

31 DÉCEMBRE 2015

RAPPORT FINANCIER DU GROUPE SNCF

O1 — RAPPORT D'ACTIVITÉ
PAGE 04

O2 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
DU GROUPE SNCF
PAGE 34

O3 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE ET LE CONTRÔLE
INTERNE DU GROUPE SNCF
PAGE 112

ÉDITO



FRÉDÉRIC SAINT-GEOURS
PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE SNCF

« L'année 2015 aura été celle de la naissance du nouveau groupe SNCF. C'est une nouvelle page de l'histoire de SNCF qui commence, une chance pour la France et pour l'Europe. Nous allons vivre l'accélération de son renouveau technologique au service de la sécurité des biens et des personnes, clients et collaborateurs. Au service de la qualité du service rendu aux clients, voyageurs et chargeurs, en prestations et en prix. Au service de la performance économique pour maîtriser les coûts et, le plus vite possible, ne plus générer de nouvel endettement. »



GUILAUME PEPY
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE SNCF
ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF MOBILITÉS

« La révolution des transports est en marche. Et notre ambition est d'en être l'acteur majeur. Notre mission est de faciliter la vie des gens, en offrant une gamme complète et cohérente de solutions de mobilité. Notre projet industriel repose sur la combinaison de la puissance du haut débit et de la précision du sur mesure. Ceci s'applique à l'ensemble de nos métiers : le transport des voyageurs, le transport et la logistique de marchandises et le réseau. »



JACQUES RAPOPORT
PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU DIRECTOIRE SNCF
ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF RÉSEAU

« Notre ambition c'est de construire ensemble un champion industriel, pour un réseau performant, innovant et toujours plus sûr, ce qui est notre priorité absolue. Nous voulons ainsi faire du réseau français l'un des plus sûrs et réguliers au monde. Cela implique de donner la priorité à la maintenance et à la rénovation du réseau utilisé par les transports du quotidien. »

01 — RAPPORT D'ACTIVITÉ

Normes IFRS. En millions d'euros

1. PROFIL DU NOUVEAU GROUPE SNCF	6	4. LA STRATÉGIE DU GROUPE SNCF	11	6. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF	16
1.1. Le groupe SNCF : 3 établissements publics, 5 grands métiers	7	4.1. Dynamiser le transport ferroviaire en France	11	6.1. Événements majeurs de l'exercice 2015	16
1.2. La gouvernance du groupe SNCF	9	4.2. Un groupe multimodal, digital, international	13	6.2. Événements postérieurs à la clôture	18
2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	10	4.3. L'innovation au cœur de la performance	14	6.3. Résultat et situation financière	19
3. DES MARCHÉS EN FORTE ÉVOLUTION	10	5. UNE ENTREPRISE RESPONSABLE	14	6.4. Une organisation en cinq métiers	22
3.1. De nouvelles pratiques et un nouveau rapport à la mobilité	10	5.1. Des offres plus performantes d'un point de vue environnemental	15	6.5. Effectifs moyens	32
3.2. La mondialisation du marché de la mobilité	10	5.2. La performance environnementale de notre activité industrielle	15	6.6. Principaux accords signés en 2015	32
3.3. Des enjeux environnementaux et sociétaux de plus en plus prégnants	10	5.3. La performance sociale, levier de la performance économique	15	6.7. Perspectives	32
		5.4. Une politique de responsabilité sociétale au service des territoires	16	7. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	33
		5.5. RSE et création de valeur	16	7.1. Le Conseil de surveillance	33
				7.2. Le Directoire	33

1. PROFIL DU NOUVEAU GROUPE SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique marchandises avec 31,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2015, dont 33%* à l'international. Avec son socle ferroviaire français et riche de son expertise d'architecte de services de transport, le Groupe emploie 260 000 salariés dans 120 pays.

LE NOUVEAU GROUPE SNCF

Une puissance industrielle sur tous les métiers du transport en France et à l'international

Repères à fin 2015



31,4 Mds€

chiffre d'affaires

8,2 Mds€

d'investissements
(tous financements
confondus)
dont 70% SNCF

13,5 millions

de voyageurs/jour
en France et dans le
monde dont 5 millions
dans les trains en France



INTERNATIONAL

33%* du CA

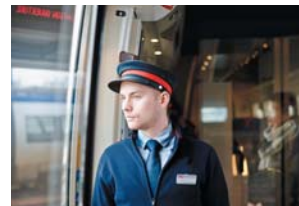
Activité dans 120 pays



RÉSEAUX

30 000 km

de voies dont 2 000
à grande vitesse



EFFECTIFS

260 000

collaborateurs

*en intégrant les opérations de périmètre en année pleine : OHL, Eurostar, Thalys

1.1. LE GROUPE SNCF : 3 ÉTABLISSEMENTS PUBLICS, 5 GRANDS MÉTIERS

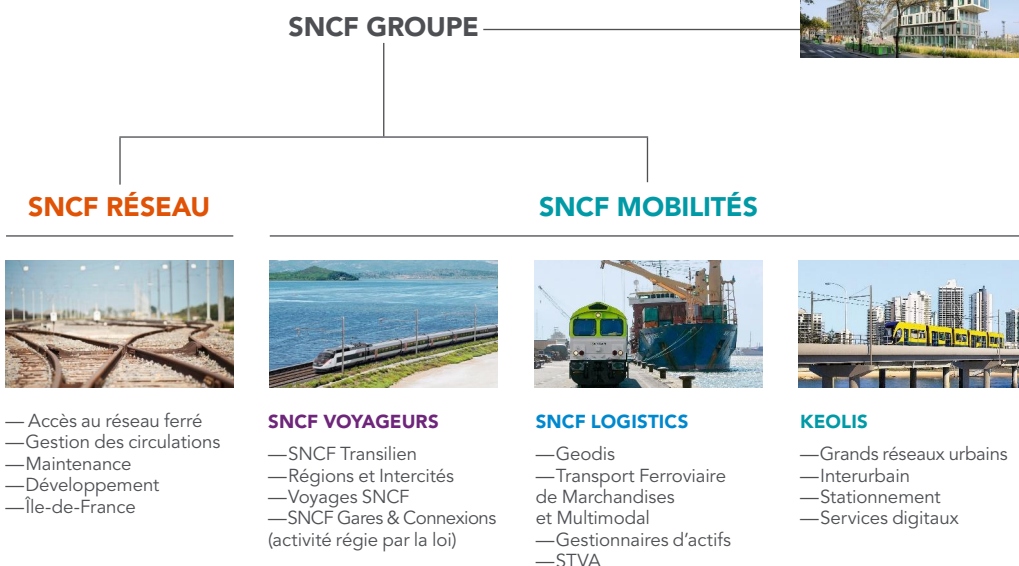
La loi du 4 août 2014 a réformé le système ferroviaire français en créant un groupe public ferroviaire (GPF) constitué de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités qui réunis forment le groupe SNCF.

SNCF, tête du groupe SNCF, en assure le pilotage et la cohérence stratégique. Il est le garant de l'unité sociale du groupe. Il contribue au bon fonctionnement du système ferroviaire par des missions d'intérêt collectif (coordination de la gestion des situations de crise, sûreté, expertise en matière de sécurité, de normalisation, de recherche...). Il assume des missions mutualisées pour l'ensemble du groupe (gestion administrative des ressources humaines, achats généraux, gestion de systèmes d'information, gestion immobilière et foncière, etc.).

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services dans des conditions transparentes et non discriminatoires. Fort de ses 54 000 collaborateurs, il assure la gestion opérationnelle des circulations, la maintenance de l'infrastructure et le développement du réseau. Il investit près de 5,1 milliards d'euros en 2015 (tous financements) pour la régénération, la rénovation, la modernisation et le développement du réseau.

SNCF Mobilités rassemble l'ensemble des métiers, offrant des services de transport (y compris les filiales), avec notamment les activités SNCF Voyageurs (transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares), SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (mass transit- transports publics en Europe et dans le monde). SNCF Mobilités s'appuie sur plus de 200 000 collaborateurs pour réaliser un chiffre d'affaires de 29,3 milliards d'euros et investir près de 3,2 milliards (tous financements) en 2015.

ORGANISÉ EN 5 GRANDS MÉTIERS



SNCF Réseau : Garantir la sécurité et la qualité de l'infrastructure ferroviaire

Gérer, maintenir et développer le réseau ferré national, c'est la mission de SNCF Réseau. Les clients de SNCF Réseau sont les 26 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

MÉTIERS ET FILIALES	MISSIONS
Accès au réseau	Accès à l'infrastructure du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification
Circulation	Gestion opérationnelle des circulations
Ingénierie & Projets	Développement, ingénierie, aménagement et mise en valeur du réseau
Maintenance & Travaux et les filiales Eurailscoot france et Sferis	Sécurité opérationnelle, maintenance, entretien et renouvellement de l'infrastructure

SNCF Voyageurs : Rendre la mobilité partagée plus simple

SNCF Voyageurs simplifie les déplacements de tous en proposant l'ensemble des solutions de mobilité partagée : mass transit, transport grande distances dont international et moyenne distance, transport public régional et interrégional, solution du dernier kilomètre et également gestion et développement des gares françaises.

Les clients de SNCF Voyageurs sont les voyageurs à titre privé ou professionnel, individuels ou groupes, les Autorités organisatrices des transports régionaux.

ACTEURS	ACTIVITÉS
Transilien	Mass transit Île-de-France
TER	Transport régional ferroviaire et routier
Intercités	Trains classiques moyenne et longue distance
En France : TGV, iDTGV, Ouigo En Europe : les opérateurs Eurostar, Thalys, Aléo, Lyria, etc	Trains longue distance grande vitesse France et Europe
Ouibus	Cars longue distance France et Europe
iDvroom	Covoiturage de proximité
Ouicar	Location de véhicule entre particuliers
Voyage-sncf.com	Distribution
Gares & Connexions Arep et A2C	Conception, gestion et commercialisation de pôles d'échange multimodaux

SNCF Logistics : Accompagner les clients chargeurs en France et à l'international

SNCF Logistics intègre l'ensemble de la chaîne du transport et de la logistique de marchandises. Partenaire industriel privilégié de ses clients chargeurs en concevant pour eux des prestations sur mesure.

QUATRE PÔLES	ACTEURS
Freight forwarding (commission de transport aérienne et maritime) Transport routier Logistique contractuelle Distribution et messagerie express Optimisation de la <i>supply chain</i>	GEODIS
Transport ferroviaire et multimodal de marchandises (TFMM) : - Fret ferroviaire conventionnel - Transport combiné - Commission de transport à dominante ferroviaire	- Fret SNCF et VFLI et Captrain pour l'Europe - Naviland Cargo et VIIA - Commissionnaires de transport regroupés dans une nouvelle entité à partir de janvier 2016
Gestion d'actifs (location de wagons, locomotives, conteneurs)	Ermewa Group (Ermewa, Akiem, Eurotainer, CCR)
Transport multimodal et logistique de véhicules finis	STVA

Keolis : Les transports publics, une solution durable face à la croissance mondiale des villes

En France et dans le monde, Keolis est un acteur majeur du transport public au service des autorités organisatrices de transports. Le groupe propose une chaîne complète de modes de déplacement : bus, car, métro, tramway, train, vélos, navettes maritimes et fluviales...

STRUCTURATION

Quatre entités opérationnelles en France	Grand Urbain Île-de-France Territoires Effia (parkings)
Cinq plateformes à l'international	Amérique du Nord Australie / Nouvelle-Zélande Europe continentale Royaume-Uni Asie, Moyen-Orient et Afrique

ACTIVITÉS

Transport public de voyageurs (urbain et interurbain)	Exploitation et maintenance de tous les modes de transport et services associés, stationnement
---	--

SNCF Immobilier : Un patrimoine exceptionnel à valoriser

Acteur majeur de la transformation urbaine, SNCF Immobilier participe au « mieux vivre ensemble la ville » et contribue à la mobilisation nationale pour le logement. SNCF Immobilier assure la gestion et la valorisation des actifs fonciers du groupe SNCF.

DIRECTIONS ET FILIALES

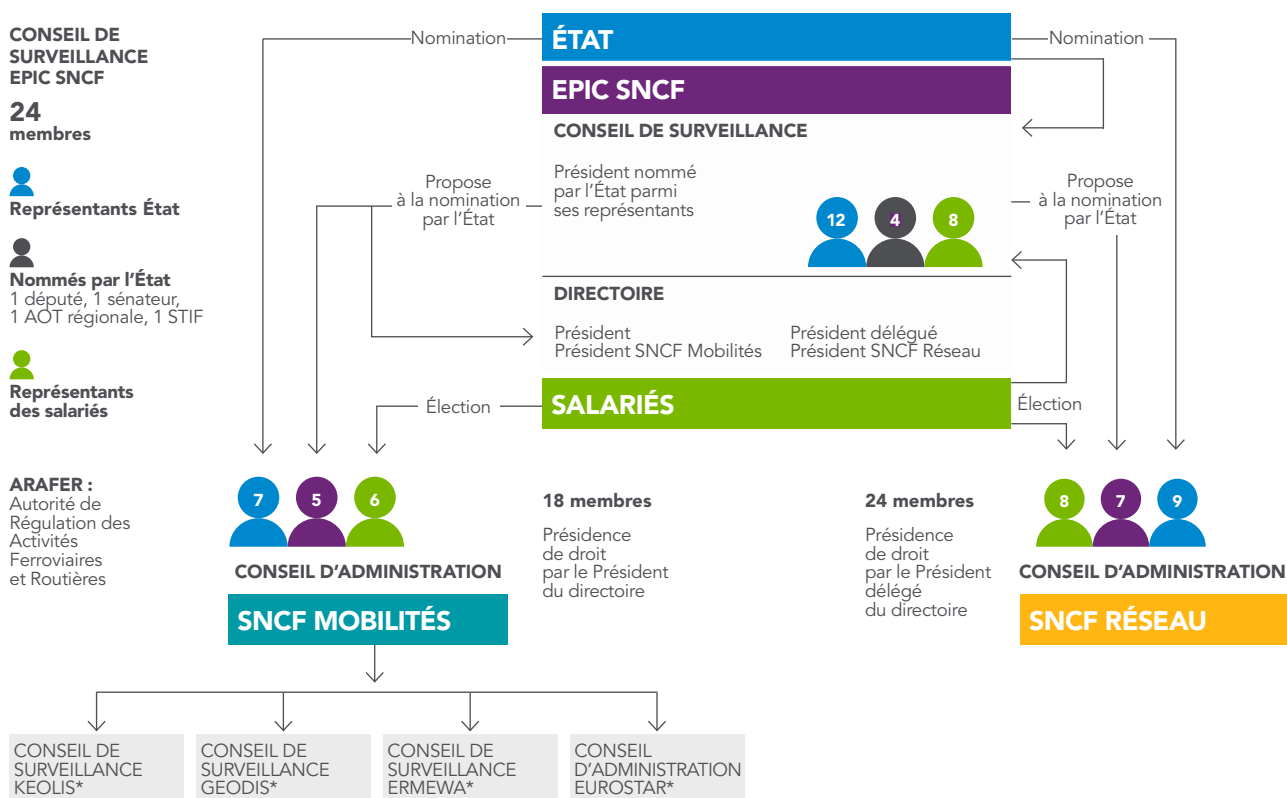
DIRECTIONS ET FILIALES	ACTIVITÉS
Direction Gestion et optimisation immobilière	Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du groupe
Direction du Développement, dont Espaces ferroviaires	Valorisation des actifs immobiliers et fonciers
Directin du Développement et ICF Habitat	Gestion et développement du parc résidentiel

1.2. LA GOUVERNANCE DU GROUPE SNCF

SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont dirigés chacun par un conseil d'administration dont un tiers des membres est nommé par l'État, un tiers par l'EPIC SNCF et un tiers par les salariés. SNCF Mobilités et SNCF Réseau conservent leur dette et leur financement propre. L'EPIC SNCF, dirigé par un directoire composé par le président de SNCF Mobilités et le président de

SNCF Réseau, et disposant d'un conseil de surveillance, constitue la tête du Groupe en charge du pilotage stratégique et de l'intégration industrielle et sociale du groupe ferroviaire.

Les comptes consolidés du nouveau Groupe sont établis pour la première fois pour l'exercice 2015 conformément aux normes IFRS comme pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau.



*Principales filiales

La loi du 4 août 2014 a mis en place une gouvernance renouvelée du système ferroviaire, qui inscrit l'action des trois EPIC dans une contractualisation avec l'Etat : deux **contrats opérationnels** préciseront les objectifs fixés par l'Etat aux EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et un **contrat-cadre stratégique** consolidera les objectifs et la trajectoire financière du groupe.

L'élaboration de ces contrats s'appuiera sur le **Rapport Stratégique d'Orientation (RSO)** qui présente la politique de l'Etat en matière de transport ferroviaire.

Ces contrats seront **conclus pour une durée de dix ans**, et actualisés tous les trois ans. L'**Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER)** émet un avis sur le projet de contrat de SNCF Réseau, ainsi que sur le projet de contrat du groupe. Les contrats font par ailleurs l'objet d'un **suivi annuel**, présenté aux instances de gouvernance de l'entreprise et transmis à l'ARAFER, au Haut Comité du système de transport ferroviaire et au Parlement.

La gouvernance mise en place par la loi du 4 août 2014 met également en place plusieurs mécanismes visant à maîtriser l'endettement du gestionnaire d'infrastructures : la loi fixe notamment un objectif de couverture du "coût complet" de l'infrastructure à l'horizon du premier contrat avec l'Etat, c'est-à-dire dix ans : ainsi l'ensemble des coûts, investissements de renouvellement compris, devra être couvert par les recettes (redevances d'infrastructure et concours publics). À terme seules les lignes nouvelles pourront être financées par endettement. Par ailleurs la contribution de SNCF Réseau au financement de ces investissements de développement est doublement encadré : d'une part, les recettes à venir doivent permettre de rembourser l'intégralité du capital de SNCF Réseau et des intérêts sur la durée de vie du projet, et d'autre part, une "règle d'or" interdit à l'établissement public de participer à leur financement si sa dette dépasse un certain seuil défini par la loi (ratio dette/marge opérationnelle égal à 18).

2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014
Chiffre d'affaires	31 393	29 898
Marge opérationnelle	4 425	4 630
Résultat net - part du groupe	-12 219	261
Investissements tous financements ⁽¹⁾	8 171	8 684
Cash Flow Libre ⁽²⁾	-2 673	-2 978
Endettement net de SNCF Réseau	42 179	39 588
Endettement net de SNCF Mobilités	7 772	7 405
Effectifs	259 446	247 410
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire en milliers de tonnes équivalent CO ₂ ⁽³⁾	821	825
Consommation totale d'énergie pour la traction en milliers de TEP ⁽³⁾	744	744

⁽¹⁾ Investissements réalisés sur fonds propres, subventionnés et nouveaux actifs de concession. Obtenus par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie « Acquisitions des immobilisations corporelles et incorporelles » et « Nouveaux actifs financiers de concession ».

⁽²⁾ Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie : « CAF après coût de l'endettement financier net et impôt », « Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence », « Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles », « Subventions d'investissement reçues », « Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles », « Nouveaux actifs financiers de concession », « Encaissement sur actifs financiers de concession ».

⁽³⁾ Données collectées sur le périmètre des EPIC.

3. DES MARCHÉS EN FORTE ÉVOLUTION

3.1. DE NOUVELLES PRATIQUES ET UN NOUVEAU RAPPORT À LA MOBILITÉ

À l'échelle mondiale les besoins de mobilité sont durablement croissants. Dans les pays émergents la croissance démographique, la hausse du niveau de vie et la métropolisation contribuent à une croissance rapide des besoins. Dans les pays industrialisés, et notamment en France, les grandes tendances sociologiques vont également dans le sens d'un accroissement de la mobilité, bien qu'à un rythme moins élevé : spécialisation du travail, éloignement domicile / travail, recompositions familiales au cours de la vie, écartement géographique des réseaux individuels (famille, amis, affaires).

Le développement et la diffusion des technologies digitales font émerger de nouvelles pratiques dans la façon d'organiser un déplacement, et de nouvelles offres, avec des équipements et des applications qui permettent une grande liberté de choix (covoiturage, auto-partage, VTC...).

Alors que la demande de mobilité va croissant et que les tensions sur le pouvoir d'achat des ménages s'accroissent, nos clients attendent de nous une offre de mobilité de qualité, au juste prix.

Pour les voyageurs, ceci passe par le développement d'offres personnalisées, simples et accessibles, qui permettent de répondre aux besoins de déplacement de chacun d'entre eux, depuis leur point de départ jusqu'à leur destination finale. Le transport collectif doit devenir le transport de chacun, au meilleur rapport qualité-prix. Cette exigence est partie intégrante de notre mission de service public.

En matière de transport et de logistique de marchandises, l'excellence opérationnelle, l'amélioration continue de la qualité des prestations et des services offerts à nos différents clients sont les éléments clés de fidélisation et de différenciation par rapport à nos concurrents. C'est la base qui nous permettra de construire des partenariats durables avec nos clients, quels que soient leur secteur ou leur taille. Cela passe par la prise en compte de l'ensemble de leurs besoins logistiques et par l'accompagnement dans le développement de leurs activités, en France, en Europe et dans le monde.

3.2. LA MONDIALISATION DU MARCHÉ DE LA MOBILITÉ

À l'échelle mondiale, la croissance de la population (de 7,2 milliards d'habitants actuellement à 9,5 milliards en 2050), l'augmentation du niveau de vie dans les pays émergents, avec le développement de classes moyennes disposant d'un revenu et d'un niveau d'éducation leur donnant accès à la mobilité, et la concentration de l'activité économique dans les villes, conduisant au doublement du nombre de très grandes villes (principalement en Asie) et à la poursuite de l'urbanisation (66% de la population mondiale vivra en milieu urbain en 2050, contre 50% actuellement), contribuent à une convergence des problématiques de mobilité.

Dans le domaine des marchandises, face à une demande de produits pondéreux ou massifiés qui devrait rester stable, l'avenir du fret ferroviaire repose sur son insertion dans la chaîne logistique internationale. La croissance des échanges commerciaux internationaux repose sur des opérateurs de transport intégrant toute la chaîne logistique et assurant l'acheminement de bout en bout, y compris le franchissement de frontières. Seul un groupe de dimension mondiale, maîtrisant parfaitement tous les métiers de la chaîne logistique, et pouvant s'appuyer sur une offre de transport multimodale performante, peut être compétitif sur ces marchés.

Le trafic de fret ferroviaire en France est déjà à 50% transfrontalier. Quel que soit l'avenir de l'industrie française (massification, dé/relocalisation, etc.), la logistique devra encore progresser vers la massification des flux et passer par des plateformes de transbordement (ports, terminaux de transport combiné, etc.) afin de profiter des avantages comparatifs de chaque mode de transport sur son domaine de pertinence. Dans les échanges internationaux, la desserte ferroviaire des ports français est un élément-clé de cette intermodalité.

3.3. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX DE PLUS EN PLUS PRÉGNANTS

L'accroissement de la mobilité et l'évolution des pratiques soulèvent des questions environnementales et sociétales.

L'année 2015, considérée par les scientifiques comme l'année la plus chaude depuis 1880, a été une année charnière pour le climat. La 21^{ème} conférence des parties (COP21) qui s'est déroulée à Paris est venue rappeler aux entreprises que la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour maintenir le réchauffement en deçà de 2° est une priorité pour tous.

Aussi, le cadre législatif, dont la Loi de transition énergétique votée en août 2015, introduit de nouvelles obligations en matière de prise en compte du risque climatique pour les entreprises.

En France, les transports représentent 27 % des émissions de GES et seulement 0.8% de ces émissions proviennent de l'activité ferroviaire de SNCF¹. En développant les transferts intermodaux, le transport ferroviaire peut jouer **un rôle important dans la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre**².

Le groupe SNCF se trouve aujourd'hui du côté des solutions et entend continuer à favoriser, à développer l'offre ferroviaire, tout en y intégrant des offres de mobilité à moindre impact environnemental couvrant les premiers et derniers kilomètres, tant pour le transport de voyageurs que celui de marchandises.

SNCF a pleinement pris conscience que les évolutions climatiques³ vont également nécessiter une **résilience accrue du système ferroviaire** d'ici à 2050 et 2100. Compte tenu de la longue durée de vie des équipements et infrastructures ferroviaires, ces évolutions doivent être prises en compte suffisamment en amont.

Avec près de 3400 gares, ses nombreux sites déployés sur toute la France (établissements industriels, entrepôts logistiques, bureaux commerciaux) ainsi que 60 000 km de voies, le groupe exerce des pressions sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau, génère des nuisances sonores et d'importants volumes de déchets à traiter. Consciente de son impact sur l'environnement, l'entreprise intègre dans ses objectifs la réduction de son empreinte environnementale.

Ce monde de mobilité en pleine transformation évolue dans un contexte économique et social difficile. Historiquement très présente en tant qu'entreprise de service public au sein des territoires avec des attentes fortes des acteurs locaux et dans un contexte de crise économique qui dure, SNCF en tant que grand groupe ne peut s'abstenir d'être un acteur majeur du développement économique et social des territoires.

