



Exercice 2012

***RAPPORT D'ACTIVITE
DE L'EPIC SNCF
(Normes Françaises)***

En Millions d'Euros

SOMMAIRE

	Pages
1. FAITS MARQUANTS	3
1.1. Faits marquants de la période	3
1.2. Perspectives.....	6
1.3. Evénements post-clôture	6
2. RESULTAT DE L'EXERCICE 2012	7
2.1. Chiffre d'affaires	8
2.2. Production immobilisée et stockée	10
2.3. Achats et charges externes (hors péages)	11
2.4. Péages	11
2.5. Autres produits d'exploitation.....	12
2.6. Impôts et taxes.....	12
2.7. Charges de personnel.....	13
2.8. Excédent Brut d'Exploitation	13
2.9. Amortissements, provisions et autres charges	14
2.10. Résultat d'exploitation	14
2.11. Résultat financier	15
2.12. Résultat courant	15
2.13. Résultat exceptionnel.....	15
2.14. Impôts sur les résultats	16
2.15. Résultat net	17
3. EVOLUTION DE CASH FLOW LIBRE	17
4. EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET	18
5. CONCOURS PUBLICS.....	18
6. APPLICATION DE LA LOI LME	19
7. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES	19
8. RESULTATS DE L'EPIC SNCF DES CINQ DERNIERS EXERCICES	20

1. FAITS MARQUANTS

1.1. FAITS MARQUANTS DE LA PERIODE

1.1.1. NOUVEL ACCORD SUR LA CONVENTION DES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

1.1.1.1. CONTRAT DE CONCESSION DES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

La nouvelle convention liant le syndicat des transports en Ile-de-France (STIF) et la SNCF a été signée le 3 mai 2012 avec effet rétroactif au 1er janvier 2012 pour la période de 2012 à 2015, avec une « clause de revoyure » pour les années 2014 et 2015. Cet accord fixe le niveau de la rémunération versée à l'EPIC SNCF par le STIF (7 milliards d'euros en cumul sur 4 ans) et le montant des investissements que les deux partenaires s'engagent à réaliser sur la durée du contrat soit 2,6 milliards d'euros sur quatre ans, dont 1 milliard d'euros financés par l'EPIC SNCF.

Par ailleurs, deux conventions de financement ont aussi été signées. Elles prévoient le versement d'une subvention d'investissement irrévocable et inconditionnelle sur les huit ans de la convention. Ainsi, les nouvelles dispositions concernant le portage financier des actifs conduisent à considérer que l'EPIC SNCF détient sur le STIF une créance irrévocable, égale aux montants des amortissements et des frais financiers sur capital à recevoir du STIF sur la période de la convention au titre du matériel détenu au 1er janvier 2012. A ce titre, une créance financière a été comptabilisée en immobilisation financière pour un montant de 1 101 M€, en contrepartie d'une dette sur immobilisations (classée en autres dettes d'exploitation) pour 777 M€ pour la part amortissements et d'un produit financier constaté d'avance pour 325 M€ (classé en comptes de régularisation passif) au titre des frais financiers générés par le portage d'une partie du matériel roulant.

Les impacts sur les comptes de l'EPIC en normes françaises de la nouvelle convention sont les suivants :

bilan :

ACTIF		PASSIF	
Autres immos financières	1 101	Autres dettes d'exploitation	-777
		Comptes de régularisation	-325
Total Actif	1 101	Total Passif	-1 101

compte de résultat :

Chiffre d'affaires	-220
Amortissements	151
Résultat financier	69
Résultat net	0

autres flux :

Capacité d'autofinancement	-151
----------------------------	------

1.1.1.2. TRANSFERTS D'ACTIFS FINANCIERS

En décembre 2012, une convention de cession de créances entre la SNCF et le Fonds Commun de Titrisation, ainsi qu'un acte d'acceptation de cession de créances entre le STIF et le Fonds Commun de Titrisation ont été signés permettant de céder une créance de 1 026 M€ correspondant aux investissements réalisés et mis en service à fin décembre 2012. La créance a été cédée le 20 décembre 2012 pour un montant net de 946 M€ et le produit financier constaté d'avance a été repris à hauteur de 325 M€.

