



# Exercice 2016



## **RAPPORT D'ACTIVITE DE SNCF Mobilités**

**(Anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)**

**(Normes Françaises)**

En Millions d'Euros

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>1 PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>2 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE</b> .....	<b>3</b>
2.1 REDUCTION DE LA DOTATION EN CAPITAL .....	3
2.2 CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT.....	3
2.3 REPRISE DE PERTE DE VALEUR SUR SNCF GARES & CONNEXIONS.....	3
2.4 INTERCITÉS .....	3
2.5 ENCAISSEMENT ANTICIPE DE LA CREANCE DE CREDIT D'IMPOT POUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI (CICE) .....	4
2.6 MOUVEMENT SOCIAL.....	4
2.7 TRANSFERTS COMPLEMENTAIRES PREVUS PAR LA REFORME FERROVIAIRE .....	4
2.8 ACHAT DE 40 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER.....	5
2.9 ACHAT DE 52 RAMES FRANCIEN A BOMBARDIER .....	5
<b>3 EVENEMENT POST-CLOTURE</b> .....	<b>5</b>
3.1 COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES .....	5
3.2 SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER.....	5
3.3 EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE.....	5
3.4 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITE TERRITORIALE (CST) .....	6
3.5 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU 2018 .....	6
<b>4 RESULTAT DE L'EXERCICE 2016</b> .....	<b>7</b>
4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES.....	8
4.2 PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE .....	9
4.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PEAGES) .....	10
4.4 PEAGES .....	10
4.5 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION .....	11
4.6 IMPOTS ET TAXES.....	11
4.7 CHARGES DE PERSONNEL.....	12
4.8 EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION .....	12
4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES .....	13
4.10 RESULTAT D'EXPLOITATION .....	13
4.11 RESULTAT FINANCIER .....	13
4.12 RESULTAT COURANT .....	14
4.13 RESULTAT EXCEPTIONNEL.....	14
4.14 IMPOTS SUR LES RESULTATS .....	15
4.15 RESULTAT NET .....	16
<b>5 EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET</b> .....	<b>16</b>
<b>6 CONCOURS PUBLICS</b> .....	<b>17</b>
<b>7 INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENTS</b> .....	<b>17</b>
<b>8 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES</b> .....	<b>18</b>
<b>9 RESULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITES DES CINQ DERNIERS EXERCICES</b> .....	<b>18</b>

## 1 PREAMBULE

Les comptes de l'Entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2017.

L'EPIC SNCF Mobilités constitue l'entité consolidante du groupe SNCF Mobilités.

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

## 2 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

### 2.1 REDUCTION DE LA DOTATION EN CAPITAL

En application de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et du décret 2014-949 du 20 août 2014 relatif à la gouvernance et les opérations de capital, l'État a approuvé, par arrêté du 17 novembre 2016, la réduction de la dotation en capital de l'EPIC SNCF Mobilités pour un montant de 1 Milliard d'euros par le transfert aux réserves distribuables.

Suite à cette opération, la dotation en capital de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 1,2 Milliard d'euros au 31 décembre 2016, les dotations immobilières restant inchangées à 2,8 milliards d'euros.

### 2.2 CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT

Conformément à la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, un contrat-cadre stratégique a été établi pour être conclu entre la SNCF et l'État. D'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans, ce contrat-cadre intègre les contrats opérationnels (dits « contrats de performance ») à conclure entre l'État et l'EPIC SNCF Mobilités d'une part, et entre l'État et SNCF Réseau d'autre part. Il détermine les objectifs assignés par l'État en termes de qualité de service au profit de l'ensemble des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport ferroviaire et des usagers. Il consolide les trajectoires financières et le développement durable et humain des contrats. Actuellement soumis à l'ARAFER pour avis, il sera transmis au Parlement accompagné de l'avis émis par l'ARAFER.

Quant au contrat de performance à conclure entre l'EPIC SNCF Mobilités et l'État, il a été approuvé par le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 16 décembre 2016. La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. D'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans, ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'EPIC SNCF Mobilités en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.

### 2.3 REPRISE DE PERTE DE VALEUR SUR SNCF GARES & CONNEXIONS

L'élaboration du contrat de performance et de sa trajectoire financière approuvés par le Conseil d'Administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 a conduit la direction à revoir son plan stratégique et notamment celui de l'UGT Gares & Connexions. La révision de la trajectoire et le test réalisé en conséquence ont entraîné la comptabilisation d'une reprise de perte de valeur de 233 M€ sur la ligne « résultat exceptionnel » du compte de résultat.

Les informations détaillées sont données en note 7.2 des comptes sociaux.

