SUR LES RESULTATS

La charge nette d'impôt sur les sociétés 2011 de la SNCF s'élève à -147 M€ (contre un produit net d'impôt sur les sociétés de 41 M€ en 2010) et se décompose comme suit :

	2011	2010	Variation
Produit d'intégration fiscale	110	102	8
Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) (a)	-155	-75	-80
Impôt sur les sociétés (b)	-116	-	-116
Autres	14	14	0
Total	**-147**	**41**	**-188**

(a) Contribution créée en 2010 pour le financement des trains d'équilibre du territoire (TET)

(b) La charge d'impôt de l'EPIC SNCF s'élève à -116 M€ suite à l'évolution de la législation fiscale qui limite l'imputation des reports déficitaires.

2.15. RESULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net à la fin de l'exercice 2011 est un bénéfice de 152 M€, contre 541 M€ au 31 décembre 2010.

3. EVOLUTION DE CASH FLOW LIBRE

	2011	2010	Variation
Capacité d'Autofinancement après impôt, y compris dividendes reçus et hors dividendes versés à l'Etat	1 665	1 036	629
Acquisitions immobilisations (a)	*-2 177*	*-2 490*	*313*
Subventions d'investissements reçues	*547*	*915*	*-369*
Investissements nets de subventions	-1 630	-1 575	-55
Cessions encaissées	361	610	-249
Cash Flow Libre	**395**	**71**	**324**

(a) y compris variation de BFR (-3 M€ en 2011 vs -134 M€ en 2010)

La Capacité d'Autofinancement s'améliore fortement sous l'effet de la progression de l'EBE, malgré l'alourdissement de la fiscalité.
Les investissements sur fonds propres sont stables (hausse limitée à 55 M€)
Le Cash Flow Libre ressort à 396 M€ en forte progression par rapport à 2010.

4. EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

	2011	2010	Variation
CAF (y compris financier cash et dividendes reçus)	**1 665**	**1 036**	**629**
Reclassement résultat financier cash	239	147	92
Reclassement dividendes reçus	-5	-21	16
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	-92	784	-876
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**1 807**	**1 946**	**-139**
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a) (b)	-2 177	-2 490	313
Subventions d'investissement encaissées	547	915	-369
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a) (c)	361	610	-250
Acquisitions de titres (c)	-3	-70	67
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**-1 272**	**-1 035**	**-237**
Dividendes payés	-69		-69
Dividendes reçus	5	21	-16
Charges financières nettes cash	-239	-147	-92
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**-303**	**-126**	**-177**
Effet de change sur dérivés (d)	-20	-450	430
Dépôts conservés sur leases débouclés		91	-91
Variation des écarts de change des ICNE sur swaps	-23	21	-44
Autres effets sur endettement net	33	17	16
Autres variations de l'endettement net	**-10**	**-321**	**311**
Variation calculée de l'endettement net	**221**	**464**	**-243**
Endettement d'ouverture (e)	**4 698**	**5 194**	**-496**
Endettement de clôture	**4 477**	**4 730**	**-253**

(a) Y compris opérations intragroupe
(b) Y compris variation de BFR Investissement
(c) Hors apport partiel d'actif ICF
(d) La variation s'explique par le débouclage des Service Contracts leases sur 2010.
(e) En 2011, reclassement en BFR à l'ouverture, des primes de remboursements sur obligations et des frais d'émissions sur emprunts, à hauteur de -32 M€:

L'endettement net diminue de 221 M€ par rapport à 2010 (après reclassement à l'ouverture des primes de remboursements sur obligations et des frais d'émissions sur emprunts, pour -32 M€):

5. CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

	2011	2010	Variation
Subventions d'exploitation	29	39	-10
Subventions d'investissement reçues (a)	547	915	-369
Total	**576**	**954**	**-378**

(a) dont financement de matériel TER 340 M€ au 31 décembre 2011

Concours publics inclus dans le résultat :

Subventions d'exploitation :

Il s'agit essentiellement des subventions à caractère social versées par l'Etat aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi.

Concours publics sans impact sur le résultat :

Subventions d'investissement reçues :

La SNCF perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, pour le matériel roulant TER.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements et provisions) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

6. APPLICATION DE LA LOI LME

La Loi de Modernisation de l'Economie du 4 août 2008 préconise un plafonnement des délais de paiement à soixante jours (identifiables sur une facture par la date d'échéance) et que les délais de paiement devront être de 60 jours à l'émission de la facture ou de 45 jours fin de mois.

Le délai de paiement affiché dans les dispositions contractuelles de la SCNF est de 60 jours sauf dérogations spécifiques légales.
Les échus de plus de 60 jours s'expliquent majoritairement par des litiges.

Selon les directives de la LME, la répartition des dettes fournisseurs échues par échéance est fournie ci-dessous :

	Echus					
	Moins de 30 jours	30 à 60 jours	Plus de 60 jours	**Total échus**	**Total non échus**	**Total**
Dettes fournisseurs d'exploitation	17	67	39	123	789	913
Dettes fournisseurs d'immobilisations	0	-2	5	4	68	72
Total	**17**	**66**	**45**	**128**	**857**	**985**

Cf. Annexe aux comptes EPIC normes françaises note 17

7. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Les dividendes versés à l'Etat au cours des trois dernières années sont les suivants :

Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2008	2009	183
2009	2010	Néant
2010	2011	69

8. RESULTATS DE L'EPIC SNCF DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	2011	2010	2009	2008	2007
SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	4 971	4 971	4 971	4 971	4 971
OPERATIONS ET RESULTATS DE L'EXERCICE					
Chiffre d'affaires hors taxes	19 653	18 753	18 525	18 519	17 406
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 277	1 329	832	1 600	1 781
Impôts sur les résultats (intégration fiscale)	-147	41	76	60	51
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	152	541	-382	633	997
PERSONNEL					
Effectif moyen payé	156 049	157 894	161 771	163 485	166 213
Montant de la masse salariale	8 804	8 707	8 667	8 591	8 229