4. LA STRATÉGIE DU GROUPE SNCF

SNCF est synonyme de transport ferroviaire en France. Le transport ferroviaire est notre histoire et notre cœur de métier. Il suscite légitimement des attentes très élevées de la part de l'ensemble des parties prenantes en France, Etat, régions, autorités organisatrices, voyageurs et chargeurs, dans un contexte de fortes évolutions des marchés de la mobilité : mondialisation des acteurs du transport de marchandises, émergence de nouveaux concurrents au transport ferroviaire de voyageurs (aérien low cost, co-voiturage, autocars longue distance...), irruption du digital dans les transports qui crée de nouvelles possibilités (simplification, information en temps réel, etc.) et de nouvelles fonctions (intégration multimodale dans une logique de porte à porte).

Dans ce contexte mouvant, l'enjeu pour SNCF est de devenir une référence mondiale pour toutes les mobilités et la logistique. Pour répondre aux besoins de ses clients, elle doit devenir un intégrateur de mobilités multimodal, capable de saisir toutes les opportunités du digital, et être présent à l'échelle mondiale. Mais, SNCF doit pour cela dynamiser son cœur de métier, le transport ferroviaire, pour en faire la colonne vertébrale d'une offre multimodale intégrée, et la vitrine de l'excellence opérationnelle du groupe. Nous voulons faire de SNCF la marque de transport que les clients, voyageurs et chargeurs préfèrent, que les villes du monde adoptent et dont les salariés sont fiers.

¹ Bilan des Gaz à Effet de Serre SNCF, (snf.com/fr/rse/bilan-carbone).

² Dans le cadre européen, réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre, améliorer de 20% l'efficacité énergétique et porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie. La loi de transition énergétique et de croissance verte reprend par ailleurs l'objectif du « facteur 4 », (division par 4 les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050).

En moyenne, un voyageur en TGV émet cinquante fois moins de CO₂ par kilomètre parcouru qu'en voiture. Un voyageur Transilien, vingt-cinq fois moins qu'en voiture. Un train de fret émet dix fois moins de CO₂ par km que le nombre de poids lourds nécessaires pour transporter la même quantité de marchandises.

³ Augmentation du niveau général des températures ; diminution probable du niveau moyen des précipitations ; évolution du trait de côte ; fréquence accrue des événements extrêmes (canicules, fortes précipitations et inondations, tempêtes...).

4.1. DYNAMISER LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN FRANCE

4.1.1. La sécurité, notre priorité absolue

La sécurité est une exigence absolue qui prime sur toutes les autres. Dans un univers où la moindre défaillance peut avoir des conséquences extrêmement lourdes, notre premier devoir est d'assurer la sécurité de tous nos clients et de tous nos collaborateurs, avec une rigueur et une vigilance permanentes.

Ce sont notre professionnalisme et notre excellence opérationnelle qui nous permettent de garantir la sécurité. Ce sont également eux qui nous permettent d'offrir à nos clients la fiabilité et la ponctualité qu'ils sont en droit d'attendre de SNCF, qu'ils soient parmi les 13,5 millions de voyageurs que nous transportons au quotidien, ou les 170 000 clients chargeurs.

Dans ce contexte, la sécurité des circulations est une priorité fondamentale et permanente de SNCF. L'obsolescence du réseau constitue un défi considérable. Tant que le processus de vieillissement n'aura pas été stoppé et inversé, les besoins de surveillance et de maintenance conditionnelle du réseau demeureront très élevés. Malgré le développement des dispositifs de surveillance technique, les investigations humaines resteront nécessaires et exigeront la mobilisation des équipes et de l'encadrement de SNCF Réseau.

	Groupe	Mobilité	Réseau	Causes externes ou indéterminées
Nombre d'événements de sécurité remarquables 2015	296	112	149	35

ESR = incident qui met en risques l'intégrité physique des personnes transportées ou présentes aux abords des installations ferroviaires (y compris les personnels, salariés de prestataires et sous-traitants).

Le réseau ferré français est l'un des plus sûrs d'Europe. Il est néanmoins dans un état préoccupant. De nombreuses parties du réseau sont menacées par l'obsolescence, ce qui se traduit par une perte de fiabilité et au-delà par des restrictions de vitesse, voire la fermeture des lignes concernées, nécessaires pour éviter tout accident. Le groupe SNCF vise à stabiliser l'âge de son réseau principal, par **un effort d'investissement de rénovation de 35 milliards d'euros** sur la période 2015-2025.

Au-delà de ces éléments, il convient de noter que le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace. Le rapport interne d'enquête immédiate réalisé par la Direction générale Audit et Sécurité a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015.

Des investissements massifs pour un système ferroviaire plus performant

En 2017, quatre lignes nouvelles seront mises en service. Elles auront nécessité un effort sans précédent d'investissements, qui permettra à la France de disposer d'un des réseaux à grande vitesse les plus développés et les plus performants du monde. Au-delà, les efforts de développement seront concentrés sur le réseau classique et l'amélioration des grands nœuds ferroviaires, afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs dans leurs déplacements quotidiens.

Le groupe SNCF investira **pour renouveler, améliorer et développer son parc de matériel roulant**. Une majeure partie des investissements en matériel roulant est consacrée au métier Voyageurs dont la moitié pour les transports du quotidien. Deux opérateurs actifs à l'international investiront notamment : Keolis, présent dans le mass transit et Ermewa, gestionnaire d'actifs (conteneurs et wagons) du métier SNCF Logistics. Les matériels roulants des activités conventionnées sont financés en tout ou partie par les autorités organisatrices de transports.

Enfin le groupe SNCF investira, avec ses partenaires locaux **pour rénover et transformer les gares et les ateliers de maintenance (notamment Transilien et TER)**, afin de mieux répondre aux attentes des voyageurs, des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices. Des moyens importants seront également investis pour la mise en accessibilité des gares et haltes entre 2015 et 2024.

Au total, d'ici à 2025, le groupe SNCF investira près de **50 milliards d'euros en fonds propres pour améliorer les performances de notre système ferroviaire**.

4.1.2. Être plus proche de nos clients pour mieux répondre à leur besoin

L'ensemble de l'activité grande vitesse ferroviaire transporte près de 100 millions de voyageurs par an (TGV, iDTGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria, etc.). En 2017, quatre lignes nouvelles seront mises en service et ajouteront 800 km de lignes à grande vitesse au réseau existant en France. Elles constituent une opportunité de développement pour le transport à grande vitesse, avec un potentiel de 4,5 millions de voyageurs supplémentaires. Le développement de la grande vitesse passe également par la diversification de l'offre et notamment par l'essor d'une offre low cost. Créé en 2014, Ouigo a d'ores et déjà contribué à développer le marché de la grande vitesse, avec 40% de nouveaux clients.

Aujourd'hui de nombreuses personnes sont contraintes à l'immobilité en France par manque de moyens financiers. Simplifier les prix, permettre des comparaisons et rendre le train plus accessible financièrement sont les objectifs fixés par le Groupe, qui poursuivra sa politique volontariste de petits prix notamment grâce à Ouigo, iDTGV et Prem's ainsi que le dispositif digital associé.

Transilien en Ile de France transporte 3,2 millions de voyageurs quotidiens. Il constitue un cas unique au monde de service en zone dense assurant des trafics massifs et diversifiés sur une infrastructure hétérogène.

La croissance continue des besoins de mobilité rend nécessaire le développement du réseau, avec EOLE à l'Ouest et les lignes de tram-express du Grand Paris, qui permettront une augmentation de l'offre de plus de 17% à l'horizon 2025 (en trains-km).

L'objectif de SNCF est de hisser le niveau de satisfaction des clients Transilien à 75% d'ici 2020

	2013	2014	2015
% de clients satisfaits de Transilien (situations normales et perturbées)	69.4	68	71

Les **TER** assurent chaque année 330 millions de voyages, dont un tiers en zone dense. Grâce à un effort massif des autorités organisatrices régionales depuis 1997, l'offre TER a progressé de plus de 60%, avec une flotte renouvelée et rajeunie (notamment 170 Régio2N et 200 Régio1S) qui a permis une croissance des trafics voyageurs de plus de 70%.

Dans ce contexte, et compte tenu des contraintes budgétaires croissantes des régions, le modèle du TER doit évoluer, avec une offre ferroviaire recentrée sur les trafics en zones denses et les relations entre les pôles urbains structurants, une complémentarité renforcée avec les autres modes, une offre commerciale plus segmentée et différenciée, afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs et des Autorités Organisatrices pour accompagner le développement des territoires.

Au centre des mobilités, les gares doivent être pratiques, utiles et accueillantes à tous les voyageurs. Elles sont un maillon essentiel du système de transport ferroviaire. Leur ouverture sur la ville, l'interconnexion avec les autres modes de transport (favorisée par le développement des pôles d'échanges multimodaux), la qualité des espaces et des services en gare (accessibilité, information, propreté, sûreté, commerces, services, connectivité...) contribuent à la compétitivité du transport ferroviaire. Les gares doivent être adaptées au transport de masse tout en offrant un parcours client personnalisé.

Pour faire face aux attentes légitimes de nos clients, le groupe forme et déploie 2 800 agents chargés de la sûreté ferroviaire et collabore quotidiennement avec la police, la gendarmerie, les douanes et les parquets. Le groupe mène également des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et limiter les actes d'incivilités ou de malveillance en milieu ferroviaire. 240 000 jeunes sont ainsi touchés chaque année par des interventions en milieu scolaire.

En matière de transport et de logistique de marchandises, l'excellence opérationnelle, l'amélioration continue de la qualité des prestations et des services offerts à nos différents clients sont les éléments clés de fidélisation et de différenciation par rapport à nos concurrents. C'est la base qui nous permettra de construire des partenariats durables avec nos clients, quels que soient leur secteur ou leur taille. Cela passe par la prise en compte de l'ensemble de leurs besoins logistiques et par l'accompagnement dans le développement de leurs activités, en France, en Europe et dans le monde.

L'ambition de SNCF est de pérenniser et de développer son activité de transport ferroviaire de marchandises, en s'appuyant sur plusieurs atouts indispensables : l'adossement à un opérateur logistique de dimension mondiale, un réseau européen connecté à tous les grands ports et le développement des autoroutes ferroviaires. Le fret ferroviaire français répond aujourd'hui aux attentes de ses clients en matière de transport de marchandises massifié sur longue distance.

4.2. UN GROUPE MULTIMODAL, DIGITAL, INTERNATIONAL

4.2.1. Diversifier nos services de mobilité pour mieux répondre aux besoins de tous nos clients

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication modifient profondément les pratiques et les usages de mobilité. Elles favorisent l'émergence de nouveaux modes low cost (covoiturage, autocar, etc.) et l'articulation des différents modes entre eux pour offrir une liberté comparable à celle de l'automobile, sans la contrainte de possession d'un véhicule.

L'ambition du groupe SNCF est de se saisir de ces nouvelles pratiques et de **se positionner comme un intégrateur d'offres et de services multimodaux** (autocars, covoiturage, voitures partagées, etc.). **Le développement des services digitaux permettant aux voyageurs de structurer leur déplacement de porte à porte est en ce sens un moyen d'ancrer l'offre ferroviaire en complémentarité avec les autres modes.**

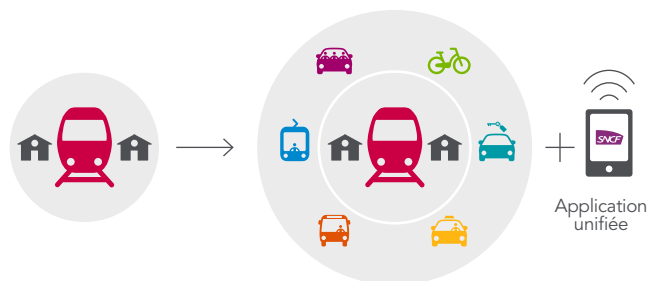
DEVENIR UN INTÉGRATEUR DE MOBILITÉS MULTIMODAL ET MULTI SERVICES

Avant :

Le train de gare à gare

Maintenant :

La mobilité partagée de bout en bout et connectée



Par la relation personnalisée qu'il entretient avec ses clients, avec l'aide des technologies digitales, le groupe SNCF se positionne en intégrateur de mobilité multimodale pour offrir des services sur mesure, en porte-à-porte et à moindre impact environnemental. Il développe de nouvelles offres de mobilité partagée pour mieux répondre aux besoins de mobilité durable de tous ses clients. L'ambition de SNCF Voyageurs est de multiplier par 2 la part de la mobilité partagée d'ici à 2030.

Améliorer la qualité de service pour nos clients passe également par une information en temps réel, fiable et personnalisée, une meilleure prise en charge en situation perturbée, plus de confort à bord, et un renforcement de la lutte anti-fraude.

Depuis une dizaine d'années, le groupe travaille à la mise en accessibilité des gares, des trains, de l'information voyageurs et des services dédiés afin de répondre aux attentes de ses clients en situation de handicap, en collaboration avec de nombreuses associations nationales représentatives.

La multimodalité est également une façon de mieux répondre aux besoins de nos clients autorités organisatrices et de nos clients fret, de plus en plus attentifs à l'empreinte carbone de leurs produits. Dans cette optique, le choix du transport devient décisif. SNCF propose à ses clients une offre globale multimodale bas carbone qui tient compte de la nature des marchandises, des distances à parcourir et des délais à respecter. Des solutions alternatives comme le transport combiné rail-route ou les autoroutes ferroviaires sont ainsi proposées.

2013 2014 2015

Tonnes de CO ₂ évitées grâce aux autoroutes ferroviaires (en milliers)	64	69	70
---	----	----	----

En 2015, l'augmentation du nombre de tonnes de CO₂ évitées est liée à l'augmentation des volumes transportés sur l'autoroute Bettembourg – Le Boulou.

4.2.2. Devenir la référence mondiale de la mobilité et de la logistique en accélérant notre développement international

L'ambition du groupe SNCF est de devenir la référence de la mobilité et de la logistique France et dans le monde.

Le développement international est une nécessité pour SNCF car les marchés sont eux-mêmes internationaux. Le groupe SNCF doit croître pour améliorer sa position concurrentielle et préparer l'ouverture à la concurrence du marché domestique du transport ferroviaire de voyageurs, dans un contexte marqué par la consolidation à l'échelle mondiale des grands groupes ferroviaires.

Le développement international est également un axe majeur de la stratégie de SNCF. Rares sont les groupes mondiaux de transport et de logistique qui, s'appuyant sur leur marché domestique, ont une taille critique et une reconnaissance de leur expertise leur permettant de répondre aux besoins croissants de mobilité des biens et des personnes à l'échelle mondiale.

Le développement international, grâce à la croissance des besoins à l'échelle mondiale permet de valoriser notre expertise et nos savoir-faire, de favoriser la diffusion des meilleures pratiques et des innovations, et de contribuer par les bénéfices de nos filiales au financement du groupe.

L'objectif moyen terme du groupe SNCF est de réaliser 50% de son chiffre d'affaires à l'international dont la moitié hors d'Europe.

Un des axes principaux du développement international de SNCF est la grande vitesse en Europe, avec Eurostar vers le Royaume-Uni, Thalys vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, Lyria vers la Suisse, et le développement des partenariats étranger avec afin d'accompagner la croissance des trafics sur ce marché dynamique.

Keolis ambitionne de réaliser plus de 60% de son chiffre d'affaires hors de France dès 2020, en s'appuyant sur les plateformes internationales où il est déjà présent (Royaume Uni, Europe du Nord, Amérique du Nord, Australie, Asie) et en poursuivant son développement au Moyen Orient, en Inde, etc., dans un contexte de forte croissance des besoins de mobilité dans les grandes métropoles du monde.

SNCF Logistics, avec sa filiale Geodis, accompagne le développement de ses grands clients (les 54 Global Accounts de Geodis représentent environ 50% de son chiffre d'affaires et porte 60% du développement de son activité). L'acquisition récente d'OHL aux Etats Unis confère à SNCF Logistics une couverture mondiale.

Enfin le développement de Systra est porté par la forte croissance des besoins d'ingénierie d'infrastructure dans le monde. L'excellence de l'ingénierie ferroviaire française permet d'atteindre une croissance de l'activité supérieure à 10% par an.

Le groupe SNCF contribuera ainsi, par l'apport de son expertise et par ses activités de transport et de conseil, à la compétitivité internationale de la filière ferroviaire française.

4.3. L'INNOVATION AU COEUR DE LA PERFORMANCE

L'innovation permet de multiplier les opportunités de mobilités accessibles à nos clients et d'améliorer notre performance industrielle et environnementale. Grâce aux technologies digitales, les voyageurs pourront organiser leurs déplacements en combinant différents modes en fonction de leur pertinence et de leur disponibilité, en temps réel. Le digital permettra également d'offrir de meilleurs services aux chargeurs grâce à une information en continu, et avec des moyens d'acheminement à améliorer constamment tant sur les plans techniques (accessibilité des ports, dernier kilomètre, logistique urbaine, informatique embarquée notamment pour le transport routier) que de la compétitivité (autoroutes ferroviaires). L'innovation sera également dans les méthodes industrielles, pour améliorer la sécurité, la qualité et la performance économique du mode ferroviaire, avec la digitalisation des process (gestion des circulations, gestion des capacités, gestion de la maintenance), la numérisation des référentiels, l'équipement des agents de terrain en outils digitaux et le développement d'un internet des objets ferroviaires (capteurs de détection de mouvement, de température, etc.).

Plus largement SNCF utilise l'innovation comme levier de performance, au service de nombreux sujets opérationnels:

— L'utilisation de nouveaux matériels et de processus moins énergivores, moins bruyants, moins émetteurs de CO₂ permet de répondre aux problématiques environnementales. Le groupe investit dans la recherche et développement pour faire émerger de nouvelles solutions ou améliorer des dispositifs existants tel que la récupération de l'énergie de freinage des trains.

— L'innovation vient également questionner et optimiser l'organisation de l'entreprise. Par exemple, la démarche d'innovation participative baptisée Léonard invite les collaborateurs à proposer leurs idées touchant leur métier lors de campagnes collaboratives nationales sur un thème stratégique, ou au quotidien, dans le cadre de l'innovation participative locale.

— L'innovation au service de l'accessibilité pour tous signifie également pour SNCF la mise en accessibilité de ses gares et trains, le développement de nouveaux services permettant aux personnes en situation de handicap de se déplacer. SNCF s'appuie sur des start-up innovantes pour développer de nouvelles solutions.

De plus en plus de projets, tels que la Fabrique Digitale, sont développés avec des start-ups sur le principe de l'innovation ouverte.

5. UNE ENTREPRISE RESPONSABLE

Aujourd'hui, les attentes vis-à-vis d'un grand groupe tel que SNCF vont au-delà de sa seule performance technique et économique. En effet un nombre d'acteurs croissant⁴ attend de lui qu'il soit en capacité de connaître et de maîtriser les impacts qui résultent de ses activités. L'évolution de la législation et de la réglementation en matière de protection de l'environnement et de RSE va également en ce sens et invite très largement SNCF à se positionner comme un acteur responsable.

Bien que le transport ferroviaire soit bien moins émetteur de gaz à effet de serre que les autres modes de transport, l'activité du Groupe est consommatrice d'énergie et de matières premières, l'utilisation de ces ressources produit nuisances et pollutions. Le GPF s'engage à réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre entre 2014 et 2025 et plus largement, à réduire son impact environnemental.

Le Groupe va donc réduire son niveau de consommation d'énergie grâce à des programmes d'amélioration du matériel roulant et de son utilisation (éco conduite, baisse des consommations des rames à l'arrêt), l'optimisation des plans de transport (de marchandises) et une meilleure efficacité énergétique des bâtiments. D'ici 2022, SNCF (les activités ferroviaires du groupe hors filiales) prévoit de réduire de 20% sa consommation d'énergie de traction et dans ses bâtiments par rapport à 2012.

	2013	2014	2015
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire (thermique et électrique – en milliers de tonnes équivalent CO ₂) ⁵	879	825	821
Consommation totale d'énergie pour la traction des trains (milliers de TEP)	781	744	744

Du fait de la baisse des consommations de Gazole de traction plus importante que l'augmentation des consommations d'électricité, les émissions de CO₂ de la traction sont en légère baisse (-0.5%)

SNCF a également pour objectif de réduire ses pollutions et ses nuisances (dont les nuisances sonores), protéger la biodiversité, maîtriser ses risques et mettre en conformité ses installations. Ceci passe en particulier par la mise en œuvre d'une stratégie d'économie circulaire adoptée en 2013 et la mise en place progressive de systèmes de management de l'environnement, outils pertinents de gestion des risques pour l'entreprise.

La responsabilité sociale de l'entreprise concerne au-delà de l'environnement le management responsable des salariés, son implication sociale dans les territoires où elle opère, le respect de principes éthiques que sont la transparence, l'intégrité, le respect des personnes, de la concurrence et des droits de l'homme, notamment dans ses relations avec ses fournisseurs et sous-traitants. Ce sont sur ces principes que le groupe entend s'appuyer pour développer ses activités, françaises comme internationales, au cours des prochaines années.

Pour le Groupe, mettre l'humain au cœur du projet collectif, troisième levier du succès d'Excellence 2020, se traduit particulièrement par une logique de « symétrie des attentions » visant à considérer les salariés avec autant de soin qu'il leur est demandé d'en consacrer aux clients. Les efforts concrets de l'entreprise dans l'accompagnement de ses salariés dans la lutte contre les discriminations, la promotion de toutes les diversités et pour l'amélioration de la qualité de vie au travail ont valu au groupe plusieurs récompenses externes et signes de reconnaissance, en particulier, le label AFNOR (Association française de normalisation) de l'égalité professionnelle.

⁴ Parties prenantes : clients, actionnaires, autorités de tutelle, associations professionnelles, partenaires et acteurs de la société civile, l'Etat ou encore les employés

⁵ Source : utilisation des facteurs d'émission de la base carbone de l'ADEME

5.1. DES OFFRES PLUS PERFORMANTES D'UN POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL

La principale réponse à l'enjeu climatique pour SNCF est de développer des solutions porte à porte bas carbone, en s'appuyant sur la performance environnementale du train et sur l'ensemble des solutions multimodales proposées au sein du Groupe ou avec ses partenaires.

Pour les voyageurs, il s'agit de faciliter l'usage des transports publics et des modes actifs en complément du train pour les « derniers kilomètres » et de proposer des solutions telles qu' IDVroom (n° 1 du covoiturage de proximité notamment à partir des gares), OULcar (location de voitures entre particuliers) ou Wattmobile (location de scooters et de véhicules électriques). L'application SNCF intègre progressivement les informations des différents modes de transport afin de faciliter l'usage des modes partagés. Les gares deviennent des pôles d'échanges multimodaux pour un passage plus fluide du train vers les transports urbains, les mobilités collectives ou actives. Elles sont aussi multiservices et 'tiers lieux' de télétravail, permettant ainsi de réduire les déplacements.

Pour le transport de marchandises SNCF propose à ses clients des solutions alternatives, comme le transport combiné rail-route. Avec les autoroutes ferroviaires, une des solutions de report modal massifiées sur longue distance, des trains de 850 m circulent sur le réseau, 1 050 m d'ici à 2020. La politique d'allongement des trains de marchandises avec « les doubles trains » renforce la compétitivité du fret ferroviaire.

Pour les livraisons en centre-ville, SNCF développe des services de logistique urbaine en utilisant des véhicules électriques, des véhicules au gaz naturel et des vélos. En France et dans les mégapoles internationales, Geodis mise sur une offre de conseil en mobilité urbaine à l'attention des acteurs institutionnels ou privés, la création et la gestion de centres de consolidation urbains (plateformes à la périphérie des villes à partir desquelles s'organise la livraison du dernier km), ainsi qu'une gamme de solutions dédiées avec des véhicules propres.

SNCF agit par ailleurs pour réduire ses propres émissions : outils embarqués de mesure de la consommation, formation pour l'éco-conduite, gestion des tournées, utilisation de technologies moins émettrices.

5.2. LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DE NOTRE ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

SNCF entend utiliser l'importance de ses achats (16,5 milliards d'euros en 2015 dépenses d'investissement tous financements et d'exploitation hors péage, hors PPP Réseau et sous-traitance Geodis) comme levier majeur de sa politique de responsabilité sociétale. Elle s'attache à améliorer sa performance environnementale en privilégiant les produits éco-conçus, les matériaux à moindre impact environnemental et les fournisseurs les plus vertueux.

Le groupe cherche également à réduire l'impact de ses activités industrielles :

— en déployant des systèmes de management environnementaux au sein de ses établissements industriels et en formant les salariés aux principaux enjeux, risques et solutions en matière d'environnement ;

— en formalisant une politique de l'eau, visant à réduire ses consommations, à limiter ses rejets aqueux en provenance de ses activités industrielles et à réduire ses impacts sur les écosystèmes et le milieu aquatique ;

— en développant une politique raisonnée de la végétation visant à limiter l'utilisation de produits phytosanitaires dans les emprises ferroviaires et aux abords des voies, mais aussi à protéger la biodiversité environnante.