### 2.4 INTERCITÉS

Le 19 février 2016, suite à la feuille de route présentée le 7 juillet 2015, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé dans le cadre d'un point d'étape :

- Le renouvellement du matériel roulant des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), dont notamment un investissement sur les lignes structurantes d'environ 1,5 milliard d'euros d'ici 2025.
- L'arrêt du financement de 6 lignes de nuit sur 8 (les lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol seront maintenues) pour lesquelles un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé pour évaluer toutes les propositions susceptibles d'être formulées sur ces 6 lignes, y compris la prise en charge de l'exploitation par une autre collectivité.
- La poursuite des concertations avec les Régions, pour faire évoluer l'offre TET de jour, sur la base des préconisations de la commission Duron.

Le 21 juillet 2016, faute de repreneurs, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé la fermeture progressive des six lignes de nuit les 1<sup>er</sup> octobre 2016, 1<sup>er</sup> juillet et 1<sup>er</sup> octobre 2017. Il a également annoncé la signature d'une nouvelle convention de cinq ans (2016-2020) avec l'EPIC SNCF Mobilités, qui vise à permettre un meilleur service aux voyageurs et un retour à l'équilibre économique pour l'EPIC SNCF Mobilités. Il a par ailleurs confirmé le financement d'investissements importants et la poursuite de la concertation avec les Régions sur certaines lignes.

A fin décembre 2016, six Régions, Normandie, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine, Hauts-de-France, Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et Centre-Val de Loire, ont conclu un accord avec l'Etat pour devenir autorités organisatrices des trains Intercités de leur territoire. Les discussions se poursuivent avec d'autres Régions. Ces annonces ont pour conséquence la reprise de 18 lignes de jour par ces Régions sur un calendrier s'étalant de 2017 à 2020.

La convention 2016-2020, équilibrée sur la période, validée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités en décembre 2016, est signée le 27 février 2017. Par ailleurs, la Loi de finances rectificative du 29 décembre 2016 a augmenté la contribution attendue de l'État par rapport à la Loi de finances initiale. En conséquence, la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la première année (2016) de la future convention a été intégralement reprise (voir note 15 des comptes sociaux). La reprise inclut une part non utilisée de 83 M€, principalement du fait des contributions additionnelles octroyées. La valeur nette comptable des investissements réalisés antérieurement à 2011, année de mise en œuvre de la première convention, n'étant plus garantie dans la nouvelle convention, une perte de valeur a été constatée dans le compte de résultat pour un montant de 61 M€. Si la nouvelle convention est équilibrée sur la période, les flux prévus ne permettent cependant pas de couvrir la valeur nette comptable de ces actifs.

## 2.5 ENCAISSEMENT ANTICIPE DE LA CREANCE DE CREDIT D'IMPOT POUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI (CICE)

SNCF, mère du groupe d'intégration fiscale auquel l'EPIC SNCF Mobilités appartient, a procédé à la monétisation partielle de sa créance de CICE correspondant à la quote-part de l'EPIC SNCF Mobilités pour les années 2015 et 2016. L'opération s'est traduite pour l'EPIC SNCF Mobilités, par un encaissement anticipé de cette créance de 316 M€ au 31 décembre 2016.

## 2.6 MOUVEMENT SOCIAL

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a fait grève sur le premier semestre dans le contexte de la renégociation de l'accord social d'entreprise suite à la mise en place d'un accord de branche et d'un décret socle par l'Etat, applicable à tous les acteurs du ferroviaire. Bien que la mobilisation de l'Entreprise ait été forte pour limiter les impacts pour les clients, le conflit a eu des conséquences dans presque tous les métiers de l'Entreprise. Il a notamment entraîné des pertes de revenus et des coûts additionnels pour dédommager les clients.

## 2.7 TRANSFERTS COMPLEMENTAIRES PREVUS PAR LA REFORME FERROVIAIRE

Après approbation par un arrêté ministériel du 28 juin 2016 et avis favorable de l'ARAFER du 25 mai 2016, des transferts résiduels de biens prévus par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ont été réalisés en faveur de SNCF Réseau en date du 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour un montant de 67 M€ (cf. note 3.7 des comptes sociaux).

## 2.8 ACHAT DE 40 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER

L'EPIC SNCF Mobilités a signé, le 24 novembre 2016, un contrat portant sur l'achat, à Bombardier, de 40 rames Régio2N en version Intercités. Cette commande, d'un montant de 600 M€, intégralement financée par la Région Normandie, s'inscrit dans le cadre du contrat signé entre SNCF Mobilités et Bombardier en 2010. A fin décembre 2016, des engagements hors bilan ont été comptabilisés à hauteur des montants de la commande et de la subvention à recevoir par l'Autorité Organisatrice.

