



***Exercice 2017***

***COMPTES DISSOCIES DE GESTION  
SNCF COMBUSTIBLE***

**(NORMES IFRS)**

**Sauf indication contraire les montants sont exprimés en millions d'€uros**

# Sommaire

<b>Préambule</b>	<b>4</b>
<b>Bilan</b>	<b>5</b>
<b>Compte de résultat</b>	<b>6</b>
<b>Etat des flux de trésorerie</b>	<b>7</b>
<b>Notes explicatives aux comptes dissociés</b>	<b>8</b>
<b>1 Périmètre</b>	<b>8</b>
<b>2 Evènements marquants de l'année 2017</b>	<b>8</b>
2.1 Présentation du compte de résultat .....	8
2.2 Conséquences des décisions de l'ARAFER .....	8
2.3 Evolution du prix du gazole et volumes distribués .....	10
<b>3 Evolution des règles de gestion</b>	<b>10</b>
<b>4 Principes comptables et règles de gestion</b>	<b>11</b>
4.1 Bilan .....	11
4.2 Compte de resultat.....	19
<b>5 Informations complémentaires sur le Bilan</b>	<b>23</b>
5.1 Immobilisations incorporelles et corporelles.....	23
5.2 Actifs financiers.....	24
5.3 Stocks et encours.....	24
5.4 Créances d'exploitation.....	24
5.5 Trésorerie et équivalent trésorerie .....	25
5.6 Capitaux propres.....	25
5.7 Provisions non courantes.....	25
5.8 Engagements envers le personnel.....	26
5.9 Passifs financiers .....	26
5.10 Dettes d'exploitation.....	26
<b>6 Informations complémentaires sur le compte de résultat</b>	<b>28</b>
6.1 Chiffre d'affaires.....	28
6.2 Achats et charges externes.....	29
6.3 Charges de personnel.....	29
6.4 Impôts et taxes.....	30
6.5 Autres produits et charges opérationnels.....	30
6.6 Marge opérationnelle .....	30
6.7 Dotations aux amortissements.....	31
6.8 Variation nette des provisions .....	31
6.9 Dépréciation d'immobilisations et pertes de valeurs .....	31

6.10	Résultat de cession d'actifs.....	31
6.11	Résultat opérationnel .....	31
6.12	Résultat financier .....	31
6.13	Impôts sur les sociétés.....	32
6.14	Résultat net de l'exercice .....	32
<b>7</b>	<b>Engagements Hors Bilan (EHB)</b>	<b>33</b>
7.1	Engagements reçus .....	33
7.2	Engagements donnés .....	33
<b>8</b>	<b>Evènements post-clôture</b>	<b>34</b>
8.1	Publication du rapport de monsieur Spinetta .....	34

# PRÉAMBULE

---

L'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) SNCF Mobilités est organisé autour de six Activités commerciales (SNCF Transilien, Activité TER, SNCF Intercités, Voyages SNCF, SNCF Gares & Connexions et Fret SNCF), une activité d'approvisionnement en gazole non routier (SNCF Combustible) et des Fonctions Communes regroupant Matériel, Traction et les fonctions support.

SNCF Mobilités établit les présents comptes dissociés de gestion aux termes :

- des articles L2122-4, L2123-1, L2144-1 et 2 du Code des Transports,
- de l'article 11-2 paragraphe IV du décret n° 2012-70,
- des articles 37 et 38 du décret n°2015-138,

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

Les comptes dissociés de gestion ont été établis à partir des comptes sociaux et des comptes du Groupe SNCF Mobilités arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2018. Par conséquent, les principales estimations prises en compte dans les comptes dissociés sont celles arrêtées à cette même date.

Les comptes dissociés de gestion présentés ci-après concernent l'Activité SNCF COMBUSTIBLE

## BILAN

En M€	31/12/2017	Variation
Immobilisations incorporelles	0	0
Immobilisations corporelles	28	28
<b>Actifs non courants</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
Stocks et en-cours	6	6
Créances d'exploitation	9	9
<b>Actifs courants</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
<b>ACTIF</b>	<b>43</b>	<b>43</b>
Provisions non courantes	18	18
Dettes de trésorerie	6	6
<b>Passifs non courants</b>	<b>24</b>	<b>24</b>
<b>Dettes d'exploitation</b>	<b>18</b>	<b>18</b>
<b>PASSIF</b>	<b>43</b>	<b>43</b>

## COMPTE DE RESULTAT

En M€	31/12/2017	Variation
Chiffre d'affaires	58	58
Achats et charges externes	-57	-57
Charges de personnel	-1	-1
Impôts et taxes	0	0
Autres produits et charges opérationnels	20	20
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
Dotations aux amortissements	-1	-1
Variation nette des provisions	-18	-18
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Dépréciations d'immobilisations et pertes de valeur	0	0
Résultat de cession d'actifs	0	0
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Résultat des activités ordinaires</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Impôt sur les sociétés	0	0
<b>Résultat net</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## ETAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau des flux de trésorerie est construit selon la méthode dite « indirecte » qui consiste à corriger le résultat net de l'entreprise, des charges et produits sans incidence sur la trésorerie.

En M€	31/12/2017
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>24</b>
Résultat net	0
Ajustements	19
Elim. des amortissements et provisions	19
Variation des activités opérationnelles	4
Incidence de la variation du BFR	4
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>-2</b>
Incidence des acquisitions / cessions interne EPIC	-1
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>0</b>
<b>Autres effets sur la Trésorerie</b>	<b>-28</b>
Incidence des transferts entre activité sur la trésorerie	-28
<b>Trésorerie</b>	<b>-6</b>
<b>Trésorerie d'ouverture</b>	<b>0</b>
<b>Trésorerie de clôture</b>	<b>-6</b>

# NOTES EXPLICATIVES AUX COMPTES DISSOCIÉS

---

## 1 PERIMETRE

SNCF Combustible exploite les installations de service d'approvisionnement en gazole non routier permettant l'alimentation des engins moteurs ferroviaires appartenant aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Cette activité est régulée au sens de la réglementation propre aux activités ferroviaires, et en particulier des articles L. 2123-1 et suivants du Code des transports et du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire. Elle s'exerce conformément à une offre de référence, établie pour chaque horaire de service par l'exploitant d'installations de service et comportant des tarifs soumis à un avis conforme de l'ARAFER.