La stratégie d'économie circulaire du Groupe s'intègre dans ses enjeux économiques avec une cible de 400 millions d'euros de gains liés à la valorisation entre 2013 et 2017. Pour cela, SNCF travaille à la création de filières afin de recycler ou valoriser différents déchets ainsi que « les produits de dépose » de la voie.

	2013	2014	2015
Valorisation de matériaux en fin de vie (en millions d'euros) pour le Groupe	43.6	65.6	66.1

En 2015, le groupe a maintenu le montant de ses ventes malgré la chute des cours des métaux et autres matières, grâce à une meilleure captation des gisements et une extension de la couverture de ses contrats de vente.

Plus globalement, la politique d'économie circulaire rend plus durables les modes opératoires liés à nos activités et contribue à la préservation des ressources.

5.3. LA PERFORMANCE SOCIALE, LEVIER DE LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

Pour relever les défis de sa performance et de sa compétitivité, le groupe SNCF a besoin de l'engagement de ses 260 000 collaborateurs.

La transformation du Groupe sous-tendue par des enjeux économiques, des évolutions législatives et réglementaires, amène à repenser les modèles d'organisation du travail et à faire des ressources humaines un levier de cette transformation (adaptation des modes de production, de l'organisation du temps de travail, des métiers par l'enrichissement des conditions de leur exercice), gages de performance sociale et de qualité de service pour nos clients.

L'année 2015 s'est caractérisée par la mise en place de l'unité sociale du Groupe public ferroviaire, faisant suite à la loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Un dialogue social soutenu avec les organisations syndicales s'est traduit par la signature de 22 accords collectifs nationaux. La grande majorité des accords a permis de mettre en place des politiques sociales communes à l'ensemble des salariés du Groupe public ferroviaire en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la mixité, l'amélioration de la politique d'aide au logement, les actions en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés, une protection sociale renforcée pour les contractuels.

Certains accords ont permis d'introduire des dispositions novatrices comme l'intéressement au sein de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités qui reconnaissent et associent les salariés au résultat de chacun de ces deux Épics. De même, a été mis en place un plan épargne de groupe, ainsi qu'un compte épargne temps avec des possibilités de le monétiser donnant ainsi plus de marges de manœuvres aux salariés.

Des dispositifs sont également mis en place à l'échelle du Groupe SNCF. Ainsi une bourse de l'emploi et une charte de mobilité signée par les sociétés du groupe, favorisent des mobilités plus larges et plus diversifiées à l'ensemble des collaborateurs.

La performance sociale du Groupe s'appuie aussi sur une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences efficace qui permet une anticipation des besoins en compétence et leur adaptation permanente, et l'élaboration de parcours professionnels attractifs. A ce titre, la formation professionnelle qui permet le développement des compétences constitue un moyen d'action important : environ 6% de la masse salariale sont investis chaque année dans la formation des collaborateurs.

Le Groupe veille également à édifier un vivre ensemble de qualité. C'est la raison pour laquelle SNCF mène une politique volontariste dans l'accompagnement de ses salariés dans la lutte contre les discriminations et le respect des principes de laïcité et de neutralité qui s'appliquent de plein droit, dans toute entreprise assurant des missions de service public. SNCF tient son rôle de premier employeur français. Les politiques de l'emploi dynamique avec près de 9 500 embauchés en France en 2015 dont plus de 4 800 dans le ferroviaire, s'accompagnent d'objectifs chiffrés en matière de recrutement pour promouvoir toutes les formes de diversité.

SNCF fait du soutien et de l'appui managérial un axe important de sa politique, en tant que fonction clé dans la réussite du groupe. De même pour le dialogue social, vecteur de la transformation économique et sociale de l'entreprise, SNCF s'attache à construire avec les organisations de l'entreprise un dialogue équilibré.

Les efforts concrets de l'entreprise passent également par l'accompagnement de ses salariés dans la lutte contre les discriminations et la promotion de toutes les diversités.

	2013	2014	2015
Nombre cumulé de travailleurs handicapés embauchés (hors recrutement HANTRAIN)	250	304	364

Renvoi : * chiffre provisoire, en l'attente de la déclaration DOETH de l'entreprise à l'AGEFIPH fin février 2016.

En tant qu'employeur, SNCF se doit d'être irréprochable. Pour ce faire, le Comité éthique du Groupe s'attache à orienter les salariés vers des comportements responsables (respect du droit, des personnes et des principes de confidentialité). Il propose notamment des programmes de lutte contre la corruption et de prévention contre le harcèlement. Le groupe s'est doté d'un réseau de correspondants Éthique (afin de promouvoir sa politique) et d'un dispositif d'alerte professionnelle.

Les politiques menées par SNCF à l'égard de ses salariés ont été, à nouveau saluées en 2015, par le prix Top employeur, label qui identifie et certifie les bonnes conditions de travail proposées par les employeurs à leurs collaborateurs.

5.4. UNE POLITIQUE DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE AU SERVICE DES TERRITOIRES

SNCF Développement **apporte son soutien à l'économie locale** et agit dans les bassins historiques d'activités afin d'accompagner la transformation de ses anciennes implantations ferroviaires, créer un environnement favorable au développement économique, minimiser l'impact des éventuelles relocalisations sur l'emploi et les territoires. Depuis 2011, 309 entrepreneurs ont été soutenus, financés à hauteur de 8 millions d'euros, pour accompagner la création de plus de 1 000 emplois.

Par ailleurs, l'entreprise est un partenaire économique majeur des territoires au travers de sa politique d'achats, notamment auprès de 22 000 PME, générant près de 100 000 emplois indirects⁶. Elle entend poursuivre sa stratégie d'achat auprès du Secteur du Travail Protégé et Adapté avec pour objectif de réaliser 50 millions d'euros d'achats solidaires par an d'ici 2017. Partenaire économique majeur des territoires, SNCF s'est également fixé un objectif de 30% d'achats auprès des PME en 2017.

⁶ Etude réalisée par le cabinet Utopies en 2015 et basée sur une méthodologie appelée Local Footprint.

⁷ Cf. « Performance économique de l'engagement sociétal 2014 ». Cela concerne notamment les dispositifs de médiation, chantiers d'insertion, TIG, achats solidaires, etc.

⁸ Ces éléments sont calculés d'après la méthode Goodwill qui consiste à rechercher, pour chaque politique mise en place, les bénéfices cachés pour ensuite les financiariser. Mesure de la valeur immatérielle.

	2013	2014	2015
Montant des achats solidaires par an (handicap et insertion) en millions d'euros	32	30.9	31.59

SNCF est pleinement consciente de sa responsabilité sociétale dans la maîtrise de sa chaîne de valeur et entend développer l'évaluation de la performance RSE de ses fournisseurs (démarche sectorielle RAILSPONSIBLE) afin d'en maîtriser les risques. En 2015, SNCF a de nouveau obtenu le Label Relations Fournisseur Responsables, gage de ses relations durables et équilibrées avec ses 31 000 fournisseurs.

Le groupe s'investit depuis 10 ans en faveur de l'inclusion sociale et professionnelle dans les territoires avec de nombreux dispositifs tels que les chantiers d'insertion, la prise en charge des personnes en errance dans les gares, l'accueil de personnes condamnées à des Travaux d'Intérêt Général ou à des Mesures de Réparation Pénale, la création de PIMMS (Points Information et Médiation Multiservices).

La Fondation SNCF, de son côté, consacre un budget de 3 millions d'euros par an à la prévention de l'illettrisme et au vivre ensemble, en soutenant 800 associations. Elle encourage les salariés du Groupe à partager leur savoir-faire dans le cadre du mécénat de compétences. En 2015, 1204 salariés se sont engagés dans le dispositif, dépassant de loin l'objectif initial fixé à 1000 salariés.

5.5. RSE ET CRÉATION DE VALEUR

De nombreuses études ont mis en exergue une corrélation entre performance économique et performance sociétale. De fait, la responsabilité sociétale des entreprises est souvent créatrice de valeur. A titre d'exemple, SNCF a progressivement mis en place une politique d'évaluation de ses actions sociétales : en 2014, la politique d'engagement sociétal de SNCF a ainsi permis un gain par coûts évités de 35,3 millions d'euros à SNCF et de 12,3 millions à la collectivité^{7,8}.

Un autre exemple est fourni par la politique d'économie circulaire du Groupe, avec un réel alignement des enjeux environnementaux et économiques : les matières valorisées ont généré un bénéfice de 66,1 millions d'euros en 2015.

En favorisant le report modal vers des modes collectifs, SNCF contribue à la réduction des externalités négatives liées au transport (accidentologie, pollution de l'air, pollution sonore ou encore congestion des centres villes). Cela représente d'importantes économies pour la société et ancre plus encore SNCF dans son rôle de service public.

6. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF

6.1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2015

6.1.1. Réforme du ferroviaire

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Elle articule la réforme autour de cinq objectifs :

- L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.
- La création d'un groupe public industriel intégré.
- La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.

— La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.

— Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

L'organisation passée du système ferroviaire français et de l'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français en particulier en est profondément modifiée depuis le 1^{er} janvier 2015, avec la mise en œuvre d'un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

— L'ancien EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

— L'ancien Réseau Ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— Un EPIC de « tête », créé le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, est chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

Les décrets d'application, promulgués le 10 février 2015, définissent la date de mise en œuvre effective des nouvelles gouvernances et de transfert des actifs et passifs entre les trois EPIC. Cette date, identique à celle de la délivrance des nouveaux certificats de sécurité, correspond au 1^{er} juillet 2015.

6.1.2. Pertes de valeur UGT Infrastructure

Un test de perte de valeur a été conduit dans le cadre de la clôture des comptes au 31 décembre 2015. Les éléments de ce test sont présentés de manière détaillée au paragraphe 4.3.2 des comptes consolidés annuels. Le résultat de ce test conduit à comptabiliser une dépréciation de 9,6 Md€ des actifs de l'UGT Infrastructure.

Indices de perte sur l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les deux EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau, s'accompagnant d'un projet de trajectoire financière à horizon 2025. Pour SNCF Mobilités, cette trajectoire financière résulte d'un nouveau plan stratégique et financier préparé par la direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (voir note 4.3.2), qui s'inscrit dans un environnement en mouvement du fait notamment :

— d'une concurrence accrue avec la montée en puissance de la concurrence intermodale et

— de nouveaux relais de croissance avec la mise en service des quatre lignes à Grande Vitesse, (LGV).

Cette trajectoire s'inscrit dans un contexte d'aléas et d'incertitudes (voir note 4.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la

concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et l'accentuation depuis le premier semestre d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

L'équilibre économique reste durablement fragilisé, du fait d'une évolution atone du chiffre d'affaires (hors mise en service de LGV), d'une croissance des coûts des péages décorrélée de l'évolution du chiffre d'affaires et des investissements significatifs avec le renouvellement nécessaire d'une partie de la flotte et ce malgré des plans de performance sur les coûts d'exploitation de TGV et sur la productivité du capital (pression sur le parc en termes de nombre de rames et prix unitaires).

Tirant les conséquences de ces évolutions et de ces mesures dans son plan stratégique et financier, la Direction de SNCF Mobilités a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur qui conduisent à constater des dépréciations complémentaires de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 38 M€ sur le Corporate au titre des actifs de support au 31 décembre 2015. Les informations détaillées sont données en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

A la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant au secteur Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a rendu sa décision le 3 février 2015. La demande relative à l'affectation de la capacité d'autofinancement dégagée sur les gares en Ile-de-France a été écartée. Parmi les principaux autres points de la décision, les trois suivants ont eu des conséquences sur les comptes consolidés annuels :

— L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer à compter de l'horaire de service de 2014, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués auparavant.

— La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.

— La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

L'ARAFER a également émis, quelques jours plus tard, un avis négatif sur le Document de Référence des Gares (DRG) 2016 qui définit les tarifs pour l'ensemble du territoire français. L'Autorité a demandé qu'y soit appliquée la même fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt à partir de 2016.

SNCF Mobilités a fait appel de la décision sur le différend STIF auprès de la Cour d'appel de Paris et sur le DRG auprès du Conseil d'Etat.

L'ARAFER a par la suite émis un avis favorable définitif concernant le DRG 2016 (sur la base d'un taux de rémunération ramené à 6,9%) et un avis favorable sur le projet de DRG 2017, établi sur la base d'un taux de 6,9%, et prenant acte que le projet de refonte du modèle économique et tarifaire en cours pourrait aboutir d'ici l'été 2016 et donner lieu par conséquent à une nouvelle version du DRG 2017.

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur suivant la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », elles ont amené Gares & Connexions à entamer une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et à élaborer une nouvelle trajectoire financière.

Au 30 juin 2015, des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction de SNCF Mobilités (voir note 4.3.2). Ils ont abouti à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, maintenue inchangée au 31 décembre 2015 en l'absence d'élément significatif nouveau sur le second semestre. Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

6.1.3. Regroupements d'entreprises

Création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (Thalys)

Le 1^{er} avril 2015 a été créée l'entreprise ferroviaire THI Factory pour opérer le transport de voyageurs sous la marque Thalys. Société de droit belge, elle est détenue à 60% par SNCF Mobilités et 40% par SNCB liés entre eux par un pacte d'actionnaires qui confère le contrôle exclusif à SNCF Mobilités suivant les dispositions de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'EIL (Eurostar International Limited)

La cession de sa participation dans EIL par le partenaire britannique au consortium CDPQ/Hermès a donné lieu à la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires le 28 mai 2015. Les modalités de ce pacte confèrent le contrôle exclusif à SNCF Mobilités dans EIL en application de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

En novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle de l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

6.1.4. Amende de l'Autorité de la concurrence sur l'activité de messagerie

Suite à l'enquête menée sur le secteur de la messagerie, l'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 15 décembre 2015. L'amende infligée au groupe SNCF, de 196 M€, a été comptabilisée sur la ligne « Autres achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La marge opérationnelle sans cette amende s'élève à 4 621 M€. Les informations détaillées sont données en note 4.5.2.1 des comptes consolidés annuels.

6.1.5. Perte à terminaison sur l'activité Intercités

La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire. Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant d'éviter que la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) ressorte en déficit, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État. En conséquence, une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée sur l'activité Intercités pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016. Les informations détaillées sont données en note 4.5 des comptes consolidés annuels.

6.1.6. Accident ferroviaire

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace. Le rapport interne d'enquête immédiate réalisé par la Direction générale Audit et Sécurités a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse résulte d'une séquence de freinage tardif qui aurait dû être exercé sensiblement plus en amont. Une provision couvrant la franchise d'assurance a été dotée dans les comptes de SNCF Réseau au 31 décembre 2015 (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

6.2. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

6.2.1. Émission d'emprunts

Le groupe a émis un emprunt sur le marché, en janvier 2016, pour 250 M€ à taux fixe sur une durée de 15 ans avec un swap à taux variable.

6.2.2. Perte de contrôle dans Akiem

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100% Akiem, le groupe a cédé 50% des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération dépend de la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, qui devrait intervenir sur le premier semestre 2016. A partir de cette date, la société Akiem sera comptabilisée par mise en équivalence. En application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

6.2.3. Intercités

Suite à la feuille de route présentée le 7 juillet 2015, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé le 19 février 2016 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) et le lancement prochain d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) 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 Secrétaire d'État aux Transports précise que des décisions seront prises par l'État au fur et à mesure d'éventuels accords avec les Régions sur les lignes de jour, et en fonction du résultat de l'Appel à Manifestation sur les lignes de nuit, et au plus tard au 1^{er} juillet 2016.

A date, ces annonces ne remettent pas en considération l'appréciation du Groupe quant au montant de la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la future convention (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

6.3. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE

6.3.1. Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats 2015 avec ceux de 2014 est affectée par les variations suivantes :

en millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Réseau	Variation de périmètre 2015	
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	-56
SNCF Voyageurs	Variation de périmètre 2014 ⁽¹⁾	
	Cession Avanti	-5
	Variations de périmètre 2015	
	Création Thalys International	138
	Prise de contrôle Eurostar	707
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	-54
	Variation des taux de change	5
SNCF Logistics	Variations de périmètre 2014 ⁽¹⁾	
	Cession Ciblex	-100
	Cession Messagerie italienne	-62
	Variations de périmètre 2015	
	Acquisition du groupe OHL	258
	Prise de contrôle Akidis	2
	Variation des taux de change	160
Keolis	Variation de périmètre 2014 ⁽¹⁾	
	Acquisition Nettbus Danemark	33
	Variations de périmètre 2015	
	Acquisition Striebig	23
	Acquisition Voyages Doppagne	3
	Acquisition groupe ATE	81
	Acquisition Schloemer Verkehrsbetrieb GmbH	4
	Acquisition Van Rompaye NV	2
	Acquisition KBO et ses filiales	11
	Variation des taux de change	74
Corporate	Variations de périmètre 2015	
	Acquisition OuiCar	1
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	2
	Variation des taux de change	0
Total		1 229

⁽¹⁾ Opérations réalisées en 2014 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2014 / 2015

6.3.2. Résultats du Groupe

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014		Variation 2015 vs 2014
Chiffre d'affaires	31 393	29 898	1 495	5,0%
Péages	-578	-316	-261	82,6%
Achats et charges externes hors péages	-12 347	-11 747	-600	5,1%
Impôts et taxes	-1 255	-1 218	-37	3,0%
Charges de personnel	-13 287	-12 493	-794	6,4%
Autres produits et charges	499	507	-8	-1,6%
Marge opérationnelle	4 425	4 630	-205	-4,4%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	4 621	4 630	-9	-0,2%
Dotations aux amortissements	-311	-265	-46	17,2%
Variation nette des provisions	1 258	1 759	-501	-28,5%
Résultat opérationnel courant	274	328	-54	-16,4%
Résultat de cession d'actifs	686	0	685	n/a
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	-12 324	138	-12 462	-9 043,8%
Pertes de valeur	-10 106	2 225	-12 331	-554,1%
Résultat opérationnel	-66	14	-81	-570,1%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-10 172	2 239	-12 412	-554,2%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-17	-105	87	-83,4%
Coût financier net des avantages du personnel	-1 483	-1 618	135	-8,3%
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 500	-1 722	222	-12,9%
Résultat financier	-11 673	517	-12 190	-2 358,1%
Résultat avant impôt	-545	-237	-308	130,0%
Impôt sur les résultats	-12 218	280	-12 498	-4 465,1%
Résultat net des activités ordinaires	2	0	2	-3 103,9%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-12 217	280	-12 496	-4 465,4%
Résultat net de l'exercice	-12 219	261	-12 481	-4 779,2%
Résultat net - Part du groupe	3	19	-16	-85,3%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	3	19	-16	-85,3%
Marge opérationnelle hors amende concurrence / chiffre d'affaires	14,1%	15,5%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	4,0%	5,9%		

6.3.2.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 31 393 M€ à fin décembre 2015, soit une augmentation de 1 608 M€ (+5,4%) par rapport à 2014 qui s'explique par :

— un effet périmètre pour +989 M€,

— un effet change pour +239 M€,

— une variation organique pour le Groupe de +267 M€ (+0,9%) ; celle des métiers est la suivante (données aux bornes des métiers) :

SNCF Réseau	+46 M€,	+0,7%
SNCF Voyageurs	+475 M€,	+3,4%
SNCF Logistics	-48 M€,	-0,5%
Keolis	+313 M€,	+7,0%
SNCF Immobilier	+30 M€,	+4,9%
Corporate	+19 M€,	+0,6%

6.3.2.2. Marge opérationnelle

À 4 425 M€ en 2015, la marge opérationnelle se dégrade de 205 M€, soit de 4,4%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 15,5% à 14,1% entre 2014 et 2015.

La perte de marge opérationnelle consécutive au mouvement social du mois de juin 2014 a été estimée à 172 M€.

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation 2015 vs 2014		Variation 2015 vs 2014 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	31 393	29 898	1 495	5,0%	267	0,9%
Charges de personnel	-13 287	-12 493	-794	6,4%	-448	3,6%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-10 788	-9 983	-804	8,1%	-394	3,9%
Péages	-578	-316	-261	82,6%	5	-1,6%
Energie de traction et carburant	-1 061	-1 257	196	-15,6%	228	-18,2%
Impôts et taxes	-1 255	-1 218	-37	3,0%	-29	2,4%
Marge opérationnelle (MOP)	4 425	4 630	-205	-4,4%	-372	-8,0%
Taux MOP / CA	14,1%	15,5%				

NB : les analyses concernant la marge opérationnelle portent sur des variations à périmètre et change constants.

Les **charges de personnel** augmentent de 448 M€, soit +3,6% ; cette évolution s'explique notamment par la forte croissance de l'activité de Keolis qui s'accompagne d'une hausse de ses charges de personnel de 224 M€.

Les **achats et charges externes** (hors péages, énergie de traction et carburant) et **autres produits et charges** sont affectés à hauteur de -196 M€ par l'amende concurrence (voir point 6.1.4 des événements majeurs de l'exercice). Cette amende impacte les comptes de SNCF Logistics.

Les achats d'**énergie de traction et carburant** diminuent de 228 M€ (-18,2%) ; l'essentiel de cette évolution est liée à des effets favorables sur les énergies de traction et sur le carburant, en lien avec la baisse du prix du pétrole.

6.3.2.3. Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 258 M€, en baisse de 501 M€ par rapport à 2014.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 5,9% en 2014 à 4,0% en 2015.

La dégradation de la marge opérationnelle de 205 M€ est accentuée par l'augmentation des dotations aux amortissements pour -251 M€ et par l'évolution de la variation nette des provisions (-46 M€). Les dotations aux amortissements sont affectées par la prise de contrôle d'Eurostar pour -122 M€.

6.3.2.4. Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 12 331 M€ et s'établit à -10 106 M€.

Les **pertes de valeur** 2015 (-12 324 M€) concernent principalement les dépréciations des actifs SNCF Réseau pour 9 600 M€, des actifs TGV pour 2 200 M€ ainsi que de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions pour 450 M€ (voir point 6.1.2 des événements majeurs de l'exercice). Les comptes 2014 avaient été notamment affectés par la reprise de perte de valeur sur les moyens de production du fret ferroviaire.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est essentiellement affecté par la prise de contrôle d'Eurostar International Limited (voir point 6.1.3 des événements majeurs de l'exercice).

Le **résultat de cession d'actifs** 2015 comprend un produit de 51 M€ constaté au titre de la résolution de la procédure d'arbitrage de la cession de lignes à haute tension à RTE (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels). Le reliquat de ce poste se compose essentiellement de cessions immobilières.

6.3.2.5. Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

Le solde de ce poste (-66 M€) se compose à hauteur de -91 M€ de la quote-part de résultat net d'Eurostar International Limited (EIL) sur les 5 premiers mois de l'année ; celle-ci a été affectée par le rachat par EIL de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

6.3.2.6. Résultat financier

Le résultat financier s'améliore de 222 M€ ; cette évolution est liée pour 216 M€ à la variation des effets de juste valeur.

6.3.2.7. Impôt sur les résultats

Le montant de l'impôt sur les résultats augmente de 308 M€ du fait principalement de la dépréciation d'impôts différés actif pour 272 M€.

6.3.2.8. Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -12 219 M€, contre un gain de 261 M€ en 2014, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 3 M€.

La dégradation de 12 481 M€ du résultat est imputable à hauteur de 12 462 M€ aux pertes de valeurs constatées et à hauteur de 272 M€ à la dépréciation d'impôts différés actif.

Hors pertes de valeur et dépréciations d'impôts différés le résultat net progresse de 253 M€ et s'établit à +377 M€ à fin décembre 2015.

6.4. UNE ORGANISATION EN CINQ MÉTIERS

La réforme du ferroviaire s'est accompagnée d'une réorganisation de l'activité du groupe SNCF autour de cinq métiers : SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Logistics, Keolis, SNCF Immobilier.

GROUPE SNCF				
SNCF RÉSEAU	SNCF VOYAGEURS	SNCF LOGISTICS	KEOLIS	SNCF IMMOBILIER
Accès au réseau	SNCF Régions (TER) et Intercités	Geodis	Keolis France Grandes Réseaux Grands Urbains Territoires Ile-de-France Autres	Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire
Circulation	SNCF Transilien	Transports Ferroviaires de Marchandises et Multimodal	Keolis International Royaume-Uni Europe du Nord Australie Amérique du Nord Nouveaux Territoires	Valorisation des actifs immobiliers et fonciers
Maintenance et travaux	Voyages SNCF			
Ingénierie et projets	Gares & Connexions	Ermewa	EFFIA Stationnement B2B	Gestion et développement du patrimoine résidentiel
	Ile-de-France	activité régie par la loi		

6.4.1. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES MÉTIERS

Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant, au résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence et aux investissements nets des composantes du Groupe s'établissent comme suit (sauf indication contraire, les données financières par métier figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif Groupe) :

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs	SNCF Logistics	Keolis	SNCF Immobilier	Corporate	Élim. inter-métiers	SNCF
a) Chiffre d'affaires externe	2 402	14 773	9 020	4 904	194	100		31 393
b) Chiffre d'affaire interne	4 052	619	231	98	447	2 979	-8 426	
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 454	15 391	9 251	5 002	641	3 079		31 393
Marge opérationnelle	2 014	1 626	295	261	142	88		4 425
Résultat opérationnel courant	761	611	-68	28	42	-115		1 258
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	762	507	-65	50	42	-104		1 192
Investissements nets ⁽¹⁾	3 830	946	309	277	114	169		5 645
Investissements tous financements	5 023	2 227	324	293	114	190		8 171

⁽¹⁾ Les investissements nets obtenu par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie : « CAF après coût de l'endettement financier net et impôt », « Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence », « Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles », « Subventions d'investissement reçues », « Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles », « Nouveaux actifs financiers de concession », « Encaissement sur actifs financiers de concession ».