## 2.9 ACHAT DE 52 RAMES FRANCILIEN A BOMBARDIER

L'EPIC SNCF Mobilités a notifié, le 2 décembre 2016, à Bombardier, l'achat de 52 automotrices électriques de type Francilien. Les premiers trains, dont la mise en service commercial est prévue en 2020, opéreront depuis la gare de Paris Saint Lazare. Le marché, d'un montant de 348 M€ entièrement financé par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), s'inscrit dans le cadre du contrat signé entre SNCF Mobilités et Bombardier, en 2006 pour un maximum de 372 trains. A fin décembre 2016, des engagements hors bilan ont été comptabilisés à hauteur des montants de la commande et de la subvention à recevoir par le STIF.

## 3 EVENEMENT POST-CLOTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

### 3.1 COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Une commande pour la construction de nouvelles rames RER Nouvelle Génération (RER NG) a été approuvée par le conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités le 11 janvier 2017 suite à un appel d'offres mené par l'EPIC SNCF Mobilités à la demande du STIF.

Ce contrat, le plus important dans le secteur du ferroviaire européen et pour SNCF Mobilités, passé entre le STIF, le consortium Alstom-Bombardier et SNCF Mobilités porte sur la construction de 255 nouvelles rames RER NG, pour le RER D et pour le RER E (Eole), pour un montant total de 3,75 milliards d'euros.

La première tranche d'un montant estimé de 1,55 milliards d'euros a été signée le même jour pour 71 rames pour la ligne D avec une livraison prévue à la mi-2021.

Par ailleurs, le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 23 février 2017, après approbation par la commission des marchés, a validé l'acquisition de 15 rames TGV 3 UFC (Océane) auprès d'Alstom. Ajoutée à la commande des nouvelles rames RER NG, cette acquisition porte les engagements d'investissements de matériel roulant pris postérieurement à la clôture à plus de 4 milliards d'euros.

Les engagements pris sont sans incidence sur les comptes annuels de l'EPIC au 31 décembre 2016.

### 3.2 SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER

La cession d'un bien immobilier situé rue d'Amsterdam, à Paris a été conclue le 6 janvier 2017. Cette cession a généré une plus-value de 57 M€ qui sera comptabilisée en résultat exceptionnel sur l'exercice 2017.

### 3.3 EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

L'Entreprise a émis en date du 2 février 2017 un emprunt obligataire pour un montant de 1 milliard d'euros sur douze ans à taux fixe swappé à taux variable pour la moitié du montant. Cet emprunt et le swap échoient le 2 février 2029. Par ailleurs, l'Entreprise bénéficie d'une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€ échéance 20 avril 2017.

### **3.4 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITE TERRITORIALE (CST)**

Par courrier adressé au Président de SNCF Mobilités, en date du 13 février 2017, le Premier Ministre a décidé de baisser, dès 2017 et jusqu'à 2022, la CST payée par l'EPIC SNCF Mobilités. La baisse cumulée s'élèvera à 420 M€ et impactera l'Excédent Brut d'Exploitation au compte de résultat.

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période (voir note 2.4). Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de l'EPIC SNCF Mobilités au financement des TET.

Elle n'est compensée ni par une augmentation de charges pour l'EPIC SNCF Mobilités ni par une diminution de compensations financières à recevoir de l'État au titre des TET, la trajectoire financière de la convention signée avec Intercités n'étant pas remise en cause.

Enfin, elle est sans incidence sur les comptes annuels au 31 décembre 2016.

### **3.5 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU 2018**

Dans son avis exprimé le 1<sup>er</sup> février 2017, l'ARAFER ne valide pas les tarifs proposés par SNCF Réseau dans le Document de Référence du Réseau pour 2018 (DRR 2018). Dans l'attente d'une nouvelle proposition pour le DRR 2018, qui sera connue le 1<sup>er</sup> septembre 2017 au plus tard, cet avis reste sans incidence sur les tests de perte de valeur réalisés sur 2016 (voir note 4.3) ni sur les comptes consolidés annuels.

## 4 RESULTAT DE L'EXERCICE 2016

En millions d'€	2016	2015
<b>Chiffre d'affaires</b>	15 155	18 198
Production immobilisée et stockée	1 144	1 156
Achats et charges externes	-9 391	-10 565
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>6 908</b>	<b>8 789</b>
Autres produits d'exploitation	444	975
Impôts, taxes et versements assimilés	-780	-737
Charges de personnel	-5 572	-7 597
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 000</b>	<b>1 429</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	1 047	1 045
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1 528	-2 011
Autres charges d'exploitation	-9	-13
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>509</b>	<b>450</b>
Produits financiers	686	855
Charges financières	-770	-857
<b>Résultat financier</b>	<b>-84</b>	<b>-2</b>
<b>Résultat courant</b>	<b>425</b>	<b>448</b>
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>80</b>	<b>-2 523</b>
Impôt sur les résultats	-103	-6
<b>Résultat net</b>	<b>402</b>	<b>-2 081</b>