Conformément aux dispositions précitées, le montant des tarifs des prestations régulées ne peut pas dépasser le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, lequel est défini comme le taux de rémunération du capital propre.

SNCF Combustible a été rattaché à l'EPIC SNCF Mobilités au 01/07/2017.

En 2017, les variations enregistrées dans les tableaux ne portent que sur un semestre de l'exercice 2017. Les soldes au 31/12/2017 ne peuvent être comparés à ceux – nuls – au 31/12/2016.

## 2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'ANNÉE 2017

### 2.1 PRÉSENTATION DU COMPTE DE RÉSULTAT

Le groupe SNCF Mobilités a décidé de modifier la détermination de la marge opérationnelle à compter du 1er janvier 2017. La marge opérationnelle est présentée selon une nouvelle définition qui respecte les critères indiqués par les différentes normes telles que IAS 1, IAS 37 et IAS 8.

En conséquence, les reprises de provisions utilisées (auparavant classées en marge opérationnelle dans les « autres produits et charges ») sont présentées sur la ligne « Variation nette des provisions », à l'identique des reprises de provisions non utilisées.

### 2.2 CONSÉQUENCES DES DÉCISIONS DE L'ARAFER

#### **Mise en demeure de l'EPIC SNCF de ne plus exploiter les stations d'approvisionnement en combustible :**

Dans le cadre de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et de ses décrets d'application, SNCF Combustible avait été rattachée à l'EPIC SNCF au 1er juillet 2015, comme centre de compétences et de services partagé au sein de la Direction Stratégie et Régulation. Ce positionnement avait pour objet de garantir en externe l'indépendance de SNCF Combustible par rapport à l'entreprise ferroviaire SNCF.

Cependant, aux termes de la décision n° 2016-078 en date du 25 mai 2016 de l'ARAFER :

« La SNCF est mise en demeure de se conformer, au plus tard le 30 juin 2017, à l'obligation prévue par l'article L. 2102-1 du code des transports de ne pas exercer les missions d'exploitation des installations d'approvisionnement en combustible de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, respectivement prévues aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1 du même code. »



En conséquence, il a été décidé de céder SNCF Combustible à SNCF Mobilités pour se mettre en conformité avec la législation.

Cette cession permet de surcroît :

- à SNCF Mobilités de maîtriser ses approvisionnements en gazole non routier pour sécuriser sa production ferroviaire (et par suite, celle des autres entreprises ferroviaires) ;
- de limiter ce transfert à 17 agents (ceux de SNCF Combustible), tandis qu'un transfert à SNCF Réseau aurait pu également impliquer le transfert des prestataires locaux positionnés à SNCF Mobilités ;
- de conserver la propriété et la maîtrise des installations au sein des technicentres.

A ce titre, une convention de cession a été signée, complétée d'un avenant portant sur la finalisation des opérations et des montants de cession.

La cession de SNCF Combustible à SNCF Mobilités est effective depuis le 1er juillet 2017, comme attendu par l'ARAFER dans sa mise en demeure.

SNCF Combustible est depuis cette date une Direction spécifique rattachée à la Direction générale déléguée Performance de SNCF Mobilités, afin de garantir son indépendance comptable, décisionnelle et organisationnelle.

Ce repositionnement a eu des conséquences importantes pour SNCF Combustible, gérées comme projet en tant que tel, en particulier (liste non limitative) : évolution nécessaire du modèle de gestion en milieu d'année, recréation des comptes d'investissements et de dépollution sur la nouvelle organisation, ressaisie d'environ 300 commandes sur les projets en cours (avec nécessité de mettre à jour les coordonnées et d'informer les fournisseurs), mise à jour des contrats établis à partir de l'EPIC SNCF après validation par les circuits habituels, actualisation des délégations de pouvoir et des habilitations dans les outils (comptables en particulier).

D'autre part, SNCF Combustible au sein de SNCF Mobilités porte dans son bilan depuis sa création au 1<sup>er</sup> juillet 2017 les actifs des stations-service de SNCF Mobilités (auparavant détenus par la Direction de la Traction), ce qui permet de concentrer les responsabilités de propriétaire des stations de SNCF Mobilités et d'exploitant au sein de la même expertise.

Par ailleurs, les comptes de la Division SNCF Combustible restent ouverts en comptabilité sur l'EPIC SNCF sur le second semestre 2017 et le 1<sup>er</sup> semestre 2018 pour solder les opérations de la cession vers SNCF Mobilités ainsi que l'apurement des comptes restant à la charge de l'EPIC SNCF (clients, fournisseurs, certaines dettes et créances fiscales et sociales,...).

### **Validation des tarifs 2017 et 2018 :**

Le 14 décembre 2016, l'ARAFER a émis un avis favorable sur la redevance relative à la fourniture du gazole livré (c'est-à-dire sur les éléments endogènes entrant dans l'assiette de calcul des tarifs du gazole non routier, en particulier le coût du transport) et défavorable sur les autres redevances de SNCF Combustible (c'est-à-dire sur les éléments exogènes tels que le forfait des prestataires locaux et le loyer des stations-service, qui sont les plus significatifs dans la constitution des tarifs).