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par métier sont présentées non retraitées des effets périmètre et change, et le chiffre d'affaires commenté est le chiffre d'affaires externe. En revanche l'indicateur présenté par secteur MOP / CA est calculé sur la base d'un chiffre d'affaires aux bornes de chaque métier, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

6.4.1.1. SNCF RÉSEAU



Commercialiser le réseau national, le gérer, le maintenir, le moderniser et le développer, sont les missions de SNCF Réseau. Ses clients sont les 26 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de Lignes à Grande Vitesse en 2015 (800 km supplémentaires d'ici 2017). L'entreprise assure l'accès au réseau et aux infrastructures de services par ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires. Référence pour ses savoir-faire et ses techniques, SNCF Réseau innove pour atteindre l'excellence.

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	2 402	2 655	-253
b) Chiffre d'affaires interne	4 052	3 809	243
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 454	6 464	-10
Marge opérationnelle	2 014	2 248	-234
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	31,2%	34,8%	
Résultat opérationnel courant	761	1 082	-322
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	762	1 089	-328
Investissements nets	3 830	4 246	-416

Faits marquants

2015 a été l'année de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. Le gestionnaire d'infrastructure désormais unifié sous la bannière de SNCF Réseau au sein du Groupe public ferroviaire doit relever le défi de la sécurité à travers la sévèrisation des règles de maintenance, et de la fiabilité du réseau ferré national. Les enjeux portent sur l'urgence de stopper le vieillissement du réseau national et d'enclencher son rajeunissement, la priorité donnée à l'Ile de France et au réseau structurant. Cela implique des investissements très importants et une politique industrielle ambitieuse.

En 2015, SNCF Réseau renouvelle plus de 1 000 kilomètres de voie et plus de 400 appareils de voie tout en maintenant l'effort d'entretien courant, car la croissance de la régénération n'a pas permis d'infléchir les besoins en entretien.

En Ile de France, 925 M€ d'investissements ont été réalisés en 2015, dont plus de 500 M€ consacrés au renouvellement du réseau francilien. La signature à l'été 2015 du Contrat de Projets Etat-Région d'Ile-de-France trace la feuille de route des projets de développement franciliens. La confirmation du lancement du prolongement d'EOLE à l'Ouest au-delà d'Hausmann Saint Lazare et le lancement du projet de liaison aéroportuaire CDG Express sont les principaux projets de la décennie à venir. La nouvelle gare Rosa Parks a également été mise en service en décembre 2015 à Paris sur la ligne E. Cette intensification du plan de fiabilité en Ile-de-France a ainsi permis de renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains (rails, caténaires, végétation des abords, etc.). SNCF Réseau a poursuivi les travaux sur la Tangentielle Légère Nord entre Épinay-sur-Seine et le Bourget avec la pose des équipements ferroviaires et les aménagements des abords, en vue de la mise en service de la ligne début 2017. La mise en service au printemps 2015 du Centre de Commandement Unique SNCF-RATP sur la ligne B du RER a permis d'améliorer encore la régularité sur la deuxième ligne la plus fréquentée d'Ile-de-France. Par ailleurs, la signature du contrat entre le STIF et Transilien met désormais SNCF Réseau en co-responsabilité au sein du groupe SNCF sur la qualité du service offert aux voyageurs.

L'une des conditions de l'amélioration du niveau de la qualité de service passe par une exploitation toujours plus performante. 2015 a été marquée par plusieurs réalisations qui ont permis d'améliorer cette performance, comme par exemple : les mises en service de la Commande Centralisée du Réseau Lorraine, du prototype de la V8 de MISTRAL, de la télécommande de la plaine d'Alsace depuis le Poste d'Aiguillage Informatisé de Strasbourg et de Sorgues-Carpentras.

Enfin, les grands projets de lignes nouvelles Bretagne Pays de Loire (BPL), Contournement de Nîmes / Montpellier (CNM) et Sud Europe Atlantique (SEA) se poursuivent conformément aux plannings. La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne (LGV EE) 2ème phase interviendra le 3 juillet 2016.

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

La baisse du chiffre d'affaires de -10 M€ intègre un effet périmètre de -45 M€ liée à la création de SNCF Immobilier.

Hors effet périmètre, la hausse apparente du chiffre d'affaires de +35 M€ entre 2014 et 2015 masque en réalité une baisse d'activité de -10 M€ concernant les redevances d'infrastructures versées par les transporteurs. En effet, cette baisse est plus que compensée par les événements survenus en 2014 (grève, incendie de Vitry), sans équivalent en 2015, ainsi que par des effets techniques liées à la réforme ferroviaire. La hausse tarifaire des redevances d'infrastructure est quant à elle intégralement absorbée par la baisse de la compensation tarifaire Fret versée par l'Etat.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle se dégrade de -234 M€ par rapport à 2014, du fait de la priorité donnée à la maintenance du réseau, des coûts liés à la mise en œuvre de la réforme et de l'atonie des trafics.

Le résultat opérationnel à fin décembre s'établit à +761 M€, en diminution de -322 M€ par rapport à 2014 dont -234 M€ de marge opérationnelle. Le solde s'explique par l'augmentation des dotations nettes aux amortissements liée au volume important des mises en services réalisées, et dans une moindre mesure par la variation des provisions et par une baisse des résultats de cessions d'actifs.

— Investissements nets

Les investissements nets de subvention diminuent de 421M€ en lien avec la diminution des dépenses de CAPEX, non totalement compensée par la diminution des subventions et l'amélioration du BFR d'investissements.

Le recul des investissements provient de la fin de la réalisation des Grands projets de développement (LGV Est) et de la baisse significative des projets régionaux.

L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu, la grande majorité des opérations porte sur la partie structurante du réseau existant.

6.4.1.2. SNCF VOYAGEURS

Le métier SNCF Voyageurs est composé de :

— SNCF Transilien, Régions et Intercités

— Voyages SNCF

— Gares & Connexions

Perspectives 2016

Dans un contexte contraint par la poursuite de la baisse des trafics, SNCF Réseau réaffirme en 2016 la priorité à la maintenance et la sécurité par la sévèrisation des règles de maintenance, une ambition forte sur le renouvellement des Appareils de Voie et l'accélération des programmes liés à la sécurité, la poursuite de l'effort de renouvellement du réseau structurant et des investissements de mise en conformité ainsi que la priorité donnée à l'Île de France.

La poursuite des objectifs de régularité, pilotés au niveau régional et par axe, s'exerce dans un contexte très tendu en matière de signalisation. La sécurité des circulations est confortée par la poursuite du déploiement du programme de modernisation PRISME. La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations est soutenue par la poursuite du programme de Commande Centralisée du Réseau avec des opérations d'envergure : Bourgogne sud (octobre 2016), Grand Ouest Lyonnais (novembre 2016), Poste d'Aiguillage Informatisé de la Gare de Lyon (avril 2017), Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (mars et août 2017).

Les années 2016 et 2017 verront progressivement se réaliser les mises en service et mises en exploitation commerciale des LGV et de leurs jonctions : LGV EE (2016, retardée de plusieurs mois par l'accident d'Eckwersheim), LGV BPL (mai 2017), LGV SEA (juillet 2017), CNM (octobre 2017).

en millions d'euros	SNCF Transilien, Régions, Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Intra-métier	Total SNCF Voyageurs
a) Chiffre d'affaires externe	7 810	6 706	256		14 773
b) Chiffre d'affaires interne	693	688	951	-1 714	619
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 503	7 394	1 208	-1 714	15 391
Marge opérationnelle	539	867	220		1 626
Résultat opérationnel courant	201	308	102		611
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	201	205	101		507
Investissements nets	163	599	183		946

SNCF TRANSILIEU, RÉGIONS ET INTERCITÉS

SNCF TRANSILIEU, RÉGIONS ET INTERCITÉS	
EPIC	FILIALES
Transilien	Orfea
Régions	Itiremia
Intercités	Ritmx

SNCF Transilien, Régions et Intercités propose des services de transport de proximité, liaisons moyenne distance (Intercités) et services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que des services associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	7 810	7 610	200
b) Chiffre d'affaires interne	693	640	53
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 503	8 250	253
Marge opérationnelle	539	426	113
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	6,3%	5,2%	
Résultat opérationnel courant	201	150	51
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	201	150	51
Investissements nets	163	470	-307

Faits marquants

Transilien

— L'État et la Région Ile-de-France ont signé en février le Contrat de Plan État-Région (CPER) pour la période 2015-2020. Ce plan prévoit d'affecter près de 75% des investissements prévus (soit 5,3 milliards d'euros) à des projets relatifs à la mobilité. Il doit permettre de financer de nombreux projets portés par SNCF Transilien dont Eole (prolongement du RER E à l'ouest), la Tangentielle Nord, ou le plan de modernisation des RER C et D.

— Avec l'arrivée en avril des équipes de régulateurs de SNCF Réseau au sein du centre de commandement unique du RER B de Denfert-Rochereau, celui-ci est maintenant pleinement opérationnel. Créé fin 2013, il regroupe pour plus d'efficacité en un seul lieu les équipes SNCF et RATP chargées de l'exploitation de la ligne et de la gestion de la régularité et de l'information des voyageurs.

— Le contrat d'exploitation liant Transilien au STIF pour la période 2016-2019 a été signé en novembre. Il prévoit 12,6 milliards d'euros engagés sur quatre ans.

— Le STIF et la Région Ile-de-France valident la tarification unique pour le pass Navigo (toutes zones) à partir de septembre 2015. La baisse de recettes voyageurs associée est intégralement compensée par le STIF.

Régions

— Sur le plan contractuel, le premier semestre 2015 a vu la signature d'une nouvelle convention avec la région Nord-Pas-de-Calais pour la période 2015-2024.

— Le Conseil régional de Franche-Comté a voté la commande de 7 rames REGIOLIS supplémentaires portant à 16 le nombre total de rames REGIOLIS de la région. La livraison de ces 7 rames s'échelonne d'avril à juillet 2018. Elles circuleront sur les axes majeurs de TER Franche-Comté : Dijon – Besançon – Belfort et Belfort – Besançon – Lyon.

Intercités

— Le Conseil d'administration de SNCF Mobilités a validé en mars l'avenant à la convention TET (Trains d'Équilibre du Territoire) prolongeant celle-ci pour une durée de 1 an jusqu'à fin 2015.

— La commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », présidée par Philippe Duron, a remis son rapport le 26 mai. L'État a présenté le 7 juillet une « feuille de route » précisant les engagements du gouvernement pour dessiner le nouvel avenir des TET. Il a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire, dans l'attente de la finalisation des négociations de la nouvelle convention pour la période 2016-2020.

— Une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016 (voir point 1.5 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 aux bornes de SNCF Transilien, Régions et Intercités est en hausse de 253 M€ (+3,1%) par rapport à 2014. Retraité des effets du mouvement social de juin 2014 cette croissance s'établit à +136 M€ (+1,8%) ; le chiffre d'affaires des activités Transilien et Régions progresse tandis que celui de l'activité Intercités est en léger recul.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, Régions et Intercités progresse de 113 M€ (26%) entre 2014 et 2015. Hors effet du mouvement social de juin 2014 la marge opérationnelle croît de 25 M€.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'améliore de 51 M€ en lien avec l'évolution de la marge opérationnelle. Celle-ci est néanmoins en partie compensée par une hausse des dotations aux amortissements de 38 M€ et par une évolution défavorable de la variation nette des provisions pour 23 M€.

— Investissements nets

Les investissements diminuent sensiblement (-307 M€) du fait de la hausse des encaissements de subventions sur les marchés de renouvellement du matériel roulant pour Transilien (Francilien) et Intercités (Régiolis).

Perspectives 2016

Transilien

— 2016 sera la première année du nouveau contrat STIF 2016-2019. Transilien devra répondre aux nouvelles attentes en termes de demande de transport et de qualité de service (régularité et confort).

— L'année 2016 marquera le début des travaux du Tram-Train Massy-Évry. Le plan de financement a été approuvé par le conseil d'administration du STIF en octobre 2015.

Régions

— Avec la réorganisation des régions, SNCF Mobilités devra proposer aux conseils régionaux nouvellement élus, une offre permettant d'intégrer les différents modes de transport et de services afin de renforcer la compétitivité de l'activité.

Intercités

— Intercités va intensifier en 2016 ses actions commerciales et marketing afin de reconquérir ses clients dans la continuité de celles engagées en 2015.

— Une nouvelle convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire devrait être conclue courant 2016 pour la période 2016-2020. Les discussions entre l'Etat et Intercités sont en cours.

VOYAGES SNCF

VOYAGES SNCF		
EPIC	FILIALES	
TRANSPORTEURS	TGV France Ouigo	iDTGV
	TGV Europe	Eurostar Westbahn Lyria Elipsos
	Thalys Alleo TGV Italia NTV	
Auto-Train Luxembourg-Bâle Trains spéciaux	Quibus iDVroom	
DISTRIBUTION	voyages-sncf.com CRM Services Rail Europe Avancial Rail Solutions	

Voyages SNCF propose à ses clients :

— des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, iDTGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria, Ouibus, iDVroom ;

— un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d'avion, locations de voiture et nuitées d'hôtel notamment.

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	6 706	5 848	858
b) Chiffre d'affaires interne	688	683	5
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	7 394	6 531	863
Marge opérationnelle	867	680	187
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	11,7%	10,4%	
Résultat opérationnel courant	308	276	32
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	205	273	-68
Investissements nets	599	477	122

Faits marquants

— La transformation de Thalys en entreprise ferroviaire est effective depuis le 1^{er} avril. L'entreprise ferroviaire, THI Factory détenue par SNCB (40%) et SNCF (60%), intègre désormais l'ensemble des moyens de pilotage et de production de l'activité Thalys lui permettant ainsi d'opérer sous sa propre responsabilité en Belgique et en France (voir point 1.3 des Événements majeurs de l'exercice).

— La Commission européenne a approuvé le 13 mai le projet permettant à Voyages SNCF de prendre le contrôle exclusif d'Eurostar, assorti de conditions. Le 4 mars 2015, le gouvernement britannique avait annoncé avoir conclu un accord pour la vente de sa participation dans Eurostar à un consortium privé (voir point 1.3 des Événements majeurs de l'exercice).

— Renfe et SNCF Mobilités ont renouvelé leur collaboration en matière de grande vitesse en signant un nouvel accord commercial pour la période 2014-2018.

— Un nouvel accord de coopération entre SNCF et Deutsche Bahn a été signé le 23 juillet pour les trajets à grande vitesse entre la France et l'Allemagne pour la période 2016-2020.

— Au cours de l'exercice, Voyages SNCF a développé son offre de transport à l'international en proposant notamment une nouvelle desserte de Marseille depuis Londres avec Eurostar, ainsi que de nouvelles offres domestiques avec Ouibus et Ouigo.

— Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique et financier, le Groupe a constaté une perte de valeur chez TGV pour 2 200 M€ (voir point 1.2 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF aux bornes de cette activité est en progression de 863 M€ (+13,2%). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 794 M€ dont 661 M€ en lien avec la prise de contrôle d'Eurostar et 138 M€ en lien avec la création de Thalys International,

- un effet change favorable de 5 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de 64 M€ (+1,0%). Cette croissance est due principalement au contre-effet favorable sur 2015 de la grève de juin 2014 ainsi qu'à la réussite de la politique commerciale et ce, malgré l'impact défavorable des attentats survenus en 2015.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 187 M€ ; à périmètre et taux de change constants cette croissance est ramenée à 60 M€. Hors effet du mouvement social de juin 2014, la marge opérationnelle est stable.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF croît de 32 M€ et s'établit à 308 M€ ; le résultat opérationnel est notamment affecté par l'effet de la prise de contrôle d'EIL sur le niveau des dotations aux amortissements.

— Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

La quote-part de résultat net d'Eurostar s'établit à -91 M€ en 2015 contre +4 M€ en 2014. Elle a notamment été affectée par le rachat par Eurostar de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

— Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 599 en 2015 contre 477 en 2014. Cette évolution s'explique notamment par un effet périmètre de 108 M€ lié à la prise de contrôle de EIL.

Perspectives 2016

— Voyages SNCF prévoit de généraliser la politique de petits prix afin d'augmenter le trafic et d'aller chercher des clients sur de nouveaux usages.

— Ouigo poursuivra son développement en proposant huit nouvelles destinations à l'ouest et au nord de la France.

— Ouibus prévoit de se concentrer sur 4 grands enjeux en 2016 : consolider l'offre existante, renforcer son agilité pour coller au mieux à la demande, travailler l'expérience client et améliorer l'accueil des voyageurs dans les gares routières.

GARES & CONNEXIONS

GARES & CONNEXIONS	
EPIC	FILIALES
Gestion et développement des gares françaises	AREP Groupe Groupe A2C

Gares & Connexions a pour missions de faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. Ses principales filiales sont AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe A2C (valorisation commerciale en gare).

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	256	275	-18
b) Chiffre d'affaires interne	951	909	43
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	1 208	1 183	24
Marge opérationnelle	220	251	-31
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	18,2%	21,3%	
Résultat opérationnel courant	102	107	-5
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	101	107	-6
Investissements nets	183	168	16

Faits marquants

— L'année 2015 a été marquée par l'inauguration du terminal Transmanche à Lille-Europe et par la fin de la première phase du pôle d'échange multimodal de la gare de Clermont-Ferrand ; par ailleurs des centres d'affaires proposant des bureaux équipés et des salles de réunion ont ouvert dans les gares de Bordeaux-Saint-Jean et de Nancy.

— Gares & Connexions a annoncé la création à Casablanca d'une entité AREP Maroc chargée du projet de construction d'un atelier de maintenance TGV à Tanger et des études d'aménagement du quartier Bouregreg, au sud de Rabat.

— Gares & Connexions a entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire. Dans ce contexte et suite aux décisions et avis de l'ARAFER rendus en 2015 et qui sont défavorables à Gares & Connexions, un test de perte de valeur a été réalisé au 30 juin 2015 sur la base de sa trajectoire financière cible aboutissant à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie (voir point 1.2 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Gares & Connexions aux bornes de l'activité est en progression de 24 M€ (+2,1%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 31 M€ entre 2014 et 2015. L'essentiel de cette baisse porte sur l'activité régulée.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 5 M€ ; il est affecté par la baisse des dotations aux amortissements de 24 M€ du fait notamment des pertes de valeur constatées au 30 juin 2015 sur les actifs de Gares & Connexions.

— Investissements nets

La croissance du volume d'investissements de Gares & Connexions (+16 M€) est liée au programme de modernisation et de rénovation des gares tant en Ile-de-France (schéma directeur d'accessibilité) qu'en province (pôles d'échanges multimodaux).

Perspectives 2016

— En 2016, Gares & Connexions aura un programme d'investissements ambitieux. Les investissements se concentreront sur les pôles d'échanges multimodaux, les programmes de services et règlementaires dont l'accessibilité, l'information voyageurs ainsi que les programmes de mise en conformité et d'intermodalité.

— L'année 2016 sera également marquée par l'ouverture des commerces en gare le dimanche dans douze grandes gares de France.

— Le modèle économique des Gares doit être repensé afin d'établir un niveau de rentabilité attendu, conforme à la politique d'investissement menée après les décisions récentes de l'ARAFER (anciennement ARAF).

6.4.1.3. SNCF LOGISTICS

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
STVA		STVA
TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES ET MULTIMODAL	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail
GESTIONNAIRES D'ACTIFS		Ermewa Group

SNCF Logistics rassemble une palette complète des métiers du transport et de la logistique des marchandises.

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	9 020	8 812	208
b) Chiffre d'affaires interne	231	229	2
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	9 251	9 041	210
Marge opérationnelle	295	431	-136
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	3,2%	4,8%	
Résultat opérationnel courant	-68	43	-111
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-65	33	-98
Investissements nets	309	290	19

Faits marquants

— Geodis a enrichi son offre de freight forwarding et de logistique contractuelle aux États-Unis avec l'acquisition d'OHL, Ozburn-Hessey Logistics (voir point 1.3 des Événements majeurs de l'exercice). OHL fournit des prestations logistiques intégrées au niveau mondial, comprenant le transport, l'entreposage, le courtage en douane, le freight forwarding et le conseil en import/export. Son chiffre d'affaires annuel s'élève à 1,2 Md€.

— Geodis a engrangé au cours de l'année 2015 de nombreux succès commerciaux :

- Procter & Gamble a confié pour trois ans à Geodis ses flux aval en France. Le groupe de transport mettra en place une solution multimodale (fer, route et multimodal - Fercam) pour assurer les livraisons directes au départ de l'usine d'Amiens vers le sud-est et le sud-ouest de la France.

- Bombardier, leader mondial de l'industrie du transport sur rail a retenu Geodis pour la logistique et le transport de 75 trains de six voitures destinés à la province Queensland en Australie.

- Geodis assurera pendant 5 ans le pilotage de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale de Toshiba Global Commerce Solutions.

— Le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal a notamment remporté un contrat de trois ans avec le groupe Axereal pour le transport de céréales (260 000 tonnes par an) à destination d'une malterie d'Anvers (Belgique) ainsi que de nouveaux contrats de transport d'hydrocarbures et de GPL en France et dans l'Union Européenne.

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 aux bornes de SNCF Logistics est en hausse de 210 M€ (+2,3%) par rapport à 2014. Il a été affecté par :

— un effet périmètre pour +98 M€ dont le détail figure dans le point 5.3.1,

— un effet change pour +160 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 0,5% (-48 M€). Le retrait concerne les métiers Road transport et Supply Chain Optimization de Geodis et STVA alors que le chiffre d'affaires progresse notamment sur les activités Distribution & Express et Freight Forwarding à l'international chez Geodis et sur le pôle Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 136 M€ ; après prise en compte des effets périmètre et change et hors impact de l'amende concurrence, la marge opérationnelle croît de 32 M€ dont 49 M€ pour le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal. Avec une progression de 30 M€ de sa marge opérationnelle Fret SNCF poursuit son plan de redressement.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 111 M€ ; le recul de la marge opérationnelle est en partie compensé par la baisse des dotations aux amortissements de 33 M€ du fait notamment des pertes de valeurs constatées en fin d'exercice 2014 sur les actifs de Fret SNCF et STVA ; par ailleurs la variation nette des provisions est une dotation nette de 75 M€ en 2015 contre une dotation nette de 66 M€ en 2014.

— Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en croissance de 19 M€ ; l'évolution est portée principalement par Geodis avec 12 M€.

Perspectives 2016

— SNCF Logistics prévoit une hausse de son activité traduisant un développement commercial volontariste dans un environnement contrasté ainsi qu'un renforcement de son chiffre d'affaires à l'international (Europe/Asie/États-Unis).

— Geodis verra sa marge opérationnelle progresser grâce à la poursuite des actions de productivité et à l'apport de l'activité de Freight Forwarding.

— Fret SNCF poursuivra sa politique de redressement dans la continuité de la trajectoire amorcée depuis 2010 montrant une amélioration continue de la marge opérationnelle.

— L'activité Transport multimodal prévoit pour 2016 de commencer les premiers investissements sur l'Autoroute Ferroviaire Calais-Orbassano et de démarrer l'exploitation de l'Autoroute Ferroviaire Calais-Le Boulou.

— Le 5 février 2016, le Groupe a cédé 50% des titres d'Akiem à un partenaire investisseur. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif (voir note 3.2 des événements postérieurs à la clôture).

6.4.1.4. KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs présent dans quinze pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	4 904	4 361	543
b) Chiffre d'affaires interne	98	98	0
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	5 002	4 459	544
Marge opérationnelle	261	261	0
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,2%	5,9%	
Résultat opérationnel courant	28	44	-16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	50	59	-9
Investissements nets	277	247	30

Faits marquants

— En 2015, Keolis en France a notamment vu le renouvellement des contrats au Mans, à Châteauroux, à Vesoul, du Blanc Argent (licence ferroviaire) et le prolongement de Lorient et Arras. EFFIA a notamment gagné le parc des plages de Marseille et a réussi le lancement du P+R Bordeaux (5 500 places). En Europe Continentale, Keolis a renouvelé le contrat Hellweg Netz en Allemagne, a gagné le contrat de bus d'Odense et le contrat de tramway d'Aarhus au Danemark, a gagné l'appel d'offres ferroviaire de Zwenzwoke ainsi que le contrat de bus d'Utrecht aux Pays Bas et a remporté le contrat de bus de Dalarna en Suède. Au Royaume-Uni Keolis a inauguré deux nouvelles lignes contribuant à quasi doubler la taille du réseau du tramway de Nottingham. En Amérique du Nord, Keolis a renouvelé le contrat urbain de MRC les Moulins au Canada ainsi que le contrat ferroviaire de VRE aux Etats Unis.