Les différents postes des résultats 2015 et 2016 sont impactés par la mise en œuvre de la Réforme Ferroviaire, puisqu'ils enregistrent sur l'exercice 2015 un semestre d'activité au titre des entités apportées à SNCF Réseau (Infrastructure) et SNCF (fonctions transverses essentiellement) au 1<sup>er</sup> juillet 2015 mais qu'en parallèle de nouveaux flux de facturation sont mis en place entre les EPIC SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF, à partir de cette date, venant compenser partiellement les impacts liés aux transferts d'activités.

Le chiffre d'affaires s'établit à 15 155 M€ à fin décembre 2016, en diminution de 17 % sous l'effet combiné de la sortie des activités de SNCF Infrastructure et d'un environnement économique difficile.

Les diminutions des achats et charges externes de 1 174 M€, de la production immobilisée de 12 M€ et des charges de personnel de 2 025 M€, sont elles aussi en grande partie imputables à la Réforme Ferroviaire.

En conséquence, l'Excédent Brut d'Exploitation s'élève à +1 000 M€, en baisse de 430 M€, soit -30% par rapport à 2015.

Le résultat d'exploitation ressort à +509 M€. La progression de 59 M€ par rapport à 2015 est principalement expliquée par la baisse des amortissements sur 2016, en lien avec les dépréciations d'actifs constatées fin 2015 sur le parc d'immobilisations de Voyages SNCF et de SNCF Gares & Connexions.

Le résultat financier 2016 de -84 M€, diminue de 82 M€ par rapport à 2015. Cette évolution s'explique principalement par des évolutions d'hypothèses actuarielles qui impactaient favorablement les provisions pour avantages au personnel sur l'exercice 2015.

Le résultat exceptionnel s'élève à +80 M€ en 2016 contre -2 523 M€ en 2015, exercice qui enregistrait les pertes de valeurs significatives de Voyages SNCF et de Gares & Connexions.

L'impôt sur les résultats s'élève à -103 M€. Il enregistre la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaire (TREF) pour -226 M€ au titre de l'exercice 2016 et un complément de charge de TREF de

-26 M€ au titre de l'exercice 2015, ainsi que des crédits d'impôts pour +148 M€, dont +137 M€ de Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE).

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net au 31 décembre 2016 est un bénéfice de 402 M€ contre une perte de 2 081 M€ sur l'exercice 2015.

#### 4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

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

(en millions d'euros)	2016	2015	Variation
Voyages SNCF	5 450	5 741	-291
SNCF Proximités	7 813	7 846	-33
Gares & Connexions	459	359	100
Infrastructure	-	2 759	-2 759
Fret SNCF	892	1 001	-110
Fonctions communes	542	492	50
<b>Chiffre d'affaires EPIC</b>	<b>15 155</b>	<b>18 198</b>	<b>-3 043</b>

Le chiffre d'affaires de l'EPIC diminue de 3 043 M€. Cette évolution est marquée en 2016 par :

- La baisse des produits du trafic de Voyages SNCF, fortement impactés par les mouvements sociaux de juin 2016 et par une diminution de la clientèle internationale dans un contexte post-attentat. Le trafic TGV reste néanmoins soutenu en 2016 grâce notamment à une politique de générosité tarifaire ;
- Une légère diminution (-0,4%) du chiffre d'affaires des transporteurs conventionnés impacté notamment par les effets des mouvements sociaux de juin 2016, de la concurrence de nouvelles offres de transports pour les activités TER et Intercités, de la mise en œuvre du tarif "toutes zones" du pass navigo à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2015 et des nouvelles conditions contractuelles du nouveau contrat signé entre le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et l'EPIC SNCF Mobilités en 2015 pour Transilien ;
- Les impacts de la Réforme Ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015, avec notamment la sortie de l'activité SNCF Infrastructure ;
- La dégradation du chiffre d'affaires de Fret SNCF, dont l'activité qui, hors effet grève, a été confrontée à un environnement économique difficile, marqué, sur l'exercice 2016, par une sévère crise céréalière.
- L'augmentation du chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions, en lien avec la progression des prestations vis-à-vis de SNCF Réseau suite à la Réforme Ferroviaire ;