Dès son changement d'EPIC au 1<sup>er</sup> juillet 2017, SNCF Combustible - désormais au sein de SNCF Mobilités - a saisi une nouvelle fois l'ARAFER sur ses tarifs 2017 révisés et sur ses tarifs 2018.

L'instruction a abouti à un avis favorable de l'ARAFER sur l'ensemble des tarifs (avis n°2017-121 et 2012-122 adoptés le 20 novembre 2017).

Cependant, les tarifs validés sont inférieurs à ceux facturés en réel par SNCF Combustible dans l'attente de l'avis favorable, ce qui a nécessité, afin de rembourser aux clients le trop perçu, d'émettre des avoirs depuis l'EPIC SNCF au titre des distributions de gazole intervenues sur le 1<sup>er</sup> semestre et depuis l'EPIC SNCF Mobilités au titre des distributions de gazole déjà intervenues à date sur le 2<sup>nd</sup> semestre.

En contrepartie, les prestataires locaux de SNCF Mobilités et les propriétaires des stations-service (Direction de la Traction sur le 1<sup>er</sup> semestre et SNCF Réseau sur toute l'année) ont restitué à SNCF Combustible les montants en dépassement par rapport aux assiettes de charges retenues par l'ARAFER dans les tarifs.

Toutes ces corrections ont fait l'objet d'avenants aux contrats de prestations initiaux (n°2 au titre des prestations opérationnelles et n°3 au titre de la mise à disposition des stations) signés par les différents partenaires et ont été comptabilisées sur l'exercice 2017.

## 2.3 EVOLUTION DU PRIX DU GAZOLE ET VOLUMES DISTRIBUÉS

L'accord de réduction de la production mondiale obtenu par l'OPEP fin novembre 2016 avait eu pour conséquence une augmentation du prix moyen du gazole non routier sur la fin de 2016 et jusqu'en février 2017.

Les mois suivants ont montré un retournement de tendance plutôt modéré jusqu'en juin 2017, la hausse ne reprenant que depuis juillet (un peu atténuée par la remontée de l'euro face au dollar). Cette hausse se poursuit depuis lors, l'OPEP poursuivant sa politique de réduction de la production à la suite du nouvel accord intervenu fin novembre 2017.

Ces évolutions du prix matière sont en revanche sans incidence sur le résultat de SNCF Combustible puisque son modèle de gestion prévoit une refacturation du gazole au tarif auquel elle l'achète aux fournisseurs pétroliers.

En revanche, la réduction des volumes distribués, accentuée sur le 2<sup>nd</sup> semestre 2017, prive SNCF Combustible d'une partie de la refacturation de ses coûts du service (hors matière) à ses clients, pesant de ce fait sur son résultat.

## 3 EVOLUTION DES RÈGLES DE GESTION

Les évolutions des règles de gestion de l'exercice 2017 ne sont pas appliquées rétrospectivement et n'ont pas été prises en compte dans l'exercice comparatif 2016.

Les principales évolutions des règles de gestion de l'exercice 2017, validées par le Comité d'Audit des Comptes et des Risques du 14 décembre 2016 et du 26 juillet 2017, sont présentées ci-après.

Les impacts des évolutions des règles de gestion sont présentés selon la convention de signe suivante : un montant négatif est une charge complémentaire, un montant positif est un produit additionnel.

### Règle PI/PE 3 "Énergie gazole"

Au 1er juillet 2017, SNCF Combustible est transféré de l'EPIC SNCF à l'EPIC SNCF Mobilités au sein d'une entité spécifique afin de garantir son indépendance organisationnelle vis-à-vis des transporteurs. Le responsable de SNCF Combustible est rattaché au Directeur Général Délégué Performance, afin de garantir son indépendance décisionnelle, en particulier vis-à-vis de l'Entreprise Ferroviaire SNCF Mobilités. Les charges et produits auparavant externes deviendront internes pour le second semestre. La facturation de SNCF vers SNCF Mobilités est supprimée. La facturation des exploitants opérationnels de SNCF Mobilités vers SNCF Combustible est reclassée de l'externe vers l'interne. Les modalités de tarification antérieures sont conservées (tarification régulée).

## 4 PRINCIPES COMPTABLES ET RÈGLES DE GESTION

Les comptes dissociés de gestion de SNCF COMBUSTIBLE sont établis :

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

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

### 4.1 BILAN

Chaque Activité est pilotée par une équipe de Direction dédiée. Ainsi, chaque Activité est responsable des éléments bilanciaux suivants :

- actif immobilisé,
- actif circulant,
- provisions,
- dettes d'exploitation.

Les capitaux propres et l'endettement, conformément à la règle de gestion définie et présentée dans les paragraphes suivants, font l'objet d'une actualisation périodique par la Direction Financière de SNCF Mobilités.

#### 4.1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

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

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

#### **Régime de possession par SNCF Mobilités des biens immobiliers remis en jouissance par l'Etat**

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

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

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

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

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

### **Biens propres**

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

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

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

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

### **Transferts entre activités**

Les transferts se font sur la base de la valeur nette comptable (VNC) des immobilisations conformément à la règle de gestion R1 relative aux transferts d'actifs.

Le transfert des subventions afférentes aux actifs suit le même principe de transfert en contrepartie de la trésorerie interne. A noter que les subventions d'investissements attachées à des immobilisations qui font l'objet d'un transfert à une autre activité, ne seront transférées qu'après l'accord des organisations qui les ont attribuées.

Lorsque les actifs cédés sont dépréciés, l'activité cédante procède préalablement aux transferts à une reprise de ses dépréciations.