1.1.2. TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

Le 2 janvier 2012, l'ensemble des activités des Trains d'Equilibre du Territoire (Corail, TéoZ, Lunéa et Intercités) a été regroupé sous un seul nom commercial, Intercités, afin d'afficher une image plus claire, de développer une offre cohérente et de répondre aux enjeux de la marque unique SNCF.

1.1.2.1. EVOLUTIONS DE LA CONVENTION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

La convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011 pour une durée de trois ans, a pour objectif de garantir l'avenir de 38 liaisons ferroviaires Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa et de maintenir la continuité de la mission de service public et d'une offre de moyenne et longue distance en France. L'Etat agit, à ce titre, comme Autorité Organisatrice des TET.

Le plafond de la contribution de l'Etat a été portée à 325 M€ pour l'année 2012, suite à la réunion interministérielle du 17 septembre 2012, publiée au JO du 6 octobre 2012. Dans ce cadre, SNCF reconnaît un revenu de 313 M€ pour l'année 2012.

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

Le conventionnement des TET a donné lieu à la création, par l'article 65 de la loi de finances 2011, d'un compte d'affectation spéciale dont le financement est assuré par trois types de recettes : une fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT), la contribution de solidarité territoriale (CST), et le produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF).

Une charge de CST de 135 M€ (dont 45 M€ de régularisation au titre de l'exercice 2011) et une charge de TREF de 200 M€ sont constatées dans les comptes au 31 décembre 2012.

1.1.3. GOUVERNANCE DU SYSTEME FERROVIAIRE

1.1.3.1. RECAPITALISATION DE GARES & CONNEXIONS

Afin de respecter le ratio Dette nette/Marge opérationnelle cible de 4, SNCF a procédé à une augmentation des capitaux propres de Gares et Connexions de 270 M€ au 1er janvier 2012.

1.1.3.2. PUBLICATION DU DECRET RELATIF AUX GARES DE VOYAGEURS ET AUTRES INFRASTRUCTURES DE SERVICES

Le 22 janvier a été publié au Journal Officiel le décret N°2102-70 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service ferroviaire, en application de la loi ORTF (loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) sur l'ouverture à la concurrence. Ce décret statue sur la création d'une direction autonome pour assurer la gestion des infrastructures et des gares au sein de l'activité Gares & Connexions, clarifie les missions des différents acteurs (Réseau Ferré de France, collectivités territoriales et SNCF) et précise la consistance des prestations régulées en gare ainsi que le modèle économique associé.

Le 7 novembre 2012, l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) a approuvé les règles de séparation comptable de l'activité Gares & Connexions, dans la décision n°2012-023.

1.1.4. SITUATION CONTRACTUELLE AVEC RFF

La plupart des conventions liant SNCF et RFF ont été renouvelées en 2012 :

- sur les métiers de l'Infrastructure, la convention Fournitures a été signée le 21 juin 2012 pour une durée de 1 an, la convention d'Entretien du réseau (remplaçant la convention de gestion de l'infrastructure depuis 2011) le 17 juillet 2012 pour un an également, la convention cadre SNCF Entrepreneur (prestations liées aux opérations d'investissements sur le réseau ferré national) le 23 juillet pour une durée de 2 ans ; la convention de Mandat est renouvelée annuellement par tacite reconduction ;
- à la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF), un avenant à la Convention de gestion du trafic et des circulations a été signé le 25 mars 2012 pour une durée de 3 ans ;
- à la Direction de l'Immobilier, la Convention de Prestations de Services et la Convention Financière ont été signées le 7 septembre 2012 pour une durée de 3 ans ;
- chez Gares & Connexions, la Convention de Services en Gare a été renouvelée le 2 octobre 2012 pour une durée de 3 ans.

1.1.5. LIQUIDATION DE SEAFRANCE

Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris a prononcé la cessation complète d'activité de SeaFrance, filiale du Groupe SNCF, spécialisée dans le trafic maritime entre la France et le Royaume-Uni. En conséquence, les créances détenues par l'EPIC SNCF et non garanties ont été intégralement dépréciées dans les comptes de l'EPIC SNCF au 31 décembre 2011. Au 31 décembre 2012, ces créances (180 M€) sont passées en pertes et les provisions correspondantes reprises (142 M€). De plus des indemnités ont été versées aux salariés pour 38 M€ sur l'exercice 2012.