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



En millions d'€	2016	2015	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau (ex RFF)	136	1 707	-1 572
dont gestion des trafics et des circulations	4	460	-456
dont entretien du réseau et du patrimoine	132	1 248	-1 116
Travaux pour SNCF Réseau (ex RFF)	23	1 132	-1 109
<b>Total SNCF Réseau (ex RFF)</b>	<b>159</b>	<b>2 839</b>	<b>-2 681</b>
Compensations tarifaires régionales	509	514	-6
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 354	4 131	222
<b>Total Régions et STIF</b>	<b>4 862</b>	<b>4 645</b>	<b>217</b>
Presse	-	-	-
Tarifs sociaux	15	19	-4
Défense	145	146	-0
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	400	337	63
<b>Total Etat</b>	<b>561</b>	<b>502</b>	<b>59</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5 582</b>	<b>7 987</b>	<b>-2 405</b>

La diminution du chiffre d'affaires avec SNCF Réseau (ex RFF) de - 2 681 M€ est principalement liée à la Réforme Ferroviaire et à l'apport à SNCF Réseau des activités de SNCF Infrastructure. Sur l'exercice 2016, les prestations pour SNCF Réseau sont constituées de prestations de services de Gares & Connexions.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF augmentent par rapport à 2015 (+217 M€) en lien avec la nouvelle convention avec le syndicat des transports en Ile-de-France (STIF) adoptée respectivement par les conseils d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités et du STIF les 24 septembre 2015 et 7 octobre 2015.

Les commandes publiques de l'Etat augmentent de 59 M€. Cette évolution s'explique notamment par la nouvelle convention des Trains d'Equilibre du Territoire qui prévoit pour l'exercice 2016 une contribution fixée à un montant de 400 M€ (337 M€ en 2015). Cette augmentation vient compenser la baisse des prestations liées aux tarifs sociaux et au ministère de la Défense.

## 4.2 PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

En millions d'€	2016	2015	Variation
<b>Production Immobilisée Personnel</b>	<b>120</b>	<b>152</b>	<b>-31</b>
Matériel Roulant	75	84	-9
Installations Fixes	46	68	-22
<b>Production Immobilisée ACE</b>	<b>1 026</b>	<b>946</b>	<b>80</b>
Matériel Roulant	262	324	-62
Installations Fixes	763	622	142
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>1 146</b>	<b>1 098</b>	<b>48</b>
Matériel Roulant	337	408	-71
Installations Fixes	809	689	119
<b>Production stockée</b>	<b>-2</b>	<b>58</b>	<b>-60</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 144</b>	<b>1 156</b>	<b>-12</b>

La hausse de la production immobilisée est portée principalement par les travaux des installations de la Tangentielle Nord, le projet d'adaptation des installations de maintenance de Nantes Blottereau et des projets de réaménagement de grandes gares.

La baisse de la production de la production stockée est principalement liée aux impacts de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire (sortie de SNCF Infrastructure).

### 4.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PEAGES)

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

En millions d'€	2016	2015	Variation
Achats de matières et fournitures	-623	-1 604	981
Utilisation moyens de transports et de traction	-764	-752	-13
Travaux entretien et maintenance	-618	-783	165
Charges de patrimoine	-925	-959	33
Locations matériel et engins	-119	-154	35
Prestations d'escalade	-58	-65	7
Energie de traction	-519	-554	35
Charges de commission et de distribution	-267	-285	17
Prestations informatiques	-386	-404	18
Prestations d'études et de recherche	-256	-285	29
Prestations de télécommunication	-414	-299	-115
Autres charges	-787	-621	-166
<b>Total</b>	<b>-5 738</b>	<b>-6 764</b>	<b>1 027</b>

Les achats et charges externes (hors péages) sont en baisse de 1 027 M€ par rapport à 2015 sous l'action combinée de la sortie de SNCF Infrastructure au 1<sup>er</sup> janvier dans le cadre de la réforme ferroviaire, des plans de maîtrises de charges de l'Entreprise et de l'effet des grèves en juin 2016.

### 4.4 PEAGES

Les péages se décomposent de la manière suivante :

En millions d'€	2016	2015	Variation
Péages SNCF Réseau	-3 504	-3 638	134
Péages Eurotunnel	-143	-155	13
Péages autres	-7	-7	0
<b>Total</b>	<b>-3 653</b>	<b>-3 800</b>	<b>148</b>

La baisse des charges de péages de 148 M€ par rapport à 2015 s'explique essentiellement par les mouvements sociaux de juin 2016 qui ont eu pour conséquence l'annulation d'un certain nombre de sillons.

#### 4.5 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'€	2016	2015	Variation
Subventions d'exploitation	40	42	-2
Autres produits / transfert de charges	404	933	-529
<b>Autres produits d'exploitation</b>	<b>444</b>	<b>975</b>	<b>-531</b>

Cette rubrique qui enregistre les indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers diminue de 531 M€ en 2016 du fait de l'enregistrement sur l'exercice 2015 d'un produit relatif aux transferts de stocks à SNCF Réseau dans le cadre de la Réforme Ferroviaire pour un montant de +607 M€.