### **Frais d'acquisition des immobilisations**

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

### **Modes et durées d'amortissement des immobilisations corporelles**

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

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

<b>Installations fixes</b>	
Aménagements des terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	
- Gros œuvre	50 ans
- Clos et couvert	25 ans
- Second œuvre	25 ans
- Aménagements	10 à 15 ans
- Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)	
- Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
- Aménagements	15 ans
- Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

### **Immobilisations en cours**

L'activité/domaine est amenée à créer des immobilisations pour elle-même ou destinées à être transférées à d'autres Activités et Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités.

### **Dépréciation des immobilisations incorporelles et corporelles**

#### Cas général

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

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

#### Tests de perte de valeur

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

Les tests sont réalisés au niveau de chaque UGT<sup>1</sup>, représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

---

*1 L'Unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs. Le découpage des UGT pour les comptes dissociés est identique à celui pour les comptes de l'EPIC.*

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

- les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur une durée de 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation attendue en France, dans la limite de la durée de vie des immobilisations testées ou à l'infini pour les écarts d'acquisition et autres actifs incorporels à durée de vie indéfinie;
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature de l'activité.

## Subventions d'investissements

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

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent (immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concession). Les subventions relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

### 4.1.2 Créances d'exploitation

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

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

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

### 4.1.3 Conversion des opérations en devises

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

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture.

Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont enregistrés au compte de résultat ou comme composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

#### 4.1.4 Capitaux propres

##### Équivalent capital

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

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

##### Réserves

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

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

##### Dividendes internes

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

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

Une activité relevant de la catégorie « speculative » correspond à la notation BB selon les standards des agences de notation, ne verse pas de dividende interne.

#### 4.1.5 Endettement net et trésorerie

La dette externe est intégralement portée par les Fonctions Transverses de l'EPIC SNCF Mobilités.

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

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

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

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

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

Pour une activité structurellement déficitaire, l'ensemble de la trésorerie court terme est affectée en endettement long terme. Par conséquent, seuls des frais financiers long terme sont facturés à une activité structurellement déficitaire.

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

#### 4.1.6 Provisions

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'entreprise ou d'engagements externes, engageant SNCF Mobilités sur son périmètre, puisqu'il existe une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe des états financiers est alors fournie.

Les provisions sont affectées aux Activités et Domaines qui portent les risques qu'elles sont destinées à couvrir. Dans les cas marginaux où les risques sont portés par plusieurs Activités / Domaines et qu'il n'est pas possible de déterminer de manière fiable le montant à provisionner pour chacune des Activités / Domaines concernés, la provision est imputée dans les comptes des Fonctions Transverses.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés, dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe aux états financiers.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Les dotations et les reprises de provisions pour risques et charges sont constatées sur la ligne « Variation nette des provisions » tout comme les reprises non utilisées.

#### Transferts entre activités

Des transferts de provision entre Activités / Domaines peuvent être réalisés lorsque le risque n'est plus porté par l'Activité sur laquelle il a été initialement constaté. Ces transferts sont réalisés en contrepartie des capitaux propres (report à nouveau) conformément aux règles de gestion internes.

#### Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

L'entreprise comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand elle se retrouve obligée au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux ou des douanes. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir.

#### Provisions pour risques et litiges



L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations. Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

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

### **Provisions pour contrats déficitaires**

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques à recevoir attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

### **Provisions pour coûts de restructuration**

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente que celles-ci seront mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés, et aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs.

### **Provisions pour risques environnementaux**

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004 (Décret n°2009-468 du 23 avril 2009), relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation.

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

## **4.1.7 Avantages du personnel**

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

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

## **Au niveau des Activités / Domaines**

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

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

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

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

Concernant les rentes accidents du travail et l'action sociale, la méthode est basée sur le calcul de taux de cotisations libératoires refacturées aux Activités / Domaines. Ces taux sont calculés et fixés une fois par an et ne sont pas révisés en cours d'année. Ces principes sont identiques à ceux du droit commun et respectent le principe de base qui est celui de la solidarité et de la mutualisation de tout ou partie des charges.

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

Tout excédent ou déficit des caisses (à l'exception de l'Action Sociale et du Régime Différentiel des Cadres Supérieurs) fait l'objet d'une régularisation au titre de l'exercice concerné en fin d'année, soit par remboursement de cotisations sociales, soit par appel de cotisations complémentaires.

## **Au niveau des Fonctions Transverses**

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

#### 4.1.8 Dettes d'exploitation

##### Fournisseurs et comptes rattachés

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

##### Autres dettes d'exploitation

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

Les produits constatés d'avance résultent essentiellement du lissage de marge opéré sur les contrats pluriannuels.

#### 4.1.9 Engagements Hors Bilan

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

Ils sont déclarés par les Activités et Domaines qui les ont approuvés. Dans les cas marginaux où une affectation directe n'est pas possible (engagement mutualisé), l'engagement est alors déclaré par Fonctions Transverses.

## 4.2 COMPTE DE RESULTAT

### Principes d'imputation des charges et produits

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

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

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

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

#### 4.2.1 Chiffre d'Affaires

##### Énergie de traction

SNCF Combustible assure l'organisation de l'accès et de l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en gazole non routier des engins moteurs ferroviaires des entreprises ferroviaires (interne ou externe au GPF) et du gestionnaire de l'infrastructure.

La prestation de fourniture de gazole est une prestation régulée qui fait l'objet d'un encadrement strict de la part de l'ARAFER.

#### 4.2.2 Charges d'exploitation

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

Les charges d'exploitation sont de trois natures :

- Les charges directes, qui sont directement imputées à l'Activité concernée ;
- Les prestations intra-EPIC facturées par d'autres Activités / Domaines;
- Les charges réparties, qui correspondent aux charges centralisées au sein du siège SNCF Mobilités, puis réparties par Activités / Domaines, en fonction de règles de gestion liées à la détention et à l'utilisation d'actifs ou à d'autres unités d'œuvre.