1.1.6. EVOLUTION DE LA LEGISLATION FISCALE

La loi de finances pour 2013, qui a été publiée au Journal officiel du dimanche 30 décembre 2012, prévoit deux mesures qui impactent le montant d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF au 31 décembre 2012.

L'article 23 de la loi vient aménager la part des charges financières nettes déductibles qui résultent d'opérations réalisées avec des sociétés hors du groupe fiscal. Cette part est fixée à 85% pour les exercices 2012 et 2013, puis sera ramenée à 75% à compter des exercices 2014. Le mécanisme dit « du rabot », définit les charges financières nettes comme le total des charges financières venant rémunérer des sommes laissées ou mises à disposition de l'entreprise, diminué du total des produits financiers venant rémunérer des sommes laissées ou mises à disposition par l'entreprise. La loi précise, par ailleurs, que le montant des charges et produits financiers inclut le montant des loyers déduction faite de l'amortissement financier pratiqué par le bailleur et des frais et prestations accessoires facturés au preneur en cas d'opération de crédit-bail, de location avec option d'achat, ou de location simple de biens mobiliers conclue entre entreprises liées. Toutefois, ce mécanisme ne s'applique pas lorsque le montant total des charges financières nettes du groupe fiscal est inférieur à 3 M€.

Par ailleurs, l'article 24 de la loi prévoit, pour les exercices clos à compter du 31 décembre 2012, la limitation de l'imputation des déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice à 1 million d'euros, majoré d'un montant égal à 50% (au lieu de 60% en 2011) 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 cette disposition demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation de durée.

Suite à ces évolutions de législation, la charge d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF s'élève à 193 M€ au 31 décembre 2012.

1.2. PERSPECTIVES

1.2.1. REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE

Le 30 octobre 2012, le ministre des transports Frédéric Cuvillier a présenté les grandes lignes de la réforme à venir du système ferroviaire. Elle est construite autour des quatre objectifs suivants :

- mettre en œuvre une organisation du système ferroviaire à même de répondre aux besoins des usagers,
- restaurer les conditions d'un équilibre économique de long terme pour le système ferroviaire,
- conclure un nouveau pacte social pour les partenaires de la branche ferroviaire,
- préparer l'ouverture à la concurrence dans des conditions équitables sans l'accélérer.

Dans le cadre de cette réforme, l'ensemble des fonctions ayant trait à la gestion et la maintenance du réseau (Direction de la Circulation Ferroviaire, Infrastructure et RFF) sera réuni sous une entité unique, le Gestionnaire d'Infrastructure unifié (G.I.U.).

Ce chantier devrait déboucher sur une loi courant 2013.

1.3. EVENEMENTS POST-CLOTURE

Néant.

2. RESULTAT DE L'EXERCICE 2012

Normes Françaises

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Chiffre d'affaires	20 146	19 653	493
Production immobilisée et stockée	1 161	1 233	-72
Achats et charges externes	-9 833	-9 404	-429
Valeur ajoutée	11 473	11 481	-8
Autres produits d'exploitation	285	274	11
Impôts, taxes et versements assimilés	-939	-881	-58
Charges de personnel	-9 022	-8 804	-218
Excédent Brut d'Exploitation	1 797	2 070	-273
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	897	771	127
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1 640	-1 748	108
Autres charges d'exploitation	-26	-35	9
Résultat d'exploitation	1 028	1 057	-29
Produits financiers	1 751	1 255	496
Charges financières	-1 698	-1 689	-9
Résultat financier	53	-434	487
Résultat courant	1 081	623	458
Résultat exceptionnel	-54	-324	270
Impôt sur les résultats	-258	-147	-111
Résultat net	768	152	616

Le chiffre d'affaires s'établit à 20 146 M€ à fin décembre 2012, en progression de 2,5%.