#### 4.6 IMPOTS ET TAXES

En millions d'€	2016	2015	Variation
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)	-110	-141	32
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)	-258	-257	-1
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	-51	-55	4
Taxes pour Frais de Chambres de Commerce et d'Industrie (TFCCI)	-8	-10	2
Taxes foncières	-56	-51	-5
Droits et Taxes sur le réseau	-26	-29	3
C3S (Organic)	-22	2	-24
Taxe d'apprentissage	-24	-30	6
CST (Contribution de Solidarité Territoriale)	-90	-	-90
Versement Transport	-53	-73	20
Participation Employeurs Effort Construction	-15	-21	6
Autres impôts et taxes	-69	-72	3
<b>Total</b>	<b>-780</b>	<b>-737</b>	<b>-43</b>

Les impôts et taxes augmentent de 43 M€ sur 2016 sous l'effet combiné notamment de :

- Diminution de 96 M€ consécutive à la sortie de SNCF Infrastructure et des activités de SNCF EPIC de tête contribuant à hauteur de 96 M€ à la charge d'impôts et taxes de l'EPIC Mobilités en 2015
- Augmentation de 116 M€ liée au changement de méthode de comptabilisation des taxes en 2015 amenant à reconnaître intégralement les charges de CST et C3S sur l'exercice de réalisation du fait générateur et ayant conduit à minorer le résultat 2015 à hauteur de 90 M€ pour la CST et 26 M€ pour la C3S.

## 4.7 CHARGES DE PERSONNEL

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

En millions d'€

<b>Charges de personnel 2015</b>	<b>-7 597</b>
Effet Réforme Ferroviaire	1 948
Augmentation des mises à disposition de personnel	-64
Baisse des effectifs	91
Hausse du coût moyen agent	-42
Autres	92
<b>Charges de personnel 2016</b>	<b>-5 572</b>

La rubrique « Autres » inclut notamment la mise en place par l'Entreprise d'un plan d'intéressement et d'un abondement dans le cadre du Plan Epargne Groupe de l'Entreprise, se substituant au dividende salarial octroyé jusqu'à l'exercice 2015.

La diminution des charges de personnel est principalement due à l'impact de la Réforme Ferroviaire (transfert au 01 juillet 2015 de 52 693 personnes à SNCF Réseau et de 10 475 personnes à SNCF).

## 4.8 EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2016 s'établit à +1 000 M€, en diminution de 429 M€ (-30 %) par rapport à 2015. Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

En millions d'€

<b>Excédent Brut d'Exploitation 2015</b>	<b>1 429</b>
Baisse de l'activité	-3 043
Baisse des productions immobilisée et stockée	-12
Diminution des achats et charges externes (hors péages)	1 027
Baisse des péages	148
Diminution des charges de personnel	2 025
Augmentation des impôts et taxes	-43
Diminution des autres produits	-531
<b>Excédent Brut d'Exploitation 2016</b>	<b>1 000</b>

## 4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'€	2016	2015	Variation
<b>Dotations nettes aux amortissements d'exploitation</b>	<b>- 548</b>	<b>- 801</b>	<b>254</b>
Immobilisations incorporelles	- 66	- 86	20
Immobilisations matériel ferroviaire	- 213	- 366	153
Autres immobilisations corporelles	- 268	- 349	81
<b>(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation</b>	<b>66</b>	<b>- 165</b>	<b>231</b>
Dépréciations des immobilisations	5	2	3
Dépréciations sur actif circulant	0	- 24	24
Provisions pour risques et charges	62	- 142	204
<b>Autres charges de gestion</b>	<b>- 9</b>	<b>- 13</b>	<b>4</b>
<b>Total</b>	<b>- 491</b>	<b>- 979</b>	<b>488</b>

### DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS D'EXPLOITATION :

La baisse des dotations nettes aux amortissements d'exploitation sur le matériel ferroviaire résulte principalement de la dépréciation des actifs de l'UGT Voyages, constatée en 2015, ainsi que de la croissance du parc de matériel roulant subventionné.

L'évolution des dotations nettes aux amortissements d'exploitation sur les autres immobilisations corporelles (installations fixes) s'explique par les transferts d'actifs réalisés au 01/07/2015 dans le cadre de la Réforme Ferroviaire.

### DEPRECIATIONS ET PROVISIONS D'EXPLOITATION :

L'amélioration du poste provisions pour risques et charges de 204 M€ est essentiellement liée à l'impact de provisions pour risques sociaux constatées en 2015 à hauteur de 82 M€ et d'une provision pour pertes à terminaison de 106 M€ comptabilisée en 2015 au titre des risques de pertes sur l'exercice 2016 de la convention d'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) et reprise intégralement à fin décembre 2016.