### **Charges directes**

Elles couvrent les charges listées ci-dessous :

- l'ensemble des rémunérations du personnel de SNCF Combustible (y compris congés payés, RTT, repos compensateurs et remboursements de frais),
- les charges liées à ces rémunérations (cotisations de sécurité sociale, cotisations aux mutuelles...),
- les avantages du personnel (expliqués précédemment dans la note 4.1.7)

### **Charges réparties**

#### **• Cotisations sociales sur Facilités de Circulation (FC)**

Une convention, entrée en vigueur en novembre 2014 (pour une durée de 3 ans), a été négociée entre l'EPIC SNCF et l'ACOSS afin de valoriser l'avantage en nature résultant de l'utilisation de facilités de circulation par les agents, ex agents et leurs ayants droit.. La valorisation de cet avantage en nature se traduit par une hausse de l'assiette de cotisations sociales. Ces cotisations sociales sont ventilées par Activités / Domaines sur la base des ED (abonnement mensuel et régularisation au trimestre).

#### **• Autres charges de personnel réparties**

Les charges comptabilisées au titre des cotisations définies sont comprises dans les charges de personnel.

Les charges comptabilisées au titre des régimes à prestations définies sont comptabilisées dans les charges de personnel et dans le résultat financier.

Ces autres charges sont présentées dans la note 6.

#### **• Frais de structure de l'EPIC SNCF Mobilités**

Les frais de structure de l'EPIC SNCF Mobilités font l'objet d'une refacturation via des redevances spécifiques, conformément à la règle de gestion définie :

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

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

- **Impôts et taxes**

Les charges comptabilisées au titre des impôts et taxes comprennent :

- les prélèvements « fiscaux » telles que l'Organic, la contribution économique territoriale, la taxe pour frais de chambre de commerce et d'industrie, les taxes sur biens immobiliers (taxes foncières, taxe sur les bureaux en Ile-de-France...), la taxe sur les véhicules de société... Ces charges relèvent de la règle de gestion « impôts, taxes et versements assimilés ». Le principe directeur de cette règle est la répartition exhaustive des coûts des Activités & Domaines au regard de leur rôle de « propriétaire » d'actifs ou de la nature de leur activité économique.
- et les Frais Annexes de Personnel (FAP) qui regroupent les impôts assis sur les salaires ainsi que les prestations portées par la fonction RH pour l'Activité SNCF Régions (cette deuxième catégorie « FAP autres » est comptabilisée dans les charges de personnel). Ces frais sont facturés par le Domaine RH de l'EPIC SNCF selon les modalités suivantes définies dans la règle de gestion « Frais Annexes de Personnel » : calcul annuel d'un taux de cotisation FAP déterminé sur une base budgétaire et application de ce taux à la masse salariale imposable de l'Activité. Aucune régularisation n'est effectuée en fin d'année pour ajuster la charge calculée sur le réel.

#### 4.2.3 Les frais financiers

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

Le taux de charges financières court terme correspond à la moyenne mensuelle du taux Eonia auquel s'ajoute une marge de 50 points de base.

Le taux de charges financières long terme est défini pour chaque Activité / Domaine par référence à sa notation intrinsèque selon la méthode de l'agence Standards & Poors. Pour toutes les activités hors Fret SNCF et SNCF Intercités, la moyenne sur les trois derniers exercices est conservée. Cependant, comme la maturité de la dette de l'EPIC SNCF Mobilités étant comprise entre 9 et 10 ans, le taux financier LT retenu appliqué pour déterminer les charges financières à facturer aux activités est la moyenne sur 3 ans des taux Reuters à 10 ans reflétant la notation intrinsèque de ces dernières.

Le taux de charges financières long terme correspond au taux moyen sur les 3 derniers exercices des émetteurs BBB à 10 ans pour le Domaine SNCF COMBUSTIBLE.

#### 4.2.4 L'impôt sur les Sociétés interne

L'impôt sur les sociétés de l'Activité est calculé sur la base du résultat fiscal retraité des déficits reportables de cette dernière auquel est appliqué le taux d'IS en vigueur à la date de clôture.

#### 4.2.5 Le Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE)

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

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat.

## 5 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE BILAN

### 5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En M€	31/12/2016	Acquisitions	Dotations	Cessions	Reprises	Reclassements	31/12/2017
Aménagement des terrains	0	0	0	0	0	30	30
Constructions et agencements	0	0	0	0	0	8	8
Installations techniques, mat & out	0	0	0	0	0	12	12
Autres immobilisations corporelles	0	0	0	0	0	1	1
Immobilisations fixes - Encours	0	1	0	0	0	0	0
<b>Total des immobilisations corporelles brutes</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>51</b>
Aménagement des terrains -AMT	0	0	-1	0	0	-10	-10
Constructions et agencements - AMT	0	0	0	0	0	-6	-6
Installations techniques. mat & out - AMT	0	0	0	0	0	-4	-5
<b>Total des amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-20</b>	<b>-21</b>
Subventions brutes	0	0	0	0	0	-3	-3
Subventions amortissements	0	0	0	0	0	1	1
<b>Subventions nettes</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>
<b>Total immobilisations corporelles nettes</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
<b>Total des immobilisations corporelles et incorporelles brutes</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>48</b>
<b>Total des amortissements immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-19</b>	<b>-20</b>
<b>Total des immobilisations corporelles &amp; incorporelles nettes</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>28</b>

#### 5.1.1 Evolution des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles nettes s'élèvent à 0 M€ au 31 décembre 2017 comparé à 0 M€ au 31 décembre 2016.

#### 5.1.2 Evolution des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles nettes s'élèvent à 28 M€ au 31 décembre 2017 contre 0 M€ au 31 décembre 2016 soit une hausse de 28 M€.