Hors impact de la nouvelle convention signée avec le STIF le 3 mai 2012 de -220 M€, le chiffre d'affaires progresse de 713 M€, soit 3,6%, principalement du fait de la hausse des produits liés aux conventions avec RFF et au trafic soutenu des activités Voyages et TER.

La hausse des achats et charges externes de -429 M€ reflète, d'une part, la hausse des péages de -168 M€, soit 5,0%, et d'autre part, le développement de l'activité industrielle de SNCF Infra et des services aux voyageurs. Les achats et charges externes hors péages augmentent de -261 M€, soit 4,3%.

L'Excédent Brut d'Exploitation s'élève à 1 797 M€, en baisse de -273 M€, soit 13,2% par rapport à 2011. Retraité de l'impact de la nouvelle convention conclue avec le STIF de -220 M€, l'EBE est en diminution de 53 M€, soit 2,6%.

Le résultat d'exploitation est en baisse de 29 M€. Retraité de l'impact de la nouvelle convention signée avec le STIF (-69 M€), il progresse de 40 M€.

Le Résultat Financier progresse de 487 M€ par rapport à 2012. Retraité de l'impact de la nouvelle convention signée avec le STIF (+69 M€), la hausse s'élève à 418 M€. Le résultat financier 2012 positif de 53 M€ inclut notamment le résultat de +251 M€ réalisé suite à la cession de la créance financière détenue sur le STIF, les coûts financiers liés aux avantages au personnel (-105 M€), des pertes pour créances SeaFrance irrécouvrables (-38 M€).

Le Résultat Exceptionnel est négatif (-54 M€), sous l'effet notamment de la sanction de l'Autorité de la Concurrence relative au Fret (-61 M€).

L'impôt sur les résultats est en hausse de -111 M€. La charge d'impôt est impactée par l'augmentation de -45 M€ de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) ainsi que par l'évolution de la législation fiscale.

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net au 31 décembre 2012 est un **bénéfice de 768 M€** contre 152 M€ au 31 décembre 2012.

2.1. CHIFFRE D'AFFAIRES

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

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation	%
SNCF Voyages	5 815	5 682	133	2,3%
SNCF Proximités	7 524	7 434	90	1,2%
Gares & Connexions	245	227	18	8,2%
SNCF Infra	4 993	4 660	333	7,1%
Fret SNCF	1 052	1 149	-97	-8,5%
Fonctions communes	516	501	15	3,0%
Chiffre d'affaires EPIC	20 146	19 653	493	2,5%

Le chiffre d'affaires de l'EPIC progresse de 493 M€. Hors impact de la nouvelle convention signée avec le STIF (-220 M€), il progresse de 713 M€, soit 3,6%.

L'évolution du chiffre d'affaires externe est marquée en 2012 par :

- l'amélioration du chiffre d'affaires de l'Infrastructure suite au renouvellement des principales conventions avec RFF (cf. Faits marquants point 1. et Commandes publiques de prestations de service ci-dessous) ;
- la progression des produits du trafic de SNCF Voyages ;
- la hausse du chiffre d'affaires de SNCF Proximités tirée par :
 - ✓ la croissance du trafic TER et la résolution favorable de litiges,
 - ✓ la hausse de la contribution des Trains d'Equilibre du Territoire, même si minorée par l'impact défavorable de la crise des sillons et la modification de l'offre,
 - ✓ malgré la diminution mécanique de 220 M€ du chiffre d'affaires de Transilien du fait des caractéristiques de la nouvelle convention.
- la diminution du chiffre d'affaires de Fret SNCF souffrant d'une baisse de produits du trafic dans un contexte de récession du transport de marchandises.

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

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	3 177	3 070	106
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	875	847	28
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	2 301	2 223	79
Travaux pour RFF	1 783	1 561	221
Total RFF	4 959	4 631	328
Compensations tarifaires régionales	452	429	23
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	3 747	3 781	-35
Total Régions et STIF	4 199	4 210	-12
Presse	4	5	-0
Tarifs sociaux	48	65	-16
Défense	173	166	7
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	313	209	104
Total Etat	539	445	94
TOTAL	9 696	9 286	410

L'augmentation du chiffre d'affaires avec RFF de 328 M€ traduit la hausse de la base des différentes conventions dans le cadre de leur renouvellement (cf. Faits marquants), principalement celles de la convention Entrepreneur et de la convention de Gestion de l'infrastructure.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF sont en baisse par rapport à 2011 (-12 M€). Les produits perçus du STIF ont diminué de 110 M€ du fait des caractéristiques de la nouvelle convention, tandis que les forfaits facturés aux Autorités Organisatrices Régionales ont augmenté de 76 M€ et les compensations tarifaires régionales de 23 M€.