## 4.10 RESULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort positif à 509 M€, en hausse de 59 M€ par rapport à 2015.

## 4.11 RESULTAT FINANCIER

En millions d'€	2016	2015	Variation
Coût endettement financier net	-109	-212	103
Coût financier des avantages au personnel	-14	118	-132
Dividendes	6	5	1
Autres charges financières	-177	-217	40
Autres produits financiers	210	304	-94
<b>Résultat financier</b>	<b>-84</b>	<b>-2</b>	<b>-82</b>

L'amélioration du coût de l'EFN en 2016 est liée principalement à l'encaissement en 2016 d'indemnités de rupture anticipée sur un prêt consenti à AKIEM (+38 M€) et à l'impact en 2015 des provisions pour risques et charges portant sur la perte de valeur des swaptions (+38 M€).

La dégradation de 132 M€ constatée par rapport à 2015 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique pour 146 M€ par l'évolution défavorable du taux d'actualisation passé à 1,60 % à fin décembre 2016 contre 1,75% à fin décembre 2015 (impact charge de 6 M€ en 2016), versus 1,75% à fin décembre 2015 contre 1,35% à fin décembre 2014 (impact produit de 140 M€ en 2015) et aux ajustements d'expérience favorables (mise à jour des bases agents et des salaires).

En 2016, les autres produits et charges financiers comprennent notamment des produits liés à la dette nette en CHF non couverte (à hauteur de +13 M€).

#### 4.12 RESULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2016 est positif de 425 M€, en baisse de -23 M€ par rapport à 2015.

#### 4.13 RESULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Plus values nettes de cessions d'actifs</b>	<b>9</b>	<b>383</b>
Actifs incorporels	-1	-2
Actifs corporels	10	380
Plus value sur autres apports Réforme Ferroviaire	0	5
<b>Amortissements et provisions</b>	<b>3</b>	<b>-2 994</b>
Perte de valeur UGT FRET *	-31	-22
Perte de valeur MATERIEL (PRMD)		-39
Perte de valeur UGT TGV	10	-2 209
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	-4	0
Perte de valeur Intercités	-61	0
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	233	-523
Radiations exceptionnelles d'actifs	-143	-455
Changement de méthode provision désamiantage		247
Correction calcul engagements envers le personnel		-53
Autres provisions		60
<b>Autres</b>	<b>68</b>	<b>88</b>
Amendes, pénalités et indemnités	-2	0
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	5	0
Produit à recevoir taux T1 2013 et 2014	58	
Dénouement de litige	23	
Plus value sur autres apports Réforme Ferroviaire	0	79
Autres charges et produits divers	-16	9
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>-2 523</b>

\* dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice

*N.B. : Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** des comptes sociaux*

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2016 est un produit net de + 80 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

- **Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels + 10 M€.**
- **Amortissements et provisions + 3 M€, dont :**
  - ✓ Reprise nette de perte de valeur sur les actifs de SNCF Gares & Connexions pour + 233 M€ (cf. note 7.2.2 des comptes sociaux) et sur les actifs de l'UGT TGV pour + 10 M€ ;
  - ✓ Dotations nettes de pertes de valeur sur les actifs de Intercités pour - 61 M€ (cf. note 7.2.4 des comptes sociaux), de FRET pour - 31 M€ et Trains spéciaux Auto Trains pour -4 M€
  - ✓ Radiations d'actifs pour - 143 M€.
- **D'autres produits et charges exceptionnels pour + 68 M€, dont :**
  - ✓ Produit constaté au titre de la modification du mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse 2013 et 2014 pour + 58 M€ (cf. note 32.2 des comptes sociaux),
  - ✓ Dénouement de litige pour + 23 M€,
  - ✓ Facturation à SNCF Réseau des défauts de qualité des sillons attribués pour + 5 M€,
  - ✓ Amendes et pénalités et charges à payer diverses (-18 M€)

#### 4.14 IMPOTS SUR LES RESULTATS

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Produit d'intégration fiscale	1	-1
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	-252	-200
Impôt sur les Sociétés (b)	148	194
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	0	0
Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>-103</b>	<b>-6</b>

- a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)  
b) La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt compétitivité emploi (pour 137,3 M€ au 31/12/2016)

Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, l'EPIC SNCF Mobilités 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 247 sociétés au 31/12/2014 (périmètre déclaré y compris l'EPIC) dont principalement les filiales des périmètres SNCF Participations, TLP, SICF, Géodis, SVD, AREP et de la SNEF.