Ces immobilisations corporelles concernent les installations des 40 stations-service reclassées au sein de SNCF Mobilités de la Direction de la Traction à SNCF Combustible au 01/07/2017 pour une valeur brute de 50 M€.

Les acquisitions réalisées au cours du second semestre par SNCF Combustible dans ses stations-service sont de 1 M€. Aucune sortie d'actif n'a par ailleurs été réalisée sur ce périmètre.

Les amortissements cumulés s'élèvent à -21 M€ au 31/12/2017, dont :

- dotations aux amortissements de la période pour -1 M€ ;
- reclassements des amortissements cumulés pour -20 M€.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan puis reprises au même rythme que les amortissements des actifs financés. Au 31/12/2017, le montant net des subventions est de -2 M€.

### 5.1.3 Pertes de valeur

Les critères d'identification d'une Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) ont été étudiés afin de statuer si les actifs des 40 stations-service reclassées chez SNCF Combustible au 1er juillet 2017 devaient faire l'objet d'un test de dépréciation en cas d'indices de perte de valeur identifiés.

L'analyse des critères d'identification d'une UGT permet de conclure que les actifs de SNCF Combustible sont à considérer comme des actifs de support, et, à ce titre, ne permettent pas d'identifier SNCF Combustible comme une UGT distincte.

## 5.2 ACTIFS FINANCIERS

Néant.

## 5.3 STOCKS ET ENCOURS

Au 31 décembre 2017, la valeur nette des stocks et encours s'élève à 6 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Produits finis	6	0	6
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

Ce poste enregistre une hausse de 6 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

La valeur du stock cédé par l'EPIC SNCF à l'EPIC SNCF Mobilités au 01/07/2017 est de 6 M€. Cette valeur est restée stable jusqu'au 31/12/2017, en raison d'une réduction du volume et malgré un prix d'achat en hausse :

STOCKS	01/07/2017	Entrées	Sorties	31/12/2017
en M€	6	46	-46	6
en milliers de m3	13,6	80,5	-83,5	10,6

Le stock, évalué au coût de revient (coût d'acquisition) et calculé selon la méthode du coût moyen unitaire pondéré, fait l'objet d'un inventaire physique quasiment mensuel permettant de rapprocher le stock physique du stock comptable.

## 5.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION



Au 31 décembre 2017, la valeur nette des créances d'exploitation s'élève à 9 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2017			31/12/2016	Variation
	Montants bruts	Dépréciations	Montants nets	Montants nets	
<b>Créances clients et comptes rattachés</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
Etat taxes sur le chiffre d'affaires	4	0	4	0	4
Créances sur l'état et les collectivités	4	0	4	0	4
<b>Autres créances</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<b>Créances d'exploitation</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>

Ce poste enregistre une hausse de 9 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Il se compose principalement de 4 M€ de créances de TVA (déductible sur achats) sur l'Etat. Les autres créances se répartissent entre 3 M€ de créances au titre de facturations non échues destinées à SNCF Réseau et aux entreprises ferroviaires externes ainsi que 2 M€ de produits à recevoir, en particulier concernant des distributions de gazole intervenues fin 2017 à des entreprises ferroviaires externes et non encore facturées par la Plateforme de Service aux Entreprises Ferroviaires.

## 5.5 TRÉSORERIE ET EQUIVALENT TRÉSORERIE

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6	0	6
<b>Trésorerie nette</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>

Ce poste enregistre une baisse de -6 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

La variation de trésorerie s'explique par :

- flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles : +24 M€
- flux liés aux activités d'investissements : -2 M€
- flux de trésorerie liés aux activités de financement : 0 M€
- autres effets sur la trésorerie : -28 M€ (transferts entre activités)

## 5.6 CAPITAUX PROPRES

Néant

## 5.7 PROVISIONS NON COURANTES

Au 31 décembre 2017, les provisions non courantes s'élèvent à 18 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Risque environnement	18	0	18
Risques fiscaux et sociaux	0	0	0
Litiges contractuels	0	0	0
Autres provisions pour risques et charges	0	0	0
<b>Provisions non courantes</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>

La provision pour la dépollution des sols imprégnés d'hydrocarbures a été dotée à SNCF Mobilités au 01/07/2017 à hauteur de 20 M€, l'exploitant des stations-service étant soumis à une obligation de dépollution (Directive 2004/35).

Conformément à la convention de cession de SNCF Combustible et à son avenant, une indemnité de 20 M€ a été facturée par SNCF Mobilités et versée par l'EPIC SNCF afin de couvrir la reprise par SNCF Mobilités des obligations en matière de démantèlement et de dépollution.

Les reprises de provision intervenues sur le 2<sup>nd</sup> semestre 2017 s'élèvent à près de 2 M€ et correspondent aux montants des travaux de dépollution réalisés. Les dépenses de travaux impactent la MOP tandis que les reprises correspondantes impactent le ROC. Elles portent de ce fait le solde de la provision au bilan à 18 M€ au 31/12/2017.

## 5.8 ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Au 31 décembre 2017, le montant des engagements envers le personnel s'élève à 0 M€ et se répartit comme suit :

Le solde des engagements envers le personnel ressort à 0 M€ compte tenu d'un effectif moyen limité à 17 agents.

## 5.9 PASSIFS FINANCIERS

Néant

## 5.10 DETTES D'EXPLOITATION

Au 31 décembre 2017 les dettes d'exploitation s'élèvent à 18 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Dettes fournisseurs d'exploitation	17	0	17
Dettes fournisseurs	17	0	17
Taxe sur le chiffre d'affaires	1	0	1
Dettes fiscales et sociales	1	0	1
<b>Dettes d'exploitation</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>

Ce poste enregistre une hausse de 18 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Les dettes fournisseurs sont constituées à hauteur de 16 M€ par des factures non parvenues, dont 10 M€ principalement liées à des achats de gazole (à Esso pour 4 M€, Total pour 3 M€ et Siplec pour 2 M€) et 6 M€ par des écritures manuelles enregistrées à fin décembre pour régulariser 4 M€ d'achats de gazole livrés fin 2017 et 1 M€ de loyers en attente de facturation par leur propriétaire SNCF Réseau.