L'augmentation des commandes publiques de l'Etat de 94 M€ provient essentiellement des revenus de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET). La signature le 17 novembre 2012 de l'avenant de la convention TET pour les années 2011 à 2013 a, en effet, porté la contribution de l'Etat de 210 M€ au titre de 2011, à un montant pouvant atteindre 325 M€ au titre de 2012. A fin décembre 2012, le chiffre d'affaires reconnu au titre de la convention 2012 s'élève à 313 M€.

2.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Production Immobilisée Personnel	205	225	-20
Matériel Roulant	119	135	-17
Installations Fixes	86	90	-3
Production Immobilisée ACE	848	828	19
Matériel Roulant	298	303	-5
Installations Fixes	550	525	24
Total Production Immobilisée	1 052	1 053	0
Matériel Roulant	417	438	-21
Installations Fixes	636	615	21
Production stockée	108	180	-72
TOTAL	1 161	1 233	-72

La production immobilisée du matériel roulant est en baisse de 21 M€ par rapport à décembre 2011. Les programmes de transformations / révisions de matériel ont ralenti chez Voyages et TER, mais ont progressé chez Intercités.

La production immobilisée des installations fixes est en hausse de 21 M€ par rapport à 2011. En 2012, les projets principaux ont concerné des projets SI, la poursuite du remplacement de la technologie Radio sol train par une nouvelle technologie Telecom, les pôles d'échange multimodaux de Montpellier Saint Roch et Toulon, l'extension du centre de maintenance TGV à Nice Saint Roch et du technicentre de Lyon Guillotière, les travaux en gares de Paris Lyon et Nantes Châteaubriant.

La production stockée est en baisse de 72 M€ au 31 décembre 2012 du fait de la baisse des stocks de l'activité Infra (-71 M€).

2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PEAGES)

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

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Achats de matières et fournitures	-1 379	-1 333	-46
Utilisation moyens de transports et de traction	-660	-629	-31
Travaux entretien et maintenance	-862	-802	-61
Charges de patrimoine	-893	-849	-43
Locations matériel et engins	-251	-265	15
Prestations d'escale	-32	-34	2
Energie de traction	-624	-650	26
Charges de commission et de distribution	-243	-224	-19
Prestations informatiques	-470	-374	-96
Prestations d'études et de recherche	-257	-222	-35
Autres charges	-676	-703	27
Total	-6 347	-6 086	-261

Les achats et charges externes (hors péages) sont en hausse de -261 M€ par rapport à 2011 du fait de la hausse de l'activité industrielle de SNCF Infra et des services aux voyageurs.

2.4. PEAGES

Les péages se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Péages RFF	-3 341	-3 184	-157
Péages Eurotunnel	-140	-130	-10
Péages autres	-5	-5	-1
Total	-3 486	-3 319	-168

L'augmentation des péages de -168 M€ provient essentiellement de l'inflation ferroviaire et de la majoration des péages TET.

2.5. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

Les autres produits d'exploitation sont les suivants :

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Subventions d'exploitation	32	29	3
Autres produits / transfert de charges	253	244	9
Total	285	274	11

Les autres produits d'exploitation augmentent de 11 M€ par rapport à 2011.

Ils regroupent des indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction des conditions contractuelles avec des tiers, notamment la refacturation des péages à EIL.