— Le 1^{er} mai 2015, Keolis Downer (détenue par Keolis à 51% et Downer EDI à 49%), leader de l'exploitation du tramway en Australie, a fait l'acquisition d'Australian Transit Enterprises (ATE), l'un des principaux opérateurs de bus du pays. Keolis Downer devient grâce à cette acquisition l'opérateur privé n°1 de transport public multimodal en Australie. Fondée en 1974, l'entreprise familiale ATE n'a depuis cessé de croître pour atteindre en 2014 190 millions de dollars australiens (136 M€) de chiffre d'affaires. Basé à Brisbane, ATE dispose d'une flotte de

près de 1 000 bus et exploite des lignes urbaines, interurbaines et scolaires dans trois Etats : Australie-Méridionale (Adelaïde), Australie-Occidentale (Perth) et Queensland (Brisbane).

— Dans le secteur des nouvelles solutions de mobilités connectées Keolis a créé la filiale Kisio qui regroupe les expertises de Solutions et Services de Keolis autour de 5 pôles d'expertises (expertises analytiques avec Kisio Analysis, expertises projectives avec Kisio Consulting, expertises opérationnelles avec Kisio Services, expertises scientifiques et industrielles avec Kisio Solutions et expertises digitales avec Kisio Digital) et développe de nombreux projets de services pour l'ensemble des autorités organisatrices des transports.

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 aux bornes de Keolis est en hausse de 544 M€ (+12,2%) par rapport à 2014. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de +157 M€ dont le détail figure dans le point 5.3.1,

- un effet change favorable de +74 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis progresse de +313 M€ (+7,0%), tiré par l'activité à l'international (+311 M€ soit +18,6%) principalement en Australie, en Grande-Bretagne (Londres) et aux Etats-Unis (Boston).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis est stable entre 2014 et 2015.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis se dégrade de 16 M€ en lien essentiellement avec l'évolution des dotations aux amortissements.

— Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

L'évolution du résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence bénéficie d'une progression de 6 M€ du résultat net des sociétés anglaises de Keolis entre 2014 et 2015.

— Investissements nets

Les investissements de Keolis progressent de 30 M€, principalement dans l'interurbain et l'urbain.

Perspectives 2016

— Début janvier 2016, EFFIA devient actionnaire industriel de référence de la Société anonyme d'économie mixte d'exploitation du stationnement de la Ville de Paris (SAEMES), à hauteur de 33,27%. EFFIA, qui gère déjà plus de 30 000 places en Ile-de-France, se rapproche ainsi du deuxième opérateur de stationnement francilien en chiffre d'affaires, la SAEMES (45 millions d'euros de chiffre d'affaires - 25 000 places). La SAEMES opère de nombreux ouvrages majeurs, notamment le premier parking de Paris en termes de revenus générés, Lyon-Méditerranée, situé Gare de Lyon.

— Le groupe Keolis a annoncé le 14 janvier, l'acquisition des Transports Daniel Meyer, acteur majeur du transport par bus et autocars sur le territoire francilien. Avec cette opération stratégique de croissance, Keolis se renforce en Ile-de-France et conforte son positionnement sur les futurs projets liés au Grand Paris Express.

6.4.1.5. SNCF IMMOBILIER

La loi du 4 août 2014 rénove en profondeur le système ferroviaire national. Elle conduit notamment à la création d'une 5ème ligne métiers du Groupe à part entière, dédiée à la gestion et à la valorisation du foncier et de l'immobilier : « SNCF IMMOBILIER ».

- Le nouveau Groupe SNCF a choisi de constituer l'immobilier comme une ligne de métier à part entière, complémentaire des activités de transport, cœur historique du Groupe.

- SNCF Immobilier couvre trois grands métiers : gestion du parc d'exploitation du Groupe, valorisation du patrimoine foncier, offre de logement.

SNCF IMMOBILIER	
EPIC	FILIALES
Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du groupe	S2FIT FONCIERE IMMOBILIERE
Valorisation des actifs immobiliers et fonciers	Espaces Ferroviaires
Gestion et développement du patrimoine résidentiel, propriété du groupe ICF Habitat	ICF habitat (NOVEDIS)

Dans chacun de ces métiers, il poursuit trois objectifs :

Excellence opérationnelle, par la modernisation et l'adaptation continue du parc immobilier utilisé par les activités

Mise en valeur des sites ferroviaires par le développement de programmes immobiliers adaptés aux besoins du plus grand nombre dans les centres urbains

Performance économique, par l'optimisation des dépenses immobilières de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et la génération de nouveaux flux de revenus

Les résultats financiers 2015 de l'ensemble des activités ne sont pas sur le même périmètre que les résultats financiers 2014.

SNCF immobilier intègre depuis sa création le 1^{er} janvier 2015 l'ensemble des moyens de pilotage et de la production de tous les actifs immobiliers du groupe, hors réseau ferré national et hors gares, avec un portefeuille d'actifs large et diversifié :

- 100 000 Logements
- 12 M de m² de locaux industriels et tertiaires
- 7,2 M de m² de locaux d'activités
- 1 M de m² de locaux tertiaires
- 20 000 Ha d'emprises foncières

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	194	176	18
b) Chiffre d'affaires interne	447	434	12
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	641	611	30
Marge opérationnelle	142	164	-23
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	22,1%	26,9%	
Résultat opérationnel courant	42	64	-23
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	42	64	-23
Investissements nets	114	151	-37

— Chiffre d'affaires contributif aux bornes du GPF :

Le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en progression entre 2014 et 2015 de 19 M€ soit +11%.

Cette évolution s'explique par :

Effet périmètre suite à la création de la Branche SNCF Immobilier qui inclut l'activité de SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France) notamment les Conventions d'Occupation Temporaires pour +40 M€ sur le second semestre

Effet périmètre suite à la création de la Branche SNCF Immobilier suite à l'arrêt des conventions immobilières CPS – CFI au 30 juin 2015. Ces contrats liaient SNCF Mobilités et SNCF Réseau jusqu'au 30 Juin 2015. Ces contrats sont devenus internes au 1^{er} juillet 2015 d'où un impact de -40 M€

Effet favorable sur les filiales de SNCF Immobilier. La filiale SNEF de Mobilités a réalisé un chiffre d'affaires de +18 M€.

SNEF a cédé un terrain à Paris XII à ICF Sablière (logement social du groupe SICF) pour +7,1M€.

— Marge opérationnelle :

La marge opérationnelle s'établit à 142 M€ en 2015 contre 164 M€ en 2014 soit -13,8 %.

Cette évolution s'explique par :

Effet périmètre suite à la création de la Branche SNCF Immobilier qui inclut l'activité de SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France). La maintenance et les travaux de SNCF Réseau qui restent à charge de SNCF Immobilier pour -9 M€ au second semestre

Effet périmètre favorable avec l'intégration de la filiale ICF Novedis qui contribue à une MOP complémentaire de +4M€.

La réorganisation du Groupe a généré de la vacance temporaire sur les bâtiments pris à bail sur 2015 pour -10M€.

6.4.2. INVESTISSEMENTS

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Evolution	
Investissements tous financements	8 171	8 684	-513	-6%
Cessions	396	564	-168	-30%
Investissements nets des cessions	7 775	8 120	-345	-4%

Les investissements, en diminution de 513 M€ par rapport à 2014, s'établissent à 8 171 M€ au 31 décembre 2015. Cette évolution s'explique principalement par la baisse des investissements de SNCF Réseau en lien avec la fin de grands projets de développement (LGV Est deuxième phase) et la réduction significative des projets régionaux.

Le montant des cessions est en diminution de 168 M€ par rapport à 2014 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers ainsi que d'un produit de 51 M€ constaté au titre de la résolution de la procédure d'arbitrage de la cession de lignes à haute tension à RTE (voir note 4.5.2 des comptes consolidés annuels).

6.4.3. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF reçoit :

- des subventions au titre des investissements sur le réseau,
- des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, Régions et Intercités.

6.4.3.1. COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires du groupe réalisé avec les Régions, le STIF et l'État :

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation
Compensations tarifaires régionales	514	509	5
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et STIF)	4 161	3 998	163
Tarifs sociaux	19	26	-7
Défense	146	154	-8
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	298	276	23
Redevance d'accès TER et TET	1 830	1 799	31
TOTAL	6 969	6 762	207

La hausse du montant des prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF provient de la renégociation de certaines conventions et d'un développement de l'offre.

6.4.3.2. SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

en millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation
Subventions d'exploitation	87	81	6
Encaissement sur actifs financiers de concession	787	906	-119
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	1 738	1 502	235
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	31	77	-46
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	298	276	23
TOTAL	2 612	2 490	122

Au titre des investissements sur le réseau, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFIF) ou des autres collectivités publiques.

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

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

La compensation tarifaire liée à l'activité fret est destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret.

6.5. EFFECTIFS MOYENS

	31/12/2015	31/12/2014		Variation	Variation à périmètre constant et hors transferts internes ⁽¹⁾	
SNCF Réseau	53 987	53 840	+0,3%	147	+0,3%	147
SNCF Voyageurs	74 354	67 518	+10,1%	6 835	+1,1%	744
<i>dont SNCF Transilien, Régions et Intercités</i>	46 740	40 290	+16,0%	6 450	-1,0%	-395
<i>dont Voyages SNCF</i>	24 113	23 813	+1,3%	300	-2,4%	-581
<i>dont Gares & Connexions</i>	3 501	3 416	+2,5%	85	+1,8%	61
SNCF Logistics	52 494	43 517	+20,6%	8 977	-2,3%	-992
Keolis	55 092	51 602	+6,8%	3 490	+3,6%	1 871
SNCF Immobilier	933	933	-0,1%	-1	-1,6%	-15
Corporate	22 541	30 000	-24,9%	-7 460	-4,6%	-1 369
TOTAL	259 399	247 410	+4,8%	11 989	+0,2%	387

(1) Effets périmètre significatifs :

- SNCF Voyageurs : prise de contrôle Eurostar International Limited (+1 439), création Thalys International (+220) ;
- Keolis : acquisition du groupe ATE (+1 619) ;
- SNCF Logistics : acquisition du groupe OHL (+10 624) et cessions de Ciblex (-451) et de l'activité Messagerie italienne (-190) ;
- Les transferts internes concernent principalement la « décentralisation » de moyens de production (entretien du matériel roulant, conduite et accompagnement des trains) vers les activités du métier SNCF Voyageurs.

6.6. PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2015

Les accords collectifs d'entreprise suivants ont été signés avec les organisations syndicales représentatives :

— accord relatif au maintien des périmètres de compétence et des dotations allouées aux Comités d'Établissement dans le cadre de la mise en œuvre du Groupe Public Ferroviaire (8 juillet 2015),

— accord relatif à la durée des mandats des représentants du personnel (8 Juillet 2015),

— accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2015-2018 (10 juillet 2015),

— protocoles électoraux pour les élections aux CA/CS et DP (21 juillet 2015),

— accord sur le compte épargne temps au sein du Groupe Public Ferroviaire (21 septembre 2015),

— accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2015-2017 (22 septembre 2015),

— accord relatif à l'amélioration de la politique d'aide au logement des salariés du Groupe Public Ferroviaire (29 septembre 2015),

— accords collectifs négociés au niveau de l'EPIC SNCF pour l'ensemble des EPIC constituant le Groupe Public Ferroviaire au bénéfice du personnel relevant du régime général de la sécurité sociale (7 octobre 2015). Ces accords formalisent :

- un régime de prévoyance « incapacité, invalidité, décès »

- un régime de remboursement de « frais de santé »

- un régime de maintien de salaire en cas d'incapacité temporaire de travail

— accord collectif relatif à l'augmentation du nombre de sièges au CCGPF (9 octobre 2015),

— protocole relatif à la représentation du personnel au CCGPF (29 octobre 2015),

— accord collectif d'intégration des salariés dans le Groupe Public Ferroviaire (6 novembre 2015),

— accord relatif au plan d'épargne du groupe SNCF (13 décembre 2015),

— accord sur le travail à temps partiel (16 décembre 2015),

— accord relatif au recrutement dans le Groupe Public Ferroviaire et à la mobilité inter-EPIC (30 décembre 2015),

— accord collectif sur les modalités de gestion des activités sociales et culturelles mutualisées au sein du Groupe Public Ferroviaire (28 décembre 2015).

6.7. PERSPECTIVES

Sécurité et investissements, adaptation et petits prix, performance et développement. Dans un environnement économique et géopolitique incertain, le groupe SNCF se fixe cependant des objectifs ambitieux.

Investissements

Gage de sécurité et des performances futures, la politique d'investissements sera encore plus soutenue en 2016 à près de 9,0 Mds€ tous financements confondus, dont près de 65% sur fonds propres SNCF.

Croissance des moyens alloués au réseau en 2016. D'importants investissements seront également réalisés dans les gares (plus de 200 M€), pôles d'échanges multimodaux.

Recrutements

Plus de 10 000 recrutements attendus en 2016 au niveau Groupe dont plus de 5 400 dans le ferroviaire en France.

Activités

Généralisation de la politique de petits prix TGV et poursuite du développement de l'offre Ouigo avec 8 nouvelles destinations à l'Ouest et au Nord de la France.

L'offre régionale de trains doit s'adapter pour intégrer les différents modes de transport et de services afin de renforcer la compétitivité de son activité.

Ouibus se concentre sur 4 grands enjeux: consolider l'offre existante, renforcer son agilité pour coller au mieux à la demande, travailler l'expérience client et améliorer l'accueil des voyageurs dans les gares routières.

Concernant les activités marchandises (SNCF Logistics), développement commercial volontariste dans un environnement contrasté ainsi qu'un renforcement à l'international (Europe/Asie/États-Unis). Début d'exploitation de l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou et premiers investissements sur celle prévue entre Calais-Orbassano.

Objectifs financiers

Le groupe SNCF se fixe une croissance du chiffre d'affaires de près de +2,0% à périmètre et change constants. La croissance sera également portée par l'effet de l'acquisition d'OHL, réalisée fin d'année 2015 par SNCF Logistics aux États-Unis.

Poursuite de plans de performance ambitieux (performance transverse Groupe, performance SNCF Réseau et performance industrielle et commerciale de SNCF Mobilités) dont l'objectif est de dégager 750 M€ de productivité en 2016.

La marge opérationnelle devrait rester stable.

7. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire prévoit que la SNCF est dotée d'un Conseil de surveillance et d'un Directoire. La composition, les missions et les statuts de ces deux instances sont fixés par cette loi et par le décret n°2015-137 du 10 février 2015.

7.1. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

Le Conseil de surveillance arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du Groupe public ferroviaire et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le Directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.

Le Conseil de surveillance (le Conseil) se compose de 24 membres parmi lesquels :

- douze représentants de l'Etat dont :
 - deux sont désignés sur proposition du ministre chargé des transports ;
 - deux sont désignés sur proposition du ministre chargé du développement durable ;
 - deux sont désignés sur proposition du ministre chargé de l'économie ;
 - un est désigné sur proposition du ministre chargé du budget ;
 - un est désigné sur proposition du ministre chargé de l'industrie ;
 - un est désigné sur proposition du ministre chargé du travail ;
 - un est désigné sur proposition du ministre chargé des affaires européennes ;
 - un est désigné sur proposition du ministre de l'intérieur ;
 - un est désigné sur proposition du ministre chargé de l'aménagement du territoire.
- un sénateur désigné par le président du Sénat ;

— un député désigné par le président de l'Assemblée nationale ;

— un membre choisi en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire hors Ile-de-France ;

— un représentant du syndicat des transports d'Ile-de-France désigné par le Conseil d'administration de celui-ci ;

— huit représentants des salariés élus dans les conditions fixées par la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Le Président du Conseil de surveillance est nommé par décret sur proposition du Conseil parmi les membres de celui-ci représentant l'Etat.

La durée du mandat des membres du Conseil est de cinq ans. Aucun membre ne peut exercer plus de deux mandats successifs. Ce mandat est gratuit.

Le Conseil se réunit en séance ordinaire au moins six fois par an.

Le commissaire du Gouvernement, le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports et le secrétaire du Comité central d'entreprise siègent avec voix consultative au Conseil ainsi qu'aux comités créés par celui-ci. Le secrétaire du Conseil de surveillance assiste également aux séances.

Le Conseil est assisté de deux comités composés de membres choisis en son sein :

— Le comité de la stratégie, de la cohérence économique et de la cohésion sociale ;

— Le comité d'audit, des comptes et des risques.

7.2. LE DIRECTOIRE

Composé d'un président et d'un vice-président nommés par décret sur proposition du Conseil de surveillance, le Directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion.

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire dispose que la qualité de président du Directoire emporte celle de membre du Conseil d'administration de SNCF Mobilités et de président de celui-ci, et que la qualité de vice-président du Directoire emporte celle de membre du Conseil d'administration de SNCF Réseau et de président de celui-ci.

Le décret n°2015-137 du 10 février 2015 prévoit qu'en cas de désaccord entre les membres du Directoire, le président du Directoire saisit le président du Conseil de surveillance afin que ce dernier prenne la décision en lieu et place du Directoire. Le président du Conseil de surveillance ne peut alors prendre part aux délibérations du Conseil relatives à cette décision, dont il est responsable dans les mêmes conditions que les membres du Directoire.

Le Directoire établit un règlement intérieur qui organise son fonctionnement. Son secrétariat est assuré par les directeurs de cabinet respectifs des membres du Directoire.

02 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF

IFRS – en millions d'euros
2, place aux Etoiles – 93633 La Plaine ST Denis Cedex

COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF	34	1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	42	6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	84
		1.1. Application des IFRS	42	6.1. Endettement financier net	84
		1.2. Jugements et estimations comptables	44	6.2. Gestion des risques financiers	89
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	36	1.3. Principes de consolidation	44	6.3. Couverture et instruments dérivés	96
				6.4. Capitaux propres	100
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	37	2. FAITS MARQUANTS	45	7. IMPÔTS SUR LE RESULTAT	101
		2.1. Faits marquants de l'exercice	45		
		2.2. Événements postérieurs à la clôture	47	8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	103
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	38	3. MARGE OPERATIONNELLE	47	8.1. Relations avec le groupe public ferroviaire	103
		3.1. Information par métier	48	8.2. Relations avec les autres parties liées	104
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	39	3.2. Transactions avec les autorités organisatrices de transport	49	9. ENGAGEMENTS HORS BILAN	104
		3.3. Autres éléments de la marge opérationnelle	49		
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	40	4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	51	10. LISTE DES PRINCIPALES ENTITÉS CONSOLIDÉES	107
		4.1. Immobilisations corporelles et incorporelles	51	10.1. Nombre de sociétés consolidées	107
		4.2. Écarts d'acquisition, Titres Mis en équivalence et variations de périmètre	56	10.2. Analyse du contrôle de certaines entités	107
		4.3. Tests de valeur des actifs immobilisés	63	10.3. Principales entités du périmètre	107
		4.4. Besoin en fonds de roulement	69		
		4.5. Provisions pour risques et litiges	71		
		5. AVANTAGES DU PERSONNEL	74		
		5.1. Description des avantages du personnel	74		
		5.2. Evolution de la situation nette des régimes	75		
		5.3. Charges des régimes d'avantages du personnel	79		
		5.4. Hypothèses et écarts actuariels	81		
		5.5. Rémunérations des dirigeants	83		

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Chiffre d'affaires	3	31 393	29 898
Achats et charges externes	3	-12 925	-12 064
Charges de personnel	3	-13 287	-12 493
Impôts et taxes	3	-1 255	-1 218
Autres produits et charges opérationnels	3	499	507
Marge opérationnelle	3	4 425	4 630
<i>Marge opérationnelle hors amende concurrence</i>	2.1	4 621	4 630
Dotations aux amortissements	4.1	-2 857	-2 606
Variation nette des provisions	4.5	-311	-265
Résultat opérationnel courant		1 258	1 759
Résultat de cession d'actifs	4.1	274	328
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	686	0
Pertes de valeur	4.3	-12 324	138
Résultat opérationnel		-10 106	2 225
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	-66	14
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-10 172	2 239
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 483	-1 618
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-17	-105
Résultat financier		-1 500	-1 722
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-11 673	517
Impôt sur les résultats	7	-545	-237
Résultat net des activités ordinaires		-12 218	280
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	2	0
Résultat net de l'exercice		-12 217	280
Résultat net - Part du groupe		-12 219	261
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		3	19

(*) Voir note 1.3 sur la constitution de l'exercice comparatif.

Le capital est constitué d'une dotation de l'État et non d'actions. Par ailleurs, le groupe est hors champ d'application de la norme IAS 33 « Résultat par actions ». Pour ces deux raisons, aucun résultat par action n'est calculé ni présenté dans les comptes consolidés annuels du groupe.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Résultat net de la période		-12 217	280
Variation des écarts de conversion		-19	23
Impôts sur variation des écarts de conversion		1	1
		-17	24
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	-14	7
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		1	1
		-13	8
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	440	-726
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-121	188
		318	-537
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		74	28
Total des autres éléments du résultat global recyclables		362	-477
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	129	-224
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		0	10
		130	-215
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		10	-5
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		139	-219
Résultat global total de la période		-11 715	-417
Résultat global total - Part du groupe		-11 715	-433
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		11	17

(*) Voir note 1.3 sur la constitution de l'exercice comparatif.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Ecarts d'acquisition	4.2	2 571	1 385
Immobilisations incorporelles	4.1	2 046	1 316
Immobilisations corporelles	4.1	42 320	50 973
Actifs financiers non courants	6	9 008	7 750
Titres mis en équivalence	4.2	570	1 075
Impôts différés actifs	7	4 682	5 054
Actifs non courants		61 197	67 554
Stocks et en-cours	4.4	1 112	1 104
Créances d'exploitation	4.4	10 207	9 396
Actifs d'exploitation		11 319	10 500
Actifs financiers courants	6	1 083	1 884
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	6 833	8 268
Actifs courants		19 235	20 652
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	570	1
Total de l'actif		81 003	88 207

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Capital	6.4	14 736	14 736
Réserves consolidées		-9 917	-10 019
Résultat Groupe		-12 220	261
Capitaux propres - Part du Groupe		-7 402	4 978
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	137	106
Capitaux Propres totaux		-7 265	5 084
Engagements envers le personnel non courants	5	2 422	2 419
Provisions non courantes	4.5	1 704	1 582
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.1.4	2 887	2 529
Passifs financiers non courants	6	59 173	52 011
Impôts différés passifs	7	247	263
Passifs non courants		66 433	61 332
Engagements envers le personnel courants	5	171	145
Provisions courantes	4.5	386	289
Dettes d'exploitation	4.4	13 550	12 372
Passifs d'exploitation		14 107	12 806
Passifs financiers courants	6	7 694	8 979
Passifs courants		21 801	21 785
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	34	6
Total du passif et des capitaux propres		81 002	88 207

(*) Voir note 1.3 sur la constitution de l'exercice comparatif.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités abandonnées	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres retraités au 01/01/2014 (*)	14736	-237	-20	-680	3	-13	-8218	5570	100	5670
Résultat net de l'exercice (*)	-	-	-	-	-	-	261	261	19	280
Autres éléments de résultat global	-	-217	22	-533	7	-	26	-695	-2	-696
Résultat global total	-	-217	22	-533	7	-	287	-434	17	-416
Dividendes versés	-	0	-	-	0	-	-175	-175	-	-175
Dividendes des filiales	-	-	-	-	0	-	0	-	-8	-8
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	3	2	0	0	-	2	6	-4	2
Autres variations	-	-1	-	-28	15	13	10	9	0	10
Capitaux propres retraités au 31/12/2014 (*)	14736	-452	4	-1241	25	-	-8091	4980	106	5085
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-12219	-12219	3	-12217
Autres éléments de résultat global	-	128	-12	316	-13	-	75	494	8	502
Résultat global total	-	128	-12	316	-13	-	-12144	-11725	11	-11714
Dividendes versés	-	0	-	0	-	-	-63	-63	-	-63
Dividendes des filiales	-	-	-	0	-	-	0	-	-23	-23
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	2	2	31	33
Opérations sur le périmètre	-	-4	1	0	-	-	-537	-540	9	-531
Autres variations (**)	-	-2	-1	5	-7	-	-49	-54	5	-48
Capitaux propres publiés au 31/12/2015	14736	-330	-7	-920	4	-	-20883	-7402	137	-7265

(*) Voir note 1.3 sur la constitution de l'exercice comparatif.

(**) Effets d'une correction dans le calcul des engagements envers le personnel (voir note 1.1.3).

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Résultat net de l'exercice	CR	-12 217	280
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR	66	-14
de la charge (produit) d'impôt différé		300	-39
des amortissements, pertes de valeur et provisions		15 369	2 714
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-19	107
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-978	-346
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		1	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 523	2 703
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	242	276
du coût de l'endettement financier net		1 501	1 512
des produits de dividendes		-9	-8
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		4 257	4 483
Incidence de la variation du BFR	4.4	654	-120
Impôts (décaissés) encaissés		-640	49
Dividendes reçus		62	39
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	4 333	4 450
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-567	-53
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		0	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-7 315	-7 562
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		396	564
Nouveaux actifs financiers de concession		-818	-1 100
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	787	906
Acquisition d'actifs financiers		-12	-24
Cession d'actifs financiers		18	1
Variation des prêts et avances consentis		40	47
Variation des actifs de trésorerie		513	259
Subventions d'investissement reçues		1 738	1 502

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 (*)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-5 221	-5 459
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		33	9
Emission d'emprunts		4 441	5 245
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP ⁽¹⁾		-2 600	-3 487
Intérêts financiers nets versés		-1 483	-1 542
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap	-63	-175
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap	-23	-9
Variation des dettes de trésorerie		-996	971
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	-691	1 013
Incidence de la variation des taux de change		-6	8
Incidence des changements de principes comptables		1	0
Incidence des variations de juste valeur		-1	0
Variation de trésorerie		-1 585	12
Trésorerie d'ouverture	6	8 013	8 001
Trésorerie de clôture	6	6 427	8 013

⁽¹⁾ Dont encaissements de 92 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2014).

^(*) Voir note 1.3 sur la constitution de l'exercice comparatif.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2102-10 du Code des transports, modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, la SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire (GPF) et les filiales des établissements du groupe, le GPF étant défini comme l'ensemble constitué par les trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont été arrêtés par le Conseil de surveillance du 10 mars 2016.

Les termes « le groupe SNCF », le « Groupe » et « SNCF » désignent l'ensemble constitué par la société mère EPIC SNCF, les EPIC SNCF Réseau, SNCF Mobilités et les filiales consolidées par intégration globale, ainsi que les entités mises en équivalence. L'établissement public (EPIC) SNCF, « l'EPIC », « l'EPIC SNCF » ou « la société SNCF » désignent la société mère uniquement.

1.1. APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe SNCF, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 2015 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

— des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1^{er} janvier 2015 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2015. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1.1.1. Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015

Les nouvelles normes ainsi que les amendements et interprétations publiés et applicables à compter du 1^{er} janvier 2015 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts 2015	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRIC 21 « Droits et taxes »	L'interprétation, d'application rétrospective, porte sur le mode de comptabilisation des impôts et taxes ne relevant pas de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ». Elle a pour objectif de clarifier le fait générateur d'obligation justifiant la comptabilisation d'un passif au titre d'un droit ou d'une taxe exigible sans traiter de la contrepartie de ce passif.	Voir note 1.1.3	IASB : 01/01/2014 UE : 17/06/2014 Groupe : 01/01/2015

1.1.2. Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2015

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2015 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2015 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption

1.1.3. Constitution de l'exercice et de l'exercice comparatif

Le Groupe SNCF, constitué des EPIC SNCF Réseau, SNCF Mobilités et de leurs filiales et entités mises en équivalence, résulte de la loi portant réforme ferroviaire entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015, la gouvernance et les transferts étant mis en œuvre au 1^{er} juillet 2015 (voir note 2.1). Considérant que l'ensemble des opérations s'est déroulé sous contrôle commun de l'État français et, en l'absence de dispositions normatives applicables à ce type de situation dans le référentiel IFRS, le groupe a retenu la méthode de la mise en commun d'intérêts (« pooling of interest ») pour élaborer ses premiers comptes consolidés IFRS. En effet, même si l'EPIC SNCF a été créé le 1^{er} décembre 2014 et que les opérations de transfert et la mise en place de la nouvelle gouvernance n'ont eu lieu que le 1^{er} juillet 2015, cet ensemble reste sous contrôle commun de l'État français, comme il l'était déjà par le passé. L'État en a simplement changé l'organisation.

En conséquence, les comptes sont présentés comme si les activités avaient toujours été regroupées sous cet ensemble :

— L'exercice 2015 intègre 12 mois de contribution des entités consolidées, et non uniquement la période de 6 mois depuis la date de regroupement (1^{er} juillet 2015). Cette présentation se reflète dans le compte de résultat, l'état du résultat global, le tableau de variation des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie consolidés.

— Les actifs et passifs sont repris dans l'état de situation financière consolidé pour les valeurs comptables qu'ils avaient dans leurs entités respectives avant les regroupements, à l'exception des immobilisations au sein de SNCF Réseau dont la valeur a été réduite de la marge interne réalisée sur les exercices 2014 et 2015. Aucune réévaluation de juste valeur n'a été opérée à la date des opérations, ni aucun nouvel actif ou passif n'a été constaté à cette date, contrairement à l'application de la méthode de l'acquisition prévue par IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » pour des opérations réalisées sans contrôle commun.

— L'exercice comparatif est présenté avec 12 mois d'activité.

Compte tenu de ce contexte, l'application des nouvelles normes IFRS et les modifications apportées à l'exercice 2015 ont été traitées de la façon suivante.

1.1.3.1. Application d'IFRIC 21 « Droits ou taxes »

Le Groupe a appliqué IFRIC 21 de façon rétrospective au 1^{er} janvier 2014 selon les modalités de la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimation comptables et erreurs ». Les principales incidences sur les comptes consolidés annuels sont listées ci-après :

— Certaines taxes jusqu'alors étalées de façon linéaire sur l'exercice N (exercice de réalisation du fait générateur de l'obligation fiscale) doivent désormais être reconnues pour leur montant intégral au 1^{er} janvier de l'exercice N. Sont principalement concernées l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), les taxes foncières et la taxe annuelle sur les bureaux en Ile-de-France. Si l'absence d'étalement a des impacts en périodes intermédiaires, l'application de l'interprétation n'en a pas sur les comptes consolidés annuels clos au 31 décembre.

— Certaines taxes jusqu'alors comptabilisées et étalées de façon linéaire sur l'exercice N-1 (exercice de référence pour le calcul de l'assiette d'imposition) doivent être reconnues intégralement sur l'exercice N de réalisation du fait générateur d'obligation, et ce dès le 1^{er} janvier N. Sont principalement concernées la contribution sociale des sociétés (C3S) et la contribution de solidarité territoriale (CST).

En l'absence de comptes publiés par le passé pour le Groupe SNCF, les comptes comparatifs sont directement présentés retraités de l'application d'IFRIC 21. Aucune réconciliation n'est à fournir par rapport à des comptes publiés inexistantes.

1.1.3.2. Correction du calcul des engagements envers le personnel

Le Groupe a corrigé les modalités de calcul de certains engagements envers le personnel. L'impact de 53 M€ concerne principalement des avantages à long terme. Considérant que les coûts à engager pour réaliser un retraitement rétrospectif sont supérieurs aux avantages attendus, eu égard à l'absence de matérialité sur les capitaux propres consolidés et sur le résultat 2014 publiés, la correction a été traitée de façon prospective sur l'exercice. L'effet a été calculé à la date du 1^{er} janvier 2015 et enregistré en diminution des capitaux propres de l'exercice en contrepartie d'une augmentation du passif au titre des avantages du personnel.

1.2. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2015 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— La détermination des écarts d'acquisition :

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

— La dépréciation des actifs non financiers :

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

— Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel :

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

— La reconnaissance des impôts différés actifs :

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. S'il s'avérait que les résultats fiscaux futurs du Groupe étaient sensiblement différents de ceux retenus pour déterminer le montant des impôts différés actifs, le Groupe reverrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé. Cet ajustement aurait principalement une contrepartie dans le compte de résultat.

— Provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 4.5).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles d'appels d'offre en cours. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

— Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 6.3.

1.3. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.3.1. Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Dans la pratique, le contrôle existe lorsque le Groupe détient plus de 50 % des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels exerçables en substance avant la tenue des organes de direction) ou lorsque le Groupe a le pouvoir :

— sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;

— de diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;

— de nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;

— de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

— Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

— Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2015. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 10.

1.3.2. Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

— les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,

— les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

— les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Ecarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Ecarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2. FAITS MARQUANTS

2.1. FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1.1. Réforme du ferroviaire

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Elle articule la réforme autour de cinq objectifs :

— L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.

— La création d'un groupe public industriel intégré.

— La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.

— La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.

— Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

L'organisation passée du système ferroviaire français et de l'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français en particulier en est profondément modifiée depuis le 1^{er} janvier 2015, avec la mise en œuvre d'un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

— L'ancien EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

— L'ancien Réseau Ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— Un EPIC de « tête », créé le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, est chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

Les décrets d'application, promulgués le 10 février 2015, définissent la date de mise en œuvre effective des nouvelles gouvernances et de transfert des actifs et passifs entre les trois EPIC. Cette date, identique à celle de la délivrance des nouveaux certificats de sécurité, correspond au 1^{er} juillet 2015.

2.1.2. Pertes de valeur

UGT Infrastructure

Un test de perte de valeur a été conduit dans le cadre de la clôture des comptes au 31 décembre 2015. Les éléments de ce test sont présentés de manière détaillée au paragraphe 4.3.2 des comptes consolidés annuels. Le résultat de ce test conduit à comptabiliser une dépréciation de 9,6 Md€ des actifs de l'UGT Infrastructure.

Indices de perte sur l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les deux EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau, s'accompagnant d'un projet de trajectoire financière à horizon 2025. Pour SNCF Mobilités, cette trajectoire financière résulte d'un nouveau plan stratégique et financier préparé par la direction et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (voir note 4.3.2), qui s'inscrit dans un environnement en mouvement du fait notamment :

- d'une concurrence accrue avec la montée en puissance de la concurrence intermodale et
- de nouveaux relais de croissance avec la mise en service des quatre Lignes à Grande Vitesse, (LGV).

Cette trajectoire s'inscrit dans un contexte d'aléas et d'incertitudes (voir note 4.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et l'accentuation depuis le premier semestre d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

L'équilibre économique reste durablement fragilisé, du fait d'une évolution atone du chiffre d'affaires (hors mise en service de LGV), d'une croissance des coûts des péages décorrélée de l'évolution du chiffre d'affaires et des investissements significatifs avec le renouvellement nécessaire d'une partie de la flotte et ce malgré des plans de performance sur les coûts d'exploitation de TGV et sur la productivité du capital (pression sur le parc en termes de nombre de rames et prix unitaires).

Tirant les conséquences de ces évolutions et de ces mesures dans son plan stratégique et financier, la Direction de SNCF Mobilités a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur qui conduisent à constater des dépréciations complémentaires de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 38 M€ sur le Corporate au titre des actifs de support au 31 décembre 2015. Les informations détaillées sont données en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

À la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant au secteur Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a rendu sa décision le 3 février 2015. La demande relative à l'affectation de la capacité d'autofinancement dégagée sur les gares en Ile-de-France a été écartée. Parmi les principaux autres points de la décision, les trois suivants ont eu des conséquences sur les comptes consolidés annuels :

— L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer à compter de l'horaire de service de 2014, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués auparavant.

— La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.

— La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

L'ARAFER a également émis, quelques jours plus tard, un avis négatif sur le Document de Référence des Gares (DRG) 2016 qui définit les tarifs pour l'ensemble du territoire français. L'Autorité a demandé qu'y soit appliquée la même fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt à partir de 2016.

SNCF Mobilités a fait appel de la décision sur le différend STIF auprès de la Cour d'appel de Paris et sur le DRG auprès du Conseil d'Etat.

L'ARAFER a par la suite émis un avis favorable définitif concernant le DRG 2016 (sur la base d'un taux de rémunération ramené à 6,9%) et un avis favorable sur le projet de DRG 2017, établi sur la base d'un taux de 6,9%, et prenant acte que le projet de refonte du modèle économique et tarifaire en cours pourrait aboutir d'ici l'été 2016 et donner lieu par conséquent à une nouvelle version du DRG 2017.

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur suivant la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », elles ont amené Gares & Connexions à entamer une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et à élaborer une nouvelle trajectoire financière.

Au 30 juin 2015, des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction de SNCF Mobilités (voir note 4.3.2). Ils ont abouti à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, maintenue inchangée au 31 décembre 2015 en l'absence d'élément significatif nouveau sur le second semestre. Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

2.1.3. Regroupements d'entreprises

Création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (Thalys)

Le 1^{er} avril 2015 a été créée l'entreprise ferroviaire THI Factory pour opérer le transport de voyageurs sous la marque Thalys. Société de droit belge, elle est détenue à 60% par SNCF Mobilités et 40% par SNCB liés entre eux par un pacte d'actionnaires qui confère le contrôle exclusif à SNCF Mobilités suivant les dispositions de la norme IFRS 10 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'EIL (Eurostar International Limited)

La cession de sa participation dans EIL par le partenaire britannique au consortium CDPQ/Hermès a donné lieu à la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires le 28 mai 2015. Les modalités de ce pacte confèrent le contrôle exclusif à SNCF Mobilités dans EIL en application de la norme IFRS 10 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

En novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle de l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

2.1.4. Amende de l'Autorité de la concurrence sur l'activité de messagerie

Suite à l'enquête menée sur le secteur de la messagerie, l'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 15 décembre 2015. L'amende infligée au groupe SNCF, de 196 M€, a été comptabilisée sur la ligne « Autres achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La marge opérationnelle sans cette amende s'élève à 4 621 M€. Les informations détaillées sont données en note 4.5.2.1 des comptes consolidés annuels.

2.1.5. Perte à terminaison sur l'activité Intercités

La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire. Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant d'éviter que la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) ressorte en déficit, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État. En conséquence, une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée sur l'activité Intercités pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016. Les informations détaillées sont données en note 4.5 des comptes consolidés annuels.

2.2. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants..

2.2.1. Émission d'emprunts

Le groupe a émis un emprunt sur le marché, en janvier 2016, pour 250 M€ à taux fixe sur une durée de 15 ans avec un swap à taux variable.

2.2.2. Perte de contrôle dans Akiem

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100% Akiem, le groupe a cédé 50% des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération dépend de la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, qui devrait intervenir sur le premier semestre 2016. A partir de cette date, la société Akiem sera comptabilisée par mise en équivalence. En application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

2.2.2. Intercités

Suite à la feuille de route présentée le 7 juillet 2015, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé le 19 février 2016 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) et le lancement prochain d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) 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 Secrétaire d'État aux Transports précise que des décisions seront prises par l'État au fur et à mesure d'éventuels accords avec les Régions sur les lignes de jour, et en fonction du résultat de l'Appel à Manifestation sur les lignes de nuit, et au plus tard au 1^{er} juillet 2016.

A date, ces annonces ne remettent pas en considération l'appréciation du Groupe quant au montant de la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la future convention (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

3. MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Le chiffre d'affaires des activités de transport est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises. Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « produits constatés d'avance » parmi les « Dettes d'exploitation ».

En application d'IFRIC 13, les programmes de fidélité clients sont valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé en « produits constatés d'avance » parmi les dettes d'exploitation contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces produits constatés d'avance sont repris par résultat sur la ligne « Chiffre d'affaires » au fur et à mesure que les points de fidélité sont utilisés par les clients.

Le chiffre d'affaires inclut les contributions de l'Etat et des Autorités Organisatrices. Elles sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'Etat, et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements sociaux (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Dans ce cas, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

Les dotations aux provisions pour risques et charges sont également constatées sur la ligne « Variation nette des provisions » tout comme les reprises non utilisées. Les reprises utilisées sont constatées en face de la charge qu'elles viennent couvrir au sein de la marge opérationnelle.

3.1. INFORMATION PAR MÉTIER

3.1.1. Détermination des métiers présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de cinq métiers :

— SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et développer le réseau national. Ses clients sont les 26 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

— Au sein du métier SNCF Voyageurs :

- SNCF Transilien, Régions et Intercités : activités de transport de proximité du groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Trains d'Équilibre du Territoire - Intercités) et les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

- Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria, Ouibus, iDVroom, ...) et de distribution de produits liés au voyage.

- Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

— SNCF Logistics couvrant une palette complète des métiers du transport et de la logistique de marchandises. Ces activités sont différenciées entre l'activité logistique de Geodis, le commissionnaire de transport STVA, des gestionnaires d'actifs et le transport ferroviaire de marchandises.

— Keolis en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans quinze pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

— SNCF Immobilier mandaté sur 3 missions essentielles: la gestion des parcs d'exploitation (via notamment la perception de loyers internes des EPIC propriétaires SNCF Réseau et SNCF Mobilités), la valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires et la gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SNCF Mobilités.

Ces métiers s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF (Matériel et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

3.1.2. Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque métier sont les suivants :

— Le chiffre d'affaires externe, excluant les transactions avec les autres métiers du groupe.

— Le chiffre d'affaires interne constitué des transactions entre les métiers.

— La marge opérationnelle (MOP).

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque métier sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne est éliminé dans une colonne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3. Information par métier

31/12/2015

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs	SNCF Logistics	Keolis	SNCF Immobilier	Corporate	Inter métiers	Total
Chiffre d'affaires externe	2 402	14 773	9 020	4 904	194	100		31 393
Chiffre d'affaires interne	4 052	619	231	98	447	2 979	-8 426	
Chiffre d'affaires	6 454	15 391	9 251	5 002	641	3 079	-8 426	31 393
Marge opérationnelle	2 014	1 626	295	261	142	88		4 425

31/12/2014

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs	SNCF Logistics	Keolis	SNCF Immobilier	Corporate	Inter métiers	Total
Chiffre d'affaires externe	2 655	13 733	8 812	4 361	176	161		29 898
Chiffre d'affaires interne	3 809	391	229	98	434	2 896	-7 857	
Chiffre d'affaires	6 464	14 124	9 041	4 459	611	3 057	-7 857	29 898
Marge opérationnelle	2 248	1 358	431	261	164	168		4 630

3.2. TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Dans le cadre de ses activités de transport régionales, transrégionales et locales, le Groupe est amené à assurer des prestations de service public (service conventionné de transport ferroviaire) pour l'Etat français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Equilibre du Territoire) ou une collectivité publique (en France les Régions – Autorités Organisatrices des réseaux de transport régionaux – et les communautés urbaines et à l'international, différentes autorités publiques locales), moyennant une rémunération. Ces activités sont essentiellement opérées chez Keolis et SNCF Transilien, Régions et Intercités. Les prestations font l'objet de conventions dites d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. Elles sont incluses dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 lorsque les actifs utilisés pour la réalisation du service public sont contrôlés par l'Autorité Organisatrice (AO). Le contrôle est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

— l'AO contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et

— l'AO contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures utilisées ne sont pas, dans ces cas, inscrites au bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AO :

— le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande ;

— le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AO sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IAS 39 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2010 pour les investissements réalisés après la conclusion des dites conventions. Les investissements antérieurs restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 131	3 983	148
Prestations avec l'Etat en tant qu'AO des Trains d'Equilibre du Territoire	263	242	21
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	65	48	17
Effets sur le chiffre d'affaires	4 460	4 274	186
Encaissements sur actifs financiers de concession	787	906	-119
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	1 738	1 502	235
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	2 525	2 409	116
Actifs incorporels de concession	48	57	-8
Actifs financiers de concession non courants	1 279	1 156	123
Effets sur les actifs non courants	1 328	1 213	115

⁽¹⁾ dont 1 196 M€ en 2015 (1 297 M€ en 2014) au titre des subventions pour l'infrastructure ferroviaire de SNCF Réseau.

3.3. AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.3.1. Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Sous-traitance	-5 565	-5 325	-240
Péages Eurotunnel et autres	-578	-316	-261
Energies de traction	-542	-680	138
Autres achats et charges externes	-6 240	-5 742	-498
Achats et charges externes	-12 925	-12 064	-861

3.3.2. Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. A compter du 1^{er} janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le Compte Personnel de Formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1^{er} janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché à la personne (et non pas au contrat de travail) et la suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2015, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Salaires	-13 043	-12 292	-751
Autres avantages du personnel	-13	8	-20
Participation des salariés	-31	-29	-1
Personnel détaché et intérimaire	-200	-179	-21
Charges de personnel	-13 287	-12 493	-794
Effectif moyen équivalent temps plein	259 446	247 410	12 036

3.3.3. Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent principalement l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), la Contribution Economique Territoriale (CET) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

La CST est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
IFER	-263	-264	1
Taxes Foncières	-122	-106	-16
Contribution Economique Territoriale	-363	-434	72
Contribution de Solidarité Territoriale	-90	-90	0
Autres impôts et taxes	-417	-324	-93
Impôts et taxes	-1 255	-1 218	-37

3.3.4. Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont principalement constitués du crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Il a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demi le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4% de ces rémunérations puis porté à 6% pour les années suivantes.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'Etat correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

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 par le Groupe 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 consolidé.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent principalement la clientèle, les droits au bail, licences et logiciels, ainsi que les marques acquises lors de regroupements d'entreprises. Elles sont comptabilisées à leur coût historique ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Certaines sont amorties comme précisé en note 4.1.4.

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 677	-1 244	433	1 469	-1 062	407
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	149	-100	48	144	-88	57
Autres immobilisations incorporelles	2 005	-649	1 356	1 150	-503	647
Immobilisations incorporelles en cours	212	-3	209	209	-5	204
TOTAL	4 042	-1 996	2 046	2 973	-1 657	1 316

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2014	393	60	682	197	1 332
Acquisitions	34	6	7	196	243
Cessions	0	0	-3	0	-3
Dotations aux amortissements	-178	-17	-70	0	-265
Pertes de valeur	-20	0	8	-5	-16
Variations de périmètre	0	0	6	0	6
Ecart de conversion	0	0	3	0	3
Autres variations	178	8	13	-183	15
Valeur nette comptable au 31/12/2014	407	57	647	204	1 316
Acquisitions	43	7	23	209	283
Cessions	-2	0	-18	-1	-21
Dotations aux amortissements	-182	-21	-121	0	-324
Pertes de valeur	-23	0	-22	-7	-52
Variations de périmètre	5	0	741	0	745
Ecart de conversion	0	0	-12	0	-12
Autres variations	186	5	118	-197	112
Valeur nette comptable au 31/12/2015	433	48	1 356	209	2 046

En 2015, les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar (voir note 4.2.1).

Sur la même période, l'impact sur la ligne « Pertes de valeur » provient de la dépréciation constatée sur l'UGT Infrastructure pour 45 M€ (voir note 4.3).

4.1.2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'Etat, de biens propres et de biens faisant l'objet de contrats de location financement.

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1^{er} janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

— pour le matériel roulant :

- les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti,

- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

— pour les installations fixes :

- 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.

Les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.5).

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

Dans le cadre de la première application des normes IFRS, leur valeur au bilan a été établie en retenant l'estimation la plus appropriée fondée sur la valeur totale des terrains et constructions. Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

Infrastructures ferroviaires

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », les études préliminaires restant comptabilisées en charges.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

Le coût de production des travaux réalisés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) ou d'accords de concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Subventions d'investissement

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations. Les subventions reçues proviennent essentiellement de l'Etat et des collectivités territoriales. Elles sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent.

Les subventions relatives aux contrats de PPP ou de concession sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours.

Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note 4.1.4.

Hors subventions d'investissement, les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	361	-23	339	377	-22	355
Terrains et constructions	20 765	-8 686	12 079	19 967	-6 120	13 847
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	40 417	-17 422	22 995	38 977	-10 218	28 759
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	17 951	-10 804	7 147	16 764	-8 240	8 525
Matériel de transport	33 311	-23 721	9 591	32 113	-21 174	10 939
Immobilisations corporelles en cours	22 522	-82	22 441	19 067	-20	19 047
TOTAL	135 328	-60 738	74 590	127 264	-45 794	81 470

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 01/01/2014	376	13 017	26 399	6 965	10 762	18 626	-28 339	47 806
Acquisitions	2	22	82	74	974	6 600	-2 742	5 012
Cessions	-22	-115	0	-6	-49	-1	1	-191
Dotations nettes aux amortissements	-2	-511	-924	-846	-1 127	0	963	-2 446
Pertes de valeur	0	-11	0	-14	176	11	0	162
Variation de périmètre	0	-6	0	0	35	0	0	29
Ecart de conversion	0	1	0	1	2	0	0	4
Autres variations	0	1 449	3 202	2 350	165	-6 190	-380	598
Valeur nette comptable au 31/12/2014	355	13 847	28 759	8 525	10 939	19 047	-30 497	50 973
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>99</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>1 115</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1 221</i>
Acquisitions	0	24	71	80	1 444	6 217	-2 434	5 402
Cessions	-15	-43	0	-19	-49	-2	0	-127
Dotations nettes aux amortissements	0	-518	-962	-892	-1 266	0	999	-2 640
Pertes de valeur	0	-2 136	-6 238	-1 725	-2 104	-67	0	-12 271
Variation de périmètre	0	71	3	11	1 054	1	0	1 140
Ecart de conversion	0	-1	0	1	-23	0	0	-23
Autres variations	-1	836	1 362	1 165	-404	-2 754	-339	-134
Valeur nette comptable au 31/12/2015	339	12 079	22 995	7 147	9 591	22 441	-32 270	42 320
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>84</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>1 050</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1 138</i>

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.4 et 4.3. L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient pour :

— 9 555 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT Infrastructure,

— 2 200 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys),

— 38 M€ de la perte de valeur constatée sur le Corporate au titre des actifs de support de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys),

— 450 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2014 provient pour 163 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gestionnaires d'actifs et pour 22 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur le stock de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF, compensée par des cessions de terrains et constructions.