Jusqu'au 31 décembre 2014, aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportaient une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale était définitivement acquis à l'EPIC SNCF Mobilités, anciennement société mère du groupe fiscalement intégré.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

Au 31 décembre 2016, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -103 M€ contre -6 M€ en 2015. Ce montant comprend principalement la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -252 M€ (charge d'impôt dont 226 M€ dus au titre des résultats 2016 et 26 M€ de complément dus au titre des résultats 2015 suite à la loi de finance rectificative pour 2016), le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) pour +137 M€ et divers autres crédits d'impôt (recherche, apprentissage, mécénat) pour +10 M€.

## 4.15 RESULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net 2016, est un bénéfice de +402 M€, alors que le résultat net 2015 était une perte de - 2 081 M€.

## 5 EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

L'endettement net augmente de 475 M€ par rapport à 2015 :

En millions d'€	2016	2015	Variation
<b>CAF (après impôt, hors dividendes reçus et versés)</b>	<b>849</b>	<b>1 284</b>	<b>-435</b>
Retraitement du résultat financier et des impôts	200	-227	427
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	-388	249	-637
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>661</b>	<b>1 306</b>	<b>-645</b>
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a) (b)	-2 608	-2 431	-177
Subventions d'investissement encaissées	1 392	1 228	164
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a)	282	250	32
Acquisition de titres non consolidés ( c)		-265	265
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>-935</b>	<b>-1 218</b>	<b>283</b>
Dividendes payés	-126	-63	-63
Dividendes reçus	6	5	1
Charges financières nettes cash	-97	-141	44
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>-217</b>	<b>-199</b>	<b>-18</b>
Incidence des transferts entre activités sur l'EFN	-2	495	-497
Autres effets sur endettement net.	18	-3	21
<b>Autres variations de l'endettement net</b>	<b>16</b>	<b>492</b>	<b>-476</b>
<b>Variation calculée de l'endettement net</b>	<b>-475</b>	<b>381</b>	<b>-856</b>
<b>Endettement d'ouverture</b>	<b>3 594</b>	<b>3 974</b>	<b>-380</b>
<b>Endettement de clôture</b>	<b>4 070</b>	<b>3 594</b>	<b>475</b>

a) Y compris opérations intragroupe

b) Y compris variation de BFR Investissement

c) Dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, des titres ont été acquis par SNCF Mobilités auprès de SNCF Participations puis apportés à la même valeur à l'EPIC SNCF pour 201 M€ et à l'EPIC SNCF Réseau pour 28 M€.



## 6 CONCOURS PUBLICS

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

En millions d'€	2016	2015
Subventions d'exploitation	40	42
Subventions d'investissement reçues (a)	1 392	1 228
Encaissements sur créance financière STIF (a)	95	69
<b>Total</b>	<b>1 527</b>	<b>1 339</b>

a) dont financement de matériel Transilien et TER de 1 167 M€ au 31 décembre 2016

### ➤ **Concours publics inclus dans le résultat :**

- Subventions d'exploitation :

Il s'agit notamment 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 :

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

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.

- Encaissements sur créance financière STIF :

Les encaissements sur créance financière correspondent aux montants perçus du STIF au titre des amortissements du matériel roulant et de la rémunération financière dus dans le cadre de la convention de financement du matériel.

## 7 INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENTS

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 SNCF Mobilités 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'€	Echus			Total échus	Total non échus	Total
	Moins de 30 jours	30 à 60 jours	Plus de 60 jours			
Dettes fournisseurs d'exploitation	116	8	19	143	563	706
Dettes fournisseurs d'immobilisations	15	1	2	18	106	124
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>161</b>	<b>670</b>	<b>831</b>

Cf. Annexe aux comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités en normes françaises note 18.

## 8 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Les dividendes versés à l'Etat jusqu'au 31 décembre 2015 et à l'EPIC SNCF à partir de 2016 au cours des trois dernières années sont les suivants :

En millions d'€

Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2014	2016	126
2014	2015	63
2013	2014	175

## 9 RESULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITES DES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'€	2016	2015	2014	2013	2012	2011
<b>SITUATION FINANCIERE EN FIN D'EXERCICE</b>						
Dotation en Capital	1 204	2 204	2 204	2 204	2 204	2 204
<b>OPERATIONS ET RESULTATS DE L'EXERCICE</b>						
Chiffre d'affaires hors taxes	15 155	18 198	20 591	20 352	20 146	19 653
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	986	-1 109	1 181	-189	1 769	1 277
Impôts sur les résultats (tête de groupe d'intégration fiscale jusqu'en 2014)	-103	-6	181	165	-258	-147
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	402	-2 081	202	-994	768	152
<b>PERSONNEL</b>						
Effectif moyen payé	84 517	120 747	154 272	155 370	156 111	156 049
Montant de la masse salariale	5 572	7 597	9 233	9 153	9 022	8 804