2.6. IMPOTS ET TAXES

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Taxes professionnelles dont :	-500	-475	-25
<i>Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)</i>	-186	-163	-23
<i>Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux</i>	-246	-246	0
<i>Cotisation foncière des entreprises</i>	-50	-46	-3
<i>Autres taxes professionnelles</i>	-17	-18	1
Taxes foncières	-49	-51	2
Taxe EPSF (Etabl Public de Sécurité Ferro.)	-28	-28	0
C3S (Organic)	-27	-25	-2
Taxe d'apprentissage	-36	-35	-1
CST (Contribution de Solidarité Territoriale)	-135	-90	-45
FPSPP	-7	-3	-4
Participation Employeurs Effort Construction	-25	-24	-1
Autres impôts et taxes	-132	-149	18
Total	-939	-881	-58

La hausse des impôts et taxes de -58 M€ en 2012 s'explique principalement par :

- la charge complémentaire de -45 M€ au titre de la Contribution de Solidarité Territoriale 2011,
- et l'augmentation de -25 M€ des taxes professionnelles essentiellement expliquée par la hausse de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises.

2.7. CHARGES DE PERSONNEL

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

(en millions d'euros)

Charges de personnel 2011	-8 804
Hausse des effectifs	-7
Hausse du coût moyen agent	-175
Hausse des départs anticipés	-6
Autres	-30
Charges de personnel 2012	-9 022

Les charges de personnel augmentent de -218 M€, en lien principalement avec la hausse du coût moyen agent (+2,0%).

2.8. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2012 s'établit à 1 797 M€, en diminution de 273 M€ (-13%) par rapport à 2011.

Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

(en millions d'euros)

Excédent Brut d'Exploitation 2011	2 070
Développement de l'activité	493
Diminution des productions immobilisée et stockée	-72
Alourdissement des achats et charges externes (hors péages)	-261
Alourdissement des péages	-168
Augmentation des charges de personnel	-218
Augmentation des impôts et taxes	-58
Autres	11
Excédent Brut d'Exploitation 2012	1 797

2.9. AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	- 759	- 886	127
Immobilisations incorporelles	- 91	- 84	- 6
Immobilisations matériel ferroviaire	- 317	- 469	152
Autres immobilisations corporelles	- 351	- 332	- 19
(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation	16	- 92	108
Dépréciations des immobilisations	2	- 6	8
Dépréciations sur actif circulant	18	- 107	125
Provisions pour risques et charges	- 4	21	- 25
Autres charges de gestion	- 26	- 35	9
Total	- 769	- 1 013	244

Dotations nettes aux amortissements d'exploitation :

La diminution du poste s'explique notamment par la reprise de la quote-part de subvention 2012 dans le cadre de la nouvelle convention avec le STIF (151 M€).

Dépréciations et provisions d'exploitation:

Les dépréciations sur actif circulant 2011 intégraient une dépréciation de stocks de l'Infrastructure de -104 M€.

2.10. RESULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation est positif à 1 028 M€, en baisse de 29 M€ par rapport à 2011. Retraité des effets de la nouvelle convention signée avec le STIF (-69 M€), il s'élève à 1 097 M€, en progression de 40 M€ par rapport à 2011.

Le résultat d'exploitation est impacté :

- chez SNCF Voyages, par la hausse de la Contribution de solidarité territoriale pour 2012 (-45 M€) et le développement de projets visant à améliorer les services aux voyageurs ;
- chez SNCF Proximités, par le règlement favorable de litiges (TER), la mise en place d'un contrat plus exigeant en terme de qualité de production (Transilien), la crise des sillons sur les produits du trafic (Intercités) ;
- chez SNCF Infra, par la volumétrie de travaux à la hausse et des régularisations avec RFF ;
- chez Fret SNCF, par une maîtrise des charges dans un contexte économique défavorable pesant sur l'activité.

2.11. RESULTAT FINANCIER

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Coût endettement financier net	-171	-135	-36
Coût financier des avantages au personnel	-105	-20	-85
Dividendes	5	5	0
Autres charges financières	-836	-923	87
Autres produits financiers	1 159	639	520
Résultat financier	53	-434	487

Le résultat financier ressort positif à 53 M€ au 31 décembre 2012, alors qu'il était négatif de 434 M€ au 31 décembre 2011, soit une progression de 487 M€.

Le coût de l'endettement financier net augmente de -36 M€, notamment en raison de l'impact de la baisse des taux d'intérêts sur la rémunération de la trésorerie et de l'effet de la diminution de l'encours moyen des prêts accordés aux filiales.