Les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar et de la création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (voir note 4.2.1).

En 2015, l'impact du reclassement des immobilisations corporelles d'Akiem sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » (voir note 4.2.3) s'élève à -498 M€ et est présenté parmi les autres variations.

À contrario, les autres variations sont mouvementées pour 53 M€ (177 M€ en 2014) par la réévaluation à la hausse du composant démantèlement relatif au matériel roulant ferroviaire amianté en contrepartie d'une provision (voir note 4.5) et à hauteur de la quote-part des investissements financés par les tiers du contrat de concession SEA pour un montant, hors subventions, de 738 M€ (805 M€ en 2014).

Le montant des subventions au 31 décembre 2015 inclut 2803 M€ (2 449 M€ au 31 décembre 2014) au titre du projet en PPP SEA, les variations sur la période étant également présentées sur la ligne autres variations.

4.1.2.1. Biens remis en jouissance par l'État

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement recodifiée dans la partie législative du Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF.

Le 1^{er} janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial 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 du groupe SNCF afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe.

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

Au 31 décembre 2015, les biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF s'élèvent à 529 M€ pour les terrains et 340 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2014, ils s'élèvent respectivement à 543 M€ et 439 M€.

4.1.2.2. Biens en location

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions financées par emprunt dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Les contrats de location financement sont des contrats par lesquels le groupe, en tant que preneur, récupère, en échange d'un paiement, le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée ainsi que l'essentiel des avantages et des risques inhérents à la propriété de l'actif. Les critères d'appréciation de ces contrats sont fondés notamment sur les éléments suivants :

- le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location,
- le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail,
- la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué,

— la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien.

— les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

Les immobilisations concernées sont alors présentées à l'actif pour la valeur actualisée des paiements minimaux ou leur juste valeur si celle-ci est inférieure. Elles sont amorties selon les mêmes durées que les biens équivalents détenus en pleine propriété ou remis en jouissance lorsqu'il existe une certitude raisonnable que le Groupe en devienne propriétaire au terme du contrat de location.

Les contrats de location ne possédant pas les caractéristiques d'un contrat de location financement sont enregistrés comme des contrats de location simple et seules les redevances sont enregistrées en résultat.

4.1.3. Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles	-283	-243
Immobilisations corporelles	-7 835	-7 754
Total acquisitions	-8 118	-7 997
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-37</i>	<i>-21</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-8 081	-7 976
BFR d'investissement	765	414
Flux d'investissement corporels et incorporels	-7 315	-7 562

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement dont 95 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 57 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau,

— des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 3 433 M€ de production directe ;

- 1 251 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 157 M€, BPL 488 M€, CNM 416 M€, SEA 185 M€) ;

- 238 M€ de production acquise auprès de tiers mandatés.

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 676 M€ (dont création de la ligne Tangentielle Légère Nord (TLN), renouvellement de lignes, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, aménagement de la gare de Versailles, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Grenoble et Rennes, remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 440 M€ (dont acquisition de TGV Duplex et Euroduplex, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 2 434 M€ dont 394 M€ pour le matériel ferroviaire et 2 040 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de la période comparative sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement dont 115M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 36 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau,

— des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 3 569 M€ de production directe ;

- 1 561 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 209 M€, BPL 705 M€, CNM 457 M€, SEA 190 M€) ;

- 266 M€ de production acquise auprès de tiers mandatés.

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 746 M€ (dont aménagement du pôle d'échange multimodal de Montpellier Saint-Roch, aménagement de la gare de Versailles-Chantiers, création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), renouvellement de lignes, remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 974 M€ (dont acquisition de TGV Euroduplex, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV, automotrices et locomotives électriques, voitures voyageurs et locotracteurs).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 2 742 M€ dont 45 M€ pour le matériel ferroviaire et 2 697 M€ pour les installations fixes.

4.1.4. Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles :

— Sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.

— Sont amorties sur la durée de la convention pour ce qui concerne les actifs incorporels de concession.

— Ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.3.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les durées retenues sont les suivantes :

— Installations fixes décomposées en composants :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	10 à 15 ans	10 à 15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

— Matériel roulant décomposé en composants :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

— Autres immobilisations corporelles non décomposées :

Aménagements des terrains	20 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passage à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20%
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 7 ans

Reprise des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement 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. Pour les terrains non amortissables, la reprise en résultat se fait en fonction de la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ d'IFRIC 12

Le groupe constate, dans certains cas, des passifs pour le même montant que des investissements réalisés dans le cadre de contrats de concessions qui sont hors champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Ces passifs sont repris chaque année en fonction des dotations aux amortissements constatées sur les immobilisations auxquelles ils sont liés et sur la même ligne du compte de résultat. Ils incluent principalement un passif appelé « droit d'utilisation du concessionnaire ».

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-321	-263	-59
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-3 640	-3 408	-232
Subventions reprises en résultat	999	964	36
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	106	100	5
Dotations aux amortissements	-2 857	-2 606	-251

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 469 M€ au 31 décembre 2015 contre 2 065 M€ au 31 décembre 2014. Il représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 96 % au 31 décembre 2015, communiqué par le tiers concessionnaire sur la base du contrat initial.

4.1.5. Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Dans le cadre de cessions bail, la comptabilisation du résultat de cession dépend de la nature du contrat de location.

Dans le cas d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, la plus-value de cession est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

Dans le cas d'une cession débouchant sur un contrat de location simple les impacts diffèrent en fonction du niveau du prix de vente relativement à la juste valeur :

— Si le prix de vente est inférieur ou égal à la juste valeur, le résultat de cession est immédiatement constaté dans le compte de résultat.

— Si le prix de vente est strictement inférieur à la juste valeur avec une perte compensée par des loyers en dessous du marché, la perte est étalée et amortie sur la durée du contrat.

— Si le prix de vente est strictement supérieur à la juste valeur, l'excédent est différé et amorti sur la durée du contrat.

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Cession d'actifs incorporels	-18	-3	-15
Cession d'actifs corporels	286	341	-55
Cession d'actifs financiers	6	-10	16
Résultat de cession d'actifs	274	328	-54

Au 31 décembre 2015, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 187 M€, par l'EPIC SNCF Réseau pour 67 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 18 M€.

Au 31 décembre 2014, ils étaient de 173 M€ pour l'EPIC Mobilités, de 91 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau et de 36 M€ pour ICF-NOVEDIS.

4.2. ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

4.2.1. Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 1.2. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

Les principes divergent pour les regroupements d'entreprises antérieurs ou postérieurs au 1^{er} janvier 2010 :

Regroupements	Antérieurs au 01/01/2010 (Ancienne norme IFRS 3)	Postérieurs au 01/01/2010 (Norme IFRS 3 révisée)
Participations ne donnant pas le contrôle	Évaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.	Choix, pour chaque regroupement, entre la méthode du : Goodwill partiel : idem ancienne norme IFRS 3. Goodwill complet : écart d'acquisition comptabilisé en totalité, pour la part Groupe et la part des minoritaires.
Coûts directement attribuables	Font partie du coût d'acquisition.	Exclus du coût d'acquisition et comptabilisés en charges.
Prise de contrôle par étape	Réévaluation à la juste valeur par capitaux propres de la quote-part antérieurement détenue.	Réévaluation à la juste valeur par résultat opérationnel de la quote-part d'intérêts antérieurement détenue.
Compléments de prix	Comptabilisés selon la meilleure estimation de la direction à la date de prise de contrôle dès lors qu'ils sont probables et peuvent être évalués de manière fiable.	Comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle.
Ajustements des compléments de prix enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition :	Sans limitation de temps.	Si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. En résultat dans les autres cas ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IAS 39 en la matière.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1^{er} janvier 2014	1 722	-368	1 354
Acquisitions	16	0	16
Pertes de valeur	0	-7	-7
Cessions	-6	0	-6
Conversion	17	-1	16
Autres variations	-1	13	12
Au 31 décembre 2014	1 748	-363	1 385
Au 1^{er} janvier 2015	1 748	-363	1 385
Acquisitions	1 230	-1	1 229
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-4	1	-3
Conversion	9	0	9
Autres variations	-48	0	-48
Au 31 décembre 2015	2 934	-363	2 571

Les principales variations de l'exercice sont liées aux opérations de périmètre THI Factory (voir note 4.2.1.1), Eurostar (voir note 4.2.1.2) et OHL (voir note 4.2.1.3), ainsi qu'à la décision prise de faire entrer un nouvel investisseur dans le capital d'Akiem (voir note 4.2.3).

À la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Keolis	499	464	35
SNCF Voyageurs	503	10	493
SNCF Logistics	1 548	909	640
<i>dont UGT Geodis</i>	<i>1 340</i>	<i>650</i>	<i>690</i>
<i>dont UGT Gestionnaires d'actifs</i>	<i>198</i>	<i>248</i>	<i>-50</i>
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>0</i>
Corporate / Performance	21	3	18
Total	2 571	1 385	1 186

Pour les regroupements d'entreprises réalisés, le groupe a opté pour la méthode du goodwill partiel. Autrement dit, le groupe n'a comptabilisé au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte d'une part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires).

4.2.1.1. Création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (Thalys)

THI Factory, société de droit belge, est née de la volonté de SNCF Mobilités et de SNCB de créer une entité autonome gérée par un management unique, pour opérer le transport ferroviaire de passagers à grande vitesse sous la marque Thalys. L'entrée en opération est intervenue le 1^{er} avril 2015 après réalisation des apports, par chaque partie, d'actifs nécessaires à l'activité, en nature et/ou en numéraire, en échange d'une participation au capital de la société. Suite à ces apports, THI Factory est détenue par SNCF Mobilités à hauteur de 60%, et par SNCB à hauteur de 40%.

La prise en compte des droits de SNCF Mobilités et des modalités de gouvernance conduisent à consolider THI Factory par intégration globale, dès le 1^{er} avril 2015.

Les actifs apportés par les actionnaires s'accompagnent de contrats d'exploitation (maintenance, mise à disposition de personnel, etc.) permettant à THI Factory d'exploiter de manière autonome les lignes Thalys. Par ailleurs, les titres de transport émis avant le 1^{er} avril 2015 et non utilisés à cette date ainsi que des avantages accordés par les actionnaires au titre des programmes de fidélité sont transférés à la nouvelle entreprise ferroviaire.

La juste valeur des actifs et passifs acquis auprès du partenaire belge au 1^{er} avril 2015 est la suivante :

	Juste valeur provisoire reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	0
Immobilisations corporelles	104
Actifs financiers non courants	0
Titres mis en équivalence	0
Impôts différés actifs	0
<i>Actifs non courants</i>	<i>104</i>
Stocks et en-cours	0
Créances d'exploitation	11
Actifs financiers courants	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0
<i>Actifs courants</i>	<i>11</i>
Actifs détenus en vue d'être cédés	0
Total actifs	115
Engagements envers le personnel non courants	0
Provisions non courantes	0
Passifs financiers non courants	0
Impôts différés passifs	0
<i>Passifs non courants</i>	<i>0</i>
Engagements envers le personnel courants	0
Provisions courantes	0
Dettes d'exploitation	11
Passifs financiers courants	0
<i>Passifs courants</i>	<i>11</i>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0
Total passifs	11
Actifs nets à 100%	104
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 60%	62
Impôts différés actifs sur écart d'acquisition	32
Ecart d'acquisition	61
Coût du regroupement	155

Les immobilisations corporelles sont constituées de rames prises en location financement par THI Factory auprès de SNCB. Les dettes d'exploitations correspondent aux produits constatés d'avance transférés par SNCB (titres de transports émis et non utilisés et programme de fidélité), qui seront repris dans le résultat lors de la prestation de transport.

Le coût du regroupement est constitué de la quote-part de juste valeur dans les actifs et passifs de l'activité Thalys (40%) apportés au partenaire par SNCF Mobilités.

Contrepartie transférée	155
Dont versée en trésorerie	-33
Trésorerie nette acquise	0
Flux net de trésorerie	-32

Les actifs et passifs apportés par SNCF Mobilités demeurent comptabilisés à leur valeur historique dans les comptes consolidés. L'octroi d'une quote-part de 40% à SNCB dans les actifs et passifs transférés par SNCF Mobilités entraîne un impact positif de 67 M€ sur les capitaux propres du Groupe. Cet impact correspond à 40% de l'écart entre la valeur historique de ces actifs et passifs et leur juste valeur, net de la trésorerie transférée.

L'écart d'acquisition qui résulte de l'opération, intègre les synergies de coûts et de revenus attendues de la création d'une entité autonome.

SNCB dispose d'une promesse d'achat de sa participation dans THI Factory (option de vente) irrévocablement consentie par SNCF Mobilités et exerçable sous certaines conditions. Cet engagement de rachat donné a été comptabilisé en passif financier non courant sur la base de la meilleure estimation du prix à payer en cas d'exercice de l'option de vente. La contrepartie est une réduction de la totalité de la valeur comptable des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) et, pour le montant excédant cette valeur, une imputation sur les capitaux propres part du Groupe. Cet engagement a eu un impact négatif de 128 M€ sur les capitaux propres part du Groupe à la date de prise de contrôle.

Les frais d'acquisition liés à l'opération s'élevaient à 7 M€ et ont été comptabilisés parmi les achats et charges externes du compte de résultat pour des montants non significatifs sur 2015 et pour 3 M€ sur 2014.

Depuis le 1^{er} avril 2015, THI Factory a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 346 M€ et de 11 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 1^{er} avril 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à une nouvelle UGT Thalys.

4.2.1.2. Prise de contrôle d'Eurostar

« Eurostar International Limited » (EIL) est une société de droit britannique, née en 2010 de la volonté de SNCF Mobilités, LCR et de la SNCB de créer une entité autonome gérée par un management unique, pour opérer le transport ferroviaire de passagers à grande vitesse TransManche.

Le 28 mai 2015, suite à la cession par le gouvernement britannique de sa participation dans EIL au consortium CDPO/Hermès, un nouveau pacte d'actionnaires est entré en vigueur entre les partenaires ; SNCF Mobilités et SNCB demeurant actionnaires d'EIL respectivement à hauteur de 55% et de 5%.

Ce pacte instaure de nouvelles règles de gouvernance et renforce les droits revenant à SNCF Mobilités, conduisant ainsi à consolider EIL par intégration globale à son entrée en vigueur. EIL était comptabilisé suivant la méthode de la mise en équivalence jusque-là pour un montant de 481 M€.

	Juste valeur provisoire reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	658
Immobilisations corporelles	924
Impôts différés actifs	88
<i>Actifs non courants</i>	1 670
Stocks et en-cours	11
Créances d'exploitation	263
Trésorerie et équivalents de trésorerie	83
<i>Actifs courants</i>	357
Total actifs	2 028
Engagements envers le personnel non courants	69
Passifs financiers non courants	319
Impôts différés passifs	15
<i>Passifs non courants</i>	403
Engagements envers le personnel courants	9
Dettes d'exploitation	310
Passifs financiers courants	9
<i>Passifs courants</i>	327
Total passifs	730
Actifs nets à 100%	1 298
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 55%	714
Ecart d'acquisition	441
Coût du regroupement	1 155

Le coût du regroupement est constitué de la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue pour 1 118 M€ augmentée de la contrepartie transférée pour 37 M€. Cette contrepartie correspond à la valorisation des options de vente consenties aux actionnaires minoritaires.

L'écart d'acquisition qui résulte de l'opération, intègre les synergies de coûts et de revenus attendues de la création d'un nouveau partenariat.

Juste valeur de la quote-part antérieurement détenue	1 118
Contrepartie transférée	37
Dont payée en trésorerie	0
Trésorerie nette acquise avec les filiales	83
Flux net de trésorerie	83

La prise de contrôle a impliqué la réévaluation à la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue dans EIL, ainsi que le recyclage des réserves recyclables et de conversion. Ces éléments ont eu un impact positif net de 680 M€ sur la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue ».

Le consortium CDPQ/Hermès et SNCB disposent de promesses d'achat de leurs participations dans EIL (options de vente) irrévocablement consenties par SNCF Mobilités et exerçables sous certaines conditions. Ces engagements de rachat donnés ont été comptabilisés en passifs financiers non courants sur la base de la meilleure estimation du prix à payer en cas d'exercice des options de vente. La contrepartie est une réduction de la totalité de la valeur comptable des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) et, pour le montant excédant cette valeur, une imputation sur les capitaux propres part du Groupe. Cet engagement a eu un impact négatif de 607 M€ sur les capitaux propres du Groupe à la date de prise de contrôle. Les frais liés à l'opération s'élèvent à 3 M€ pour SNCF Mobilités.

Ils ont été comptabilisés parmi les achats et charges externes du compte de résultat.

Depuis le 31 mai 2015, EIL a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 707 M€ et -42 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 28 mai 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à une nouvelle UGT Eurostar.

Enfin, la prise de contrôle d'Eurostar a des effets sur les engagements hors bilan du groupe (voir note 9).

4.2.1.3 Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

OHL (Ozburn-Hessey Logistics) est un opérateur américain de solutions logistiques fondé en 1951, employant plus de 8 000 professionnels du transport et de la logistique, et exploitant plus de 120 centres de distribution en Amérique du Nord. Il fournit des prestations logistiques intégrées au niveau mondial comprenant le transport, l'entreposage, le courtage en douane, le freight forwarding (i.e. le commissionnement sur l'organisation du transport) et le conseil import/export.

Le 2 novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle d'OHL, lui permettant de renforcer sa présence aux États-Unis. Au-delà de l'extension de son réseau à un marché stratégique et prospère avec des capacités complémentaires, Geodis et OHL partagent des portefeuilles clients hautement compatibles.

OHL est comptabilisée par intégration globale. Dans le cadre de l'acquisition, libellée en dollars américains, une stratégie de couverture a été mise en place.

Au 31 décembre 2015, la comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le montant de l'écart d'acquisition provisoirement reconnu est de 671 M€. Parmi les autres impacts les plus significatifs sur l'état de situation financière figurent les créances d'exploitation pour 179 M€ et les dettes d'exploitation pour 201 M€. Par ailleurs, conformément à IFRS 3 révisée « Regroupement d'entreprises », une marque a été identifiée pour OHL pour un montant de 15 M€ (17 M\$) puis décomptabilisée, Geodis ayant décidé de l'abandonner dans le cadre de sa politique de marque unique. L'impact net d'impôt différé est de 9 M€ sur le compte de résultat.

Le Groupe prévoit de finaliser l'évaluation des actifs et passifs acquis à leur juste valeur durant l'année suivant l'acquisition. Cette évaluation portera essentiellement sur la valorisation des actifs incorporels ainsi que sur la détermination des actifs et passifs identifiables.

L'opération a eu les impacts suivants sur la ligne « Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise » de l'Etat des flux de trésorerie consolidé.

Les frais liés à l'opération s'élèvent à 12 M€ pour SNCF Mobilités. Ils ont été comptabilisés parmi les achats et charges externes du compte de résultat.

Depuis le 2 novembre 2015, OHL a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 259 M€ et d'un montant négatif de 4,8 M€ (après prise en compte de la décomptabilisation de la marque); la contribution au résultat opérationnel courant s'élève à 7,5 M€.

Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'en novembre 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à l'UGT Geodis.

Enfin, la prise de contrôle d'OHL a des effets sur les engagements hors bilan du groupe (voir note 9).

4.2.2. Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les principes de comptabilisation sont décrits en note 1.3.1.

La variation du poste au cours de l'exercice s'explique par les éléments ci-dessous :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Au 1^{er} janvier	1 075	1 058
Part du groupe dans le résultat net	-66	26
Dépréciations	0	-12
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-66	14
Variation de périmètre	-470	12
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	-2	1
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	9	-22
Distribution	-53	-32
Ecart de conversion	76	45
Au 31 décembre	570	1 075
Dont : Co-entreprises significatives	32	572
Entreprises associées significatives	435	411
Autres entreprises mises en équivalence	102	91

La ligne variation de périmètre correspond essentiellement au changement de méthode de consolidation de la société EIL pour -481 M€. La société antérieurement consolidée selon la méthode de mise en équivalence est dorénavant consolidée par intégration globale (voir note 4.2.1).

Eurostar International Limited (ci-après « EIL »), détenue à 55%, opère l'activité de transport longue distance de voyageurs entre la Grande-Bretagne, la France, et la Belgique. Depuis le 28 mai 2015, EIL est consolidée par intégration globale (voir note 4.2.1.2).

4.2.2.1. Co-entreprises significatives

Govia et First Transpennine sont des co-entreprises significatives au sein de Keolis. Elles opèrent toutes les deux le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du groupe est de 35% dans Govia (7 sociétés) et de 45% dans First Transpennine (3 sociétés).

Les éléments financiers résumés sur les principales co-entreprises sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels. Le compte de résultat d'EIL présenté en tant que co-entreprise couvre la période du 1^{er} janvier au 28 mai 2015.

en millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014		
ETAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Govia	First Transpennine	Govia	First Transpennine	EIL
Trésorerie et équivalents de trésorerie	859	91	661	80	382
Autres actifs courants	396	58	349	46	233
Total Actifs courants	1 255	149	1 009	126	615
Actifs non courants	27	2	37	3	998
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	73	2	82	2	9
Autres passifs courants	1 150	121	920	95	255
Total Passifs courants	1 223	123	1 002	97	264
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	0	0	0	299
Autres passifs non courants	2	0	-2	0	67
Total Passifs non courants	2	0	-2	0	365
Actif net	57	27	47	32	984
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>					
Part du groupe dans l'actif net	20	12	16	14	541
Valeur nette comptable des titres MEQ	20	12	16	14	541

Dans le cadre de l'activité de Keolis en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe. Ces disponibilités s'élèvent à 261 M€ au 31 décembre 2015 (195 M€ au 31 décembre 2014).

La quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence, présentée ci-dessous, est principalement composée de la quote-part de résultat net d'Eurostar International Limited (EIL) sur les 5 premiers mois de l'année qui est négative de 91 M€. Celle-ci a été affectée par le paiement survenu au moment de la sortie d'HMT de l'entité EIL (l'ancien pacte d'actionnaire d'EIL prévoyait le paiement en faveur du partenaire HMT, successeur du partenaire LCR, d'un dividende préférentiel calculé sur la base des résultats imposables).

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Govia	First Transpennine	EIL	Govia	First Transpennine	EIL
COMPTE DE RÉSULTAT						
Chiffre d'affaires	3 574	389	460	2 694	340	1 105
Résultat opérationnel	52	27	-8	26	30	22
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-16	0	-59	-22	0	-115
Résultat financier	0	0	-218	0	0	-11
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-4	0	-223	-3	0	-16
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	4	0	0	3	0	0
Impôt sur les résultats	-16	-6	65	-10	-7	-2
Résultat net des activités ordinaires	35	21	-161	16	23	9
Résultat net de l'exercice	35	21	-161	16	23	9
Part du groupe dans le résultat net	12	9	-91	6	10	5

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Govia	First Transpennine	EIL	Govia	First Transpennine	EIL
AUTRES INFORMATIONS						
Résultat net de l'exercice	35	21	-161	16	23	9
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	39	-1	74	30	1	10
Résultat global total	75	20	-87	46	24	18
Dividendes versés au groupe	20	11	13	10	2	12

4.2.2.2. Entreprises associées significatives

Systra est un regroupement d'une trentaine de sociétés environ (pourcentage d'intérêt compris entre 17 % et 42 %) spécialisées dans l'ingénierie ferroviaire et qui opèrent dans le monde entier.

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire (pourcentage d'intérêt de 22,6%).

NTV est une société de transport à grande vitesse de voyageurs en Italie. Suite à une dilution du capital, faisant passer le pourcentage d'intérêt de 20% à 1,4%, NTV a été déconsolidée sans cession au 31 décembre 2015.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels. Pour NTV, les éléments bilanciels et de résultat n'ont pas été repris pour 2015 la société n'étant plus consolidée.

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Eurofima	Systra	Eurofima	NTV	Systra	
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE						
Actifs courants	4 695	489	4 481	117	488	
Actifs non courants	16 349	94	17 216	734	56	
Passifs courants	531	382	466	249	369	
Passifs non courants	19 039	65	19 913	545	41	
Actif net	1 474	136	1 318	58	134	
Part du groupe dans l'actif net	333	57	298	12	56	
Goodwill	0	46	0	34	46	
Autres	0	0	0	-34	0	
Valeur nette comptable des titres MEQ	333	102	298	12	102	

en millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014		
COMPTE DE RÉSULTAT	Eurofima	Systra	Eurofima	NTV	Systra
Chiffre d'affaires	0	627	0	270	527
Résultat opérationnel	-5	23	-7	-6	21
Résultat net des activités ordinaires	27	15	27	-37	14
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	27	15	27	-37	14
Part du groupe dans le résultat net	6	6	6	-7	6

en millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014		
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Systra	Eurofima	NTV	Systra
Résultat net de l'exercice	27	15	27	-37	14
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	129	0	32	5	2
Résultat global total	156	15	59	-32	16
Dividendes versés au groupe	0	3	0	0	2

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 654 M€ en valeur brute (772 M€ au 31 décembre 2014). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 550 M€ au 31 décembre 2015 contre 630 M€ au 31 décembre 2014. Au 31 décembre 2015, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2015 à 434 M€ (391 M€ au 31 décembre 2014).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 868 M€ soit 944 MCHF (1 527 M€ soit 1 836 MCHF au 31 décembre 2014). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant

maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'Etat associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (674 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 542 M€ au 31 décembre 2015 (489 M€ au 31 décembre 2014). L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

4.2.2.3. Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

en millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014	
En part du Groupe	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
Résultat net des activités ordinaires	5	-1	0	1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	5	-1	0	1
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	0	0	0
Résultat global total	5	-1	0	1
Valeur nette comptable des titres MEQ	70	32	63	28

4.2.2.4. Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	139	208
Achats et charges externes	-55	-108
Autres produits et charges	22	34
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	106	134

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs financiers courants	18	22
Actifs financiers non courants	4	5
Passifs financiers courants	3	6
Passifs financiers non courants	0	1

4.2.3. Actifs et passifs destinés à être cédés

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

— Les actifs non courants détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Un actif non courant n'est considéré comme détenu en vue de la vente qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis : actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois. Dans le cas d'un groupe d'actifs détenu en vue d'être cédé, les dettes éventuellement attachées à ce groupe sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.

— Une « activité abandonnée », suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte. En plus du reclassement des actifs et passifs sur une ligne distincte du bilan, les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires. Les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs détenus en vue d'être cédés	570	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	34	6
Impact net au bilan	536	-5

4.2.3.1. Perte de contrôle dans Akiem

Afin de permettre le développement d'Akiem, il a été décidé de faire entrer un nouveau partenaire au capital. A l'issue de l'opération, dont l'objet est de céder 50% de la participation, la société sera sous contrôle conjoint et comptabilisée en mise en équivalence. L'activité de la société (location de locomotives), appartenant à l'UGT Gestionnaires d'actifs est considérée comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés au 31 décembre 2015. Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées sont les suivantes au 31 décembre 2015 :

en millions d'euros	31/12/2015
Ecart d'acquisition	50
Immobilisations incorporelles et corporelles	499
Impôts différés actifs	7
Créances d'exploitation	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2
Actifs détenus en vue d'être cédés	568

en millions d'euros	31/12/2015
Provisions	1
Passifs financiers	3
Dettes d'exploitation	25
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	29

4.3. TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus 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...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. 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 :

— les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 3 à 5 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 long terme attendue par le Groupe, 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 des activités.

Pour ce qui concerne les immeubles de placement, le groupe SNCF détermine une juste valeur nette des frais de vente des terrains comprenant le foncier nu ou bâti à partir de :

— leur situation dans une zone géographique.

— d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage global du terrain après cession.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-12 324	143	-12 467
Ecart d'acquisition	0	-7	7
Provision pour risques et charges	0	2	-2
Pertes de valeur	-12 324	138	-12 462

Les principaux impacts sur le résultat des dépréciations et reprises enregistrées dans les comptes au 31 décembre 2015 et 2014 au regard des tests menés sont les suivants (en millions d'euros) :

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2015	Impact résultat au 31/12/2014
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0	0
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0	0
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0	+163 M€

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2015	Impact résultat au 31/12/2014
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	-2200 M€	0
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)		Corporate	-38 M€	0
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	-450 M€	0
Fret ferroviaire	4.3.2.4	SNCF Logistics	Pas d'indice	0
Infrastructure Réseau	4.3.2.5	Réseau	-9600 M€	0

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

4.3.1. UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

4.3.1.1. UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 340 M€ (650 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises (hors transport ferroviaire de marchandises et STVA) du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Au 31 décembre 2015, le test a été réalisé hors l'écart d'acquisition provisoire de l'activité d'OHL qui s'élève à 671 M€ (voir note 4.2.1.3). Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 283 M€	1 215 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,1% - 8,1%	7,3% - 8,3%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

Aux 31 décembre 2015 et 2014, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance organique (± 30 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

L'évaluation a été réalisée dans le contexte d'un environnement économique fortement dégradé. Elle constitue, pour le Groupe, sa meilleure estimation.

4.3.1.2. UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 499 M€ (464 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 87 M€ (100 M€ au 31 décembre 2014) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 443 M€	1 444 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,0% - 6,9%	6,4% - 7,2%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp) et le taux de croissance organique (± 50 bp) montrent une variation de ± 150 M€ sur la valeur recouvrable. Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 430 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.1.3. UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 198 M€ (248 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs dont le périmètre opérationnel et managérial a été étendu début 2014 à l'activité de gestionnaire d'engins moteurs (voir note 4.3.2.1). Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Au 31 décembre 2015, le test a été

réalisé hors l'écart d'acquisition d'Akiem, reclassée en groupe d'actifs destinés à être cédés (voir note 4.2.3).

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable supérieure à la valeur nette comptable. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014	30 juin 2014
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 353 M€	1 891 M€ *	1 739 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,2% - 4,7%	5,3% - 5,9%	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%	2,00%

* : dont 523 M€ relatifs à Akiem reclassée en 2015 en groupe d'actifs destinés à être cédés (voir note 4.2.3)

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance organique (± 30 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

En 2014, suite aux évolutions du modèle économique, l'actif ayant augmenté par rapport à la clôture précédente, le groupe a procédé à un test de perte de valeur au 30 juin 2014. Ce test, réalisé sur la base d'une valeur d'utilité, a abouti à une valeur recouvrable largement supérieure à la valeur nette comptable. Ainsi, une reprise de perte de valeur sur les moyens de production auparavant testés avec l'UGT Fret ferroviaire de 163 M€ a été constatée sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat 2014. Conformément à IAS 36, la reprise a été limitée à la hauteur de la valeur nette comptable qui aurait été obtenue au 30 juin 2014 pour les actifs concernés s'ils n'avaient jamais été dépréciés.

4.3.2. UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2015 et/ou en 2014

4.3.2.1 Éléments de contexte

Un nouveau plan stratégique a été présenté et approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016.

La trajectoire financière de ce plan, sous-tendant la mise en œuvre des tests de perte de valeur sur certains actifs, s'inscrit pour les différentes activités de SNCF Mobilités dans le contexte :

- d'un environnement économique difficile ;
- d'une concurrence intermodale en pleine évolution et en accentuation ;
- des pressions tarifaires qui en découlent ;
- de modèles économiques en évolution et aux contours non encore stabilisés du fait de la poursuite de discussions avec différentes parties prenantes ;
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité.

En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a revu plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de perte de valeur reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

4.3.2.2. UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)

Comme mentionné en note 4.3.2.1, dans le cadre du processus d'élaboration de son plan stratégique, SNCF Mobilités avait identifié des indices de perte de valeur dès le 30 juin 2015 liées aux évolutions de la mobilité induisant de nouveaux comportements de consommation (voir note 2.1.2). Cependant, il n'en avait pas tiré les conséquences dans ses comptes consolidés semestriels résumés, compte tenu de l'absence d'arbitrage des autorités de tutelles sur les principales hypothèses structurantes du plan stratégique (suivant le courrier du Commissaire du gouvernement en date du 18 septembre 2015). Les discussions se sont poursuivies jusqu'au Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 au cours duquel l'approbation du nouveau plan stratégique a permis au groupe de revoir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) avec une baisse se traduisant par des dépréciations d'un montant total de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et de 38 M€ au titre des actifs de support du Corporate constatées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé. La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	3 805 M€	3 581 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,9% - 7,8%	7,9% - 9,2%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur un nombre important d'hypothèses clés telles que :

— La stabilité des produits du trafic hors lignes nouvelles compte tenu d'hypothèses macro-économiques correspondant à celles de l'État, de la montée en puissance de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

— L'évolution du coût des péages et notamment de l'indexation ferroviaire, dont le niveau, désormais arbitré par l'État, est plus élevé que l'inflation à partir de 2020, ainsi que le nombre de dessertes et leur tarification sur les lignes nouvelles.

— Le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses.

— Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant des caractéristiques techniques permettant de réduire le coût d'acquisition du « TGV du futur ».

— Les taux d'actualisation, bien que moins sensibles, constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT.

— La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires de l'année 2025 tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016, après prise en compte des charges au titre de la CST, dans la marge opérationnelle, et de la TREF, en impôt sur les résultats.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte mouvant de montée en puissance de la concurrence multimodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et d'incertitudes concernant certaines charges externes (tarification de l'infrastructure, CST, TREF), qui rendent difficile l'appréhension des perspectives économiques (effets volume et prix sur le chiffre d'affaires et les charges). Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— Les produits du trafic montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet de ± 830 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 aurait un effet d'environ +1300 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une baisse en valeur des péages d'environ -4% en 2017 aurait un effet d'environ + 999 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 290 M€ sur la valeur recouvrable ;

— les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 85 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 50 M€ sur la valeur recouvrable.

Il n'y a pas d'écart d'acquisition ni d'immobilisation incorporelle à durée d'utilité indéfinie affectés à cette UGT. Les pertes de valeur comptabilisées à l'issue des tests concernent essentiellement les immobilisations corporelles et sont, à ce titre, réversibles.

Au 31 décembre 2014, compte tenu de nouveaux indices de perte de valeur, notamment la baisse de la fréquentation, un nouveau test avait été réalisé à la clôture de l'exercice. La valeur recouvrable déterminée au 31 décembre 2014 permettait de justifier la valeur comptable de l'UGT.

4.3.2.3. UGT Gares & Connexions

Les décisions et avis de l'ARAFER du premier semestre 2015, en remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis par Gares & Connexions retenu dans la détermination des redevances de prestation régulée, viennent affecter la marge opérationnelle de l'UGT et sont constitutifs d'un indice de perte de valeur. Gares & Connexions a donc entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...). Les discussions vont se poursuivre dans les mois à venir en vue de soumettre ce nouveau modèle à la validation de l'ARAFER.

Dans ce contexte, Gares & Connexions a élaboré un plan stratégique sur la période 2016-2025, qui retient sa vision cible du nouveau modèle tarifaire. En conséquence, l'aboutissement des négociations en cours sur ce modèle et les conditions économiques qui en découleront in fine, restent incertains au stade actuel.

Un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions qui représente l'essentiel du secteur éponyme (voir note 3.1) a également été mis en œuvre. Une perte de valeur de 450 M€ a été constatée au 30 juin 2015 sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé au sein du résultat opérationnel. Dans le contexte incertain rappelé ci-avant, l'hypothèse de trajectoire financière retenue pour réaliser le test de perte de valeur pourrait ainsi s'en trouver affectée, en particulier sous l'angle du chiffre d'affaires et de la rentabilité opérationnelle ainsi que du niveau d'investissement subséquent. L'aboutissement des procédures en cours auprès de la Cour d'appel et du Conseil d'État pourrait également avoir un impact ultérieur favorable sur la valeur recouvrable des actifs.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

30 juin 2015	
Secteur	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 643 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans
	+ année normative actualisée à l'infini
Source retenue	4,8% - 5,3%
Taux d'actualisation (mini - maxi)	1,80%
Taux de croissance long terme	1,80%

Les hypothèses clés qui interviennent dans la réalisation des tests concernent notamment :

- Le taux de marge opérationnelle reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis.
- Le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux de marge opérationnelle et le montant d'investissements de 2019. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la période 2019-2025.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- Les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 500 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 100 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 200 M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 75 M€ sur la valeur recouvrable.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'évolution sur le second semestre de nature à modifier significativement le résultat du test mené fin juin 2015 et le montant de la dépréciation en résultant, la dépréciation de 450 M€ au 30 juin 2015 a été maintenue.

4.3.2.4. UGT Fret Ferroviaire

Jusqu'au 31 décembre 2013, l'activité de Fret SNCF, au sein du secteur SNCF Logistics, était découpée en quatre UGT pour refléter l'organisation mise en place dans le cadre du schéma directeur rendu public en septembre 2009 et mis en œuvre au premier semestre 2010. Les moyens de production étaient testés globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire, qu'ils soient détenus par Fret SNCF ou par le gestionnaire d'actifs Akiem et quel qu'en soit l'utilisateur final (Fret SNCF, une autre entité ferroviaire du groupe ou externe au groupe). Le groupe appliquait une dépréciation pour le matériel roulant (engins moteur) suivant l'utilisation qui en était faite :

- si le matériel est sans affectation ou si l'UGT d'affectation du matériel génère des flux de trésorerie négatifs :

- dépréciation à 100% du matériel roulant n'ayant pas de valeur de marché ;

- dépréciation de la valeur nette comptable à la valeur de marché si cette dernière est inférieure.

- si l'UGT d'affectation du matériel génère des flux de trésorerie positifs, le matériel roulant n'est pas déprécié.

Du fait d'un marché de location d'engins moteurs de plus en plus ouvert pour le transport de marchandises, la plupart des engins moteurs mis en location par le groupe sont de plus en plus utilisés en dehors de l'UGT Fret Ferroviaire. Le périmètre opérationnel et managérial de l'activité de gestionnaire

d'engins moteurs a également évolué début 2014 pour relever du même périmètre que l'UGT Gestionnaire d'actifs. Enfin, l'activité Fret SNCF n'est plus découpée, mais suivie globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire. Le groupe a donc cessé de tester les actifs concernés au sein de l'UGT Fret Ferroviaire pour les rattacher à l'UGT Gestionnaires d'actifs qui regroupe désormais tous les métiers entrant dans la location de matériel et d'engins de transport de marchandises (locomotives, wagons, conteneurs...). Suite à ces évolutions de modèle économique, le groupe a été en mesure de procéder au 30 juin 2014 à deux tests de perte de valeur : l'un sur l'UGT Gestionnaires d'actifs (voir note 4.3.1.3), l'autre sur l'UGT Fret Ferroviaire. Les conséquences ont été traitées comme un changement d'estimation sur la période en application de la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Au 30 juin 2014, le groupe a réalisé un test de perte de valeur sur le matériel roulant ferroviaire, dont la valeur nette comptable s'élève à 78 M€ à la même date, sur la base d'une juste valeur nette des coûts de sortie conformément aux dispositions de la norme IAS 36 :

- Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché, de niveau 3, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.

- Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire au 30 juin 2014 et n'entraînent donc aucune reprise ni perte de valeur sur la période.

Les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

Test au 30 juin 2014	
Secteur	SNCF Logistics
UGT	Fret Ferroviaire
Actif testé	78 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Juste valeur nette des coûts de sortie
Source retenue	Loyers des engins observables sur le marché sur leur durée de vie résiduelle
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	0,00%

Sur le second semestre 2014, le test a été affiné pour englober l'ensemble des moyens de production qui s'élèvent à 125 M€ au 31 décembre 2014. Le test réalisé permet d'en justifier globalement la valeur comptable qui est inférieure de 750 M€ à la valeur nette comptable qui aurait été obtenue si ces moyens n'avaient jamais été dépréciés. Le Groupe considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

Au 31 décembre 2015, aucun nouvel indice de reprise ou de perte de valeur n'a été identifié.

4.3.2.5. UGT Infrastructure

L'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention de 33,4 Md€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement pour un valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,5 Md€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,5 Md€, soit un total de 38,5 Md€. L'UGT, telle que constituée, comprend également les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Md€ au 31 décembre 2015, soit un total de 42,2 Md€.

Au 30 juin 2015, des indices de perte de valeur étaient apparus, pour deux raisons principales. D'abord, la prise en compte des nouvelles prévisions de trafic de SNCF Mobilités avait conduit à retenir des hypothèses d'évolution de trafic ferroviaire plus faibles, en particulier du fait de l'accroissement de la concurrence intermodale. Ensuite, les différents rapports parus début 2015 avaient montré la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération du Réseau ferré national.

Pour l'arrêté semestriel 2015, la définition de la trajectoire financière de SNCF Réseau était en cours d'élaboration et de discussion au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et avec l'État. Les conditions n'étaient alors pas réunies pour procéder à une mise à jour de la valeur économique des actifs de l'UGT car l'État n'avait pas procédé aux arbitrages des hypothèses structurantes de la trajectoire financière sous-tendant ce test.

Au moment de la clôture des comptes 31 décembre 2015, les discussions avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, se poursuivent mais les travaux menés au cours du second semestre 2015 ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État.

Les hypothèses structurantes et leur traduction chiffrée qui sous-tendent le test de dépréciation des actifs ont été arrêtées par le conseil d'administration du 9 mars 2016. SNCF Réseau considère que la trajectoire financière élaborée sur ces bases représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31 décembre 2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

Rappel des éléments méthodologiques

Afin de prendre en compte le caractère spécifique d'un réseau d'infrastructures ferroviaires monopolistique et de son financement, SNCF Réseau a procédé aux adaptations méthodologiques exposées ci-après :

— Pour les lignes en service et les encours de régénération (33,4 Md€ de valeur nette de subvention), la valeur d'utilité est calculée sur la base des projections de flux de trésorerie établies à partir des éléments du budget 2016 et de la trajectoire économique 2016-2030 précitée. L'année 2030 (année normative) représente l'année pour laquelle l'entreprise considère l'état d'un réseau régénéré eu égard aux objectifs de performance et de sécurité partagés avec les pouvoirs publics.

— Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43% afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.

— La VNC (valeur nette comptable) de référence prise en comparaison de la valeur d'utilité pour déterminer l'éventuelle perte de valeur des actifs comprend, à la date de clôture, la VNC des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée des encours (nets de subvention)

des immobilisations de renouvellement, et augmentée des créances d'IDA et du BFR opérationnel.

Les flux relatifs aux 4 grandes LGV, actuellement en cours d'achèvement (3,5 Md€ net de subvention et de financement par le concessionnaire), et devant être mises en service en 2016 et 2017, à savoir LGV Est, LGV BPL, LGV CNM et LGV SEA ont été testés séparément.

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus ont pris en compte la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

Le test est réalisé en utilisant un taux de projection des flux à l'infini de 1,7% et en actualisant les flux de trésorerie futurs à un taux de 5,5%.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,5 Md€ au 31 décembre 2015) est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique (voir note 4.1.2).

Présentation des hypothèses clés

Les hypothèses clés du test de valeur sont le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Pour la première fois, les prévisions de trafic du plan à 15 ans ont été faites dans le cadre du Groupe Public Ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

Malgré le changement de comportement de certains clients dans l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le co-voiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

Les concours publics contribuent à soutenir cette trajectoire de régénération et ont été arrêtés en fonction des engagements affirmés par l'État.

Par ailleurs, les séquences d'indexation ferroviaire retenues pour l'estimation des péages ont été arrêtées avec l'État.

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Compte tenu des orientations communiquées par l'État, elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

La maintenance d'un réseau ferré comprend en effet deux grandes catégories d'activités :

— La régénération : le remplacement ou la remise en état majeure d'installations.

— L'entretien des installations : entretien préventif, curatif et surveillance

La trajectoire économique de SNCF Réseau prévoit un effort de régénération du réseau existant beaucoup plus important que celui consenti au cours de la décennie précédente. Il inclut également les premières grandes régénérations des LGV actuellement en service. Il priorise la régénération du réseau de l'Île de France, et des grands axes les plus circulés. Cet effort se déploie en deux temps : un accroissement progressif jusqu'en 2020 qui permet de mobiliser progressivement les moyens humains et matériels puis une stabilisation de 2020 à 2027 suivie d'une diminution progressive jusqu'à l'année normative 2030 pour atteindre le niveau de remplacement à l'identique du réseau.

Les coûts d'entretien diminuent progressivement du fait des plans de productivité mis en œuvre et de l'état amélioré du réseau au cours de la décennie.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire.

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 31,0 Md€ au 31 décembre 2015. La valeur terminale, calculée par la projection à l'infini des flux générés à compter de 2030, représente 95% de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant inférieure à l'actif de référence testé, soit 40,6 Md€ (intégrant les impôts différés actifs de 3,7 Md€ au 31 décembre 2015 et les immobilisations en cours au titre des 4 grandes LGV en voie d'achèvement de 3,5 Md€), SNCF Réseau a comptabilisé une perte de valeur de 9,6 Md€.

Cette dépréciation a été intégralement affectée aux actifs incorporels et corporels composant l'UGT dans la mesure où l'entreprise considère que ses actifs d'impôts différés, comptabilisés tels que présentés au paragraphe 7.3, sont intégralement recouvrables. Sur la base des flux retenus pour déterminer la valeur recouvrable de l'UGT, le déficit sera intégralement consommé en 2060.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des discussions et arbitrages avec l'État.

Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'État de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

Les impacts au compte de résultat sont de 45 M€ au titre des immobilisations incorporelles et 9 555 M€ au titre des immobilisations corporelles.

Analyses de sensibilité

— Sensibilité aux paramètres de valorisation :

- Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,1 Md€ de valeur recouvrable.

- Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.

— Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS) :

- Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,0 Md€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

- Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

4.4. BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

en millions d'Euros	31/12/2015	31/12/2014
Variation des stocks et encours	4	78
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	-950	-1 111
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	-291	-1 153
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	654	120

4.4.1. Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2015, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2015			31/12/2014	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	980	-171	809	797	11
Produits finis	268	0	268	276	-8
Encours de production	41	-5	35	31	5
Stocks et en-cours	1 288	-176	1 112	1 104	8

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2015
Matières premières et fournitures - dépréciation	-152	-35	17	0	-1	-171
Encours de production - dépréciation	-3	-2	0	0	0	-5
Dépréciations de stocks	-155	-37	17	0	-1	-176

4.4.2. Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	3 666	-159	3 507	3 699	-192
Créances sur l'Etat et les collectivités	2 550	0	2 550	3 978	-1 428
Autres créances d'exploitation	4 064	-31	4 034	1 623	2 410
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	118	-2	116	96	20
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	0	0	0	0	0
Montant net des créances d'exploitation	10 398	-191	10 207	9 397	810

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2015 et 2014 :

en millions d'euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres 31/12/2015	
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-172	-40	52	3	-3	0	-159
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-81	-4	16	36	0	0	-33
Total	-253	-43	68	40	-3	0	-191

en millions d'euros	31/12/2013	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres 31/12/2014	
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-191	-92	83	1	26	-1	-172
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-108	-13	39	2	0	0	-81
Total	-299	-105	122	2	26	-1	-253

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (collectivités territoriales, RATP, STIF, Armée...). Dans l'activité SNCF Logistics, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de

paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, elles n'ont pas de raison d'être dépréciées. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

Les créances clients échues non dépréciées se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

31/12/2015

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 383	492	491	107	124	69	3 666
Total	2 383	492	491	107	124	69	3 666

31/12/2014

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 651	524	524	94	37	41	3 871
Total	2 651	524	524	94	37	41	3 871

4.4.3. Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	5 923	4 576	1 347
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	1 469	2 232	-763
Avances et acomptes reçus sur commande	479	1 196	-717
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	26	22	5
Dettes sociales	2 488	2 500	-12
Dettes sur l'Etat et les collectivités	2 049	1 744	305
Autres dettes d'exploitation	851	590	261
Produits constatés d'avance	1 754	1 757	-4
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	7	9	-1
Total des dettes d'exploitation	13 550	12 372	1 178

4.5. PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé 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 le Groupe 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 est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé 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 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 du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit au cours de l'exercice :

en millions d'euros	01/01/2015	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2015	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	531	240	-72	-139	6	567	212	355
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	114	94	-2	-4	0	203	12	191
Risques environnementaux	762	85	-34	-30	53	836	31	805
Coûts de restructuration	36	16	-16	-7	3	32	29	3
Autres	427	99	-48	-30	4	453	103	349
Total provisions	1 871	535	-172	-210	66	2 090	386	1 704

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 7 M€ sur 2015 en contrepartie du résultat financier.

Le changement de taux d'actualisation a entraîné, sur 2015, une diminution des provisions de 36 M€ dont 7 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 29 M€ en contrepartie des actifs immobilisés. Il porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante.

4.5.1. Provisions pour risques environnementaux

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 le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le groupe SNCF avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe 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. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

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^{er} février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1^{er} 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. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement. Les diagnostics sont toujours en cours.

En ce qui concerne son matériel roulant, le Groupe a une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

À la clôture de l