## 6 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE COMPTE DE RÉSULTAT

### 6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Au 31 décembre 2017 le chiffre d'affaires s'élève à 58 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Produits du trafic et prestations de transport et de traction	52	0	52
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	6	0	6
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>58</b>

Ce poste enregistre une hausse de 58 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Les produits de la vente de gazole facturés en interne à des transporteurs de SNCF Mobilités sont enregistrés en « produits du trafic et prestations de transport et de traction » à hauteur de 52 M€ (soit 90% du chiffre d'affaires).

Les produits de la vente de gazole facturés en externe à SNCF Réseau et à des entreprises ferroviaires tierces sont enregistrés en « travaux, entretien, maintenance et nettoyage » à hauteur de 6 M€ (soit 10% du chiffre d'affaires).

La décomposition du chiffre d'affaires de 58 M€ par clients, avec indication des volumes de gazole distribués correspondants, est la suivante :

Clients	Volumes distribués en milliers de m3	CA en M€	CA en %
TER	52	38	66%
INTERCITES	6	4	8%
FRET	11	8	13%
TRANSILIE	2	1	3%
s/total SNCF MOBILITES	71	52	90%
SNCF RESEAU	5	4	6%
Entreprises ferroviaires externes	3	2	4%
TOTAL	79	58	100%

79 milliers de m3 ont par conséquent été facturés à un prix moyen de 731 €/m3 se décomposant entre 571 €/m3 de matière et 160 €/m3 de coûts du service (conformément à l'avis favorable de l'ARAFER, intégrant par conséquent les avoirs émis par SNCF Combustible pour s'aligner sur ce tarif).

## 6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Au 31 décembre 2017 les achats et charges externes s'élèvent à -57 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Moyens de transports et de traction	-47	0	-47
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	-2	0	-2
Patrimoine	-2	0	-2
Autres prestations de main d'œuvre	-5	0	-5
Autres charges	-1	0	-1
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-57</b>	<b>0</b>	<b>-57</b>

Ce poste enregistre une hausse de -57 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Les « moyens de transports et de traction », à hauteur de -47 M€, se décomposent entre :

- -52 M€ d'achats de gazole ;
- +6 M€ de variation de stock de gazole, principalement constituée par le stock cédé par l'EPIC SNCF au 01/07/2017 ;
- -1 M€ de dépenses de transport du gazole par Fret SNCF (fer) et par Geoparts (route).

Les achats de gazole (nets de la variation de stock) correspondent à plus de 80 milliers de m3 achetés au coût moyen de 569 €/m3.

Les -2 M€ de « travaux, entretien, maintenance et nettoyage » sont des dépenses de dépollution de sols aux hydrocarbures ayant pour contrepartie une reprise de provision.

Les -2 M€ de « patrimoine » sont à la fois constitués des loyers facturés par SNCF Réseau au titre des 36 stations-service dont il est propriétaire (couvrant les amortissements et la rémunération du capital) et de dépenses de maintenance des installations.

Les -5 M€ « d'autres prestations de main d'œuvre » correspondent au forfait des prestataires de SNCF Mobilités (TER, Fret, Matériel, Transilien, Intercités, Voyages) couvrant les prestations opérationnelles délivrées localement à SNCF Combustible par 191 « pompistes » (en Équivalent Temps Plein) dans 76 stations-service. Le montant retenu sur le second semestre 2017 est conforme à celui contractualisé avec l'EPIC SNCF sur le premier semestre 2017 dans l'avenant n°2 à la convention nationale de prestations opérationnelles sur les installations d'approvisionnement en gazole non routier (intégrant la baisse consécutive aux validations de l'ARAFER).

## 6.3 CHARGES DE PERSONNEL

Au 31 décembre 2017 les charges de personnel s'élèvent à -1 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Rémunérations et charges	-1	0	-1
Provision pour congés payés	0	0	0
Coût des départs anticipés	0	0	0
Provisions avantages au personnel	0	0	0
Provisions pour risques fiscaux	0	0	0
Mise à disposition de personnel et transferts	0	0	0
Personnel production immobilisée	0	0	0
Frais annexes de personnel et autres frais du personnel	0	0	0
<b>Charges de personnel</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Effectifs disponibles moyens	17	0	17

Ce poste enregistre une hausse de -1 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Ce poste comprend majoritairement la masse salariale des 17 agents affectés en moyenne à SNCF Combustible sur le second semestre 2017.

## 6.4 IMPÔTS ET TAXES

Néant

## 6.5 AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS

Au 31 décembre 2017, les autres produits et charges opérationnels s'élèvent à 20 M€.

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Autres produits et charges opérationnels	20	0	20
<b>Autres produits et charges opérationnels</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

La cession de SNCF Combustible à l'EPIC SNCF Mobilités au 01/07/2017 a donné lieu à la facturation d'indemnités à l'EPIC SNCF conformément à la convention de cession et à son avenant.

La facturation de ces indemnités a été enregistrée en autres produits (et non en chiffre d'affaires) pour près de 20 M€. Ces indemnités se composent quasi-exclusivement de l'indemnité reçue en contrepartie de la provision dépollution et, très marginalement, des indemnités relatives aux provisions pour médailles du travail, indemnités de fin de contrat et pour autres avantages au personnel.

## 6.6 MARGE OPERATIONNELLE

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Marge opérationnelle	20	0	20
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

La marge opérationnelle s'élève à 20 M€ au 31 décembre 2017 et enregistre une hausse de 20 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

Les indemnités facturées à l'EPIC SNCF enregistrées en autres produits ont pour conséquence d'impacter favorablement la marge opérationnelle de SNCF Combustible à hauteur de 20 M€, les dotations correspondantes ayant quant à elles une incidence contraire sur le résultat opérationnel.

## 6.7 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Au 31 décembre 2017 le montant des dotations aux amortissements s'élève à -1 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Amortissements	-1	0	-1
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>

Ce poste enregistre une hausse de -1 M€ par rapport au 31 décembre 2016.

## 6.8 VARIATION NETTE DES PROVISIONS

Au 01/07/2017, le montant doté par SNCF Combustible en contrepartie de l'indemnité facturée à l'EPIC SNCF (conformément à l'avenant de la convention, afin de couvrir la reprise par SNCF Mobilités des obligations en matière de dépollution) s'élève à près de -20 M€, l'exploitant des stations-service étant soumis à cette obligation de dépollution (Directive 2004/35).

Les reprises de provision intervenues sur le second semestre 2017 s'élèvent à 2 M€ et correspondent aux montants des travaux de dépollution réalisés. Les dépenses correspondantes de travaux impactent la marge opérationnelle et sont de ce fait neutralisées par ces reprises au niveau du résultat opérationnel.

Il résulte de cette dotation de -20 M€ et des reprises de 2 M€ un solde de -18 M€ en variation nette des provisions.

## 6.9 DÉPRÉCIATION D'IMMOBILISATIONS ET PERTES DE VALEURS

Néant

## 6.10 RÉSULTAT DE CESSIION D'ACTIFS

Néant

## 6.11 RÉSULTAT OPERATIONNEL

En M€	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Résultat opérationnel	1	0	1
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Le résultat opérationnel s'élève à 1 M€ au 31 décembre 2017.

## 6.12 RÉSULTAT FINANCIER

Néant

### **6.13 IMPÔTS SUR LES SOCIÉTÉS**

Non significatif

### **6.14 RESULTAT NET DE L'EXERCICE**

Le résultat net s'élève à 0 M€ au 31 décembre 2017.



## 7 ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)

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

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

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

Compte tenu de ces explications, les variations constatées entre 2016 et 2017 sont les suivantes :

### 7.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En M€	31/12/2017			Engagement total	31/12/2016
	Montant des engagements par période				
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans		Engagement total

Néant.

### 7.2 ENGAGEMENTS DONNÉS

En M€	31/12/2017			Engagement total	31/12/2016
	Montant des engagements par période				
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans		Engagement total
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	32	0	0	32	0
Location simple matériel ferroviaire (donnés)	0	2	1	3	0
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>0</b>

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 34 M€ :

- Les contrats bisannuels d'achat de gazole non routier aux fournisseurs Total, Esso et Siplec sont en vigueur depuis le 1er juin 2017 jusqu'en mai 2018. La période de juin 2018 à mai 2019 est une option négociable qui n'est donc pas retenue dans le calcul de l'EHB. Les contrats prévoient une flexibilité des volumes de -20% à +10%. SNCF Combustible n'est donc engagé que sur 80% de ces montants (ces modalités sont identiques aux contrats antérieurs). L'EHB déclaré au 30/11/2017 couvre la période de janvier à mai 2018 (le contrat étant optionnel au-delà). Le montant retenu pour la base de calcul est de 99,9 M€ (CA prévu pour la tranche ferme de juin 2017 à mai 2018). Du fait de la flexibilité contractuelle des volumes (-20% à +10%), SNCF Combustible est engagé sur 80% du montant total. Sur la base de ce montant, il convient de déduire les consommations réelles (de juin à septembre) ainsi que les consommations moyennes estimées jusqu'à décembre, soit un total de 48,3 M€. Il en résulte un EHB de  $100 \times 80\% - 48,3 = 31,6$  M€ déclaré au 30/11/2017. L'absence de variation significative sur le mois de décembre conduit à maintenir ce montant au 31/12/2017.
- Un engagement ferme a été pris sur la location de 51 wagons citernes à Ermewa jusqu'à fin 2020, puis un engagement limité à 35 wagons à partir de 2021 et jusqu'à 2026 pour les stations-service seulement accessibles par le réseau ferroviaire, au tarif de 21 € par wagon et par jour. Il en résulte un EHB de 2,7 M€ au 30/11/2017 ( $51 \times 21 \text{ €} \times 730 \text{ jours} + 35 \times 21 \text{ €} \times 2129 \text{ jours}$ ), confirmé au 31/12/2017 (en l'absence de variation).

## 8 EVÈNEMENTS POST-CLÔTURE

Les principaux évènements post-clôture de l'année 2017 sont repris ci-dessous.

### 8.1 PUBLICATION DU RAPPORT DE MONSIEUR SPINETTA

Monsieur Spinetta a remis le jeudi 15 février 2018 le rapport commandé par le Premier ministre mi-octobre 2017 sur l'avenir du transport ferroviaire. Jean-Cyril Spinetta a conduit ces trois derniers mois une vaste mission de concertation visant, comme l'indiquait sa lettre de mission, à fournir au gouvernement les éléments en vue de la préparation d'une « stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant ».

Comme l'a expliqué la ministre des Transports, Élisabeth Borne, ce rapport constitue « l'une des briques » de la loi d'orientation des mobilités qu'elle présentera en Conseil des ministres au printemps. Le gouvernement initie, dès les prochains jours qui suivent la remise du rapport, une « première phase de concertation » avec les organisations syndicales, la direction de SNCF, les Régions et les usagers.

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers de l'EPIC SNCF Mobilités.