Le coût financier des avantages au personnel augmente de -85 M€ en raison principalement de la baisse du taux d'actualisation sur 2012 (2,55% à fin décembre 2012 contre 3,80% à fin décembre 2011).

Les autres charges financières comprennent -356 M€ de loyers sur contrats de Lease, -66 M€ de provisions pour pertes de change, -180 M€ de passage en pertes sur créances irrécouvrables des créances SeaFrance et des frais d'escompte pour -73 M€ suite à la cession de la créance financière détenue sur le STIF au titre de la nouvelle convention de financement en 2012.

Les autres produits financiers comprennent principalement la reprise de la provision pour dépréciation des créances SeaFrance pour 142 M€, un profit de 325 M€ suite à la cession de la créance détenue sur le STIF et un profit de 280 M€ sur les opérations de Lease UK (qui résulte essentiellement de la perception de la commission de vente).

2.12. RESULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2012 est positif de 1 081 M€, en augmentation de 458 M€ par rapport à 2011.

2.13. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel à fin décembre 2012 est une charge nette de 54 M€.
Il inclut les principaux éléments suivants :

Plus values nettes de cessions d'actifs 126 M€ dont :

- des plus-values sur cessions d'installations fixes corporelles : 119 M€, dont 76 M€ sur des immeubles repris à bail et 43 M€ au titre de cessions immobilières diverses ;
- des plus-values sur cessions de matériel ferroviaire à Akiem : 6 M€.

Amortissements et provisions -147 M€ dont :

- les dépréciations complémentaires sur Infrastructure pour -149 M€ et sur les autos trains et trains spéciaux pour -3 M€ ;
- la reprise nette de perte de valeur sur l'UGT Fret pour 31 M€ ;
- la dotation nette de dépréciations sur l'UGT TGV pour -71 M€ ;

- des radiations exceptionnelles pour -61 M€ dont -33 M€ sur les installations fixes et -28 M€ sur le matériel roulant ;
- une reprise nette des provisions pour risques et charges de 81 M€ qui s'explique par des dénouements favorables de litiges avec les AO (81 M€).

D'autres charges exceptionnelles pour -33 M€, dont :

- des facturations à RFF de défauts de qualité des sillons attribués pour 15 M€,
- compensées par -61 M€ de pénalités à verser suite à la décision de l'Autorité de la concurrence relative au Fret.

2.14. IMPOTS SUR LES RESULTATS

La charge nette d'impôt sur les sociétés 2012 de la SNCF s'élève à -258 M€. Elle se décompose comme suit :

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Produit d'intégration fiscale	109	110	-1
Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) (a)	-200	-155	-45
Impôt sur les sociétés (b)	-193	-116	-77
Autres (c)	26	14	12
Total	-258	-147	-111

- (a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)
 (b) L'EPIC est redevable de l'impôt sur les sociétés depuis 2011
 (c) La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt recherche et apprentissage ainsi que l'économie réalisée sur la liquidation de l'impôt sur les sociétés 2011.

Le 1^{er} juillet 1988, l'EPIC SNCF a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code Général des Impôts. Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué de 258 sociétés au 31 décembre 2012 (périmètre déclaré y compris l'EPIC SNCF) dont principalement SNCF Participations, Ermewa Ferroviaire, ICF Novedis, et les filiales françaises des groupes Géodis et de la SNEF.

Aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est définitivement acquis à l'EPIC SNCF, société mère du groupe fiscalement intégré.

Au 31 décembre 2012, SNCF constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -258 M€ contre une charge de -147 M€ en 2011. Ce montant inclut le produit d'intégration fiscale (109 M€ en 2012 contre 110 M€ en 2011), les crédits d'impôt apprentissage (CIA) qui s'élèvent à 5,5 M€, le crédit d'impôt Recherche (6,9 M€), la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour - 200 M€ (charge d'impôt) ainsi qu'une économie liée à la liquidation de l'impôt sur les sociétés 2011.

Après imputation, le montant des déficits reportables du groupe fiscal SNCF au 31 décembre 2012 s'élève à 3 996 M€ (au titre des déficits constitués depuis 1988, date de création du Groupe) contre 4 617 M€ au 31 décembre 2011.

La charge d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF s'élève à -193 M€, notamment suite à l'évolution de la législation fiscale qui limite l'imputation des reports déficitaires (de 60% à 50%).

2.15. RESULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net à fin décembre 2012 est un bénéfice de 768 M€, contre 152 M€ au 31 décembre 2011.

3. EVOLUTION DE CASH FLOW LIBRE

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Capacité d'Autofinancement après impôt, hors dividendes reçus et versés	1 178	1 660	-482
<i>Acquisitions immobilisations</i>	-2 148	-2 177	29
<i>Subventions d'investissements reçues</i>	689	547	142
Investissements nets de subventions	-1 459	-1 630	171
Cessions encaissées	1 241	361	880
Cash Flow Libre	960	390	570

La Capacité d'Autofinancement est positive à 1 178 M€, en diminution de 482 M€ par rapport à 2011, notamment du fait de la baisse de l'excédent brut d'exploitation (-273 M€), de l'augmentation des charges d'IS (-111 M€ en partie liés à la hausse de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires), du passage en pertes sur créances irrécouvrables des créances Seafrance (-38 M€), de la hausse du coût de l'endettement financier net (-36 M€).

Les investissements sur fonds propres sont stables.

Les cessions encaissées comprennent les produits de cession de la créance détenue sur le STIF par Transilien nets de frais (946 M€).

Sous l'effet de ces éléments, le Cash Flow Libre ressort à 960 M€ en progression de 570 M€ par rapport à 2011.

4. EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

L'endettement net diminue de 664 M€ par rapport à 2011 :

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
CAF (y compris financier cash et dividendes reçus)	1 183	1 665	-482
Reclassement résultat financier cash	302	239	63
Reclassement dividendes reçus	-5	-5	0
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	-189	-92	-97
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 290	1 807	-518
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a) (b)	-2 148	-2 177	29
Subventions d'investissement encaissées	689	547	142
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a) (c)	295	361	-66
Cessions de la créance STIF	946		
Acquisitions de titres (c)		-3	3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-218	-1 272	1 055
Dividendes payés	-199	-69	-130
Dividendes reçus	5	5	0
Charges financières nettes cash	-302	-239	-63
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-496	-303	-192
Effet de change sur dérivés		-20	20
Variation des écarts de change des ICNE sur swaps	-1	-23	22
Autres effets sur endettement net (d)	89	33	56
Autres variations de l'endettement net	88	-10	98
Variation calculée de l'endettement net	664	221	444
Endettement d'ouverture	4 477	4 698	-221
Endettement de clôture	3 813	4 477	-664

(a) Y compris opérations intragroupe

(b) Y compris variation de BFR Investissement

(c) Hors apport partiel d'actif ICF en 2011

(d) Dont une reprise de provision pour dépréciation des créances SeaFrance (142 M€)

5. CONCOURS PUBLICS

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

(en millions d'euros)	2012	2011	Variation
Subventions d'exploitation	32	29	3
Subventions d'investissement reçues (a)	689	547	142
Total	721	576	145

(a) dont financement de matériel Transilien et TER de 586 M€ au 31 décembre 2012

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 Transilien et 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 SNCF 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 :

(en millions d'euros)	Echus			Total échus	Total non échus	Total
	Moins de 30 jours	30 à 60 jours	Plus de 60 jours			
Dettes fournisseurs d'exploitation	90	-30	50	111	1 433	1 544
Dettes fournisseurs d'immobilisations	2	0	-6	-4	151	147
Total	92	-30	44	107	1 584	1 691

Cf. Annexe aux comptes EPIC normes françaises note 18

7. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

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

(en millions d'euros)

Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2009	2010	Néant
2010	2011	69
2011	2012	199

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

(en millions d'euros)	2012	2011	2010	2009	2008
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	20 146	19 653	18 753	18 525	18 519
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 769	1 277	1 329	832	1 600
Impôts sur les résultats (intégration fiscale)	-258	-147	41	76	60
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	768	152	541	-382	633
PERSONNEL					
Effectif moyen payé	156 111	156 049	157 894	161 771	163 485
Montant de la masse salariale	9 022	8 804	8 707	8 667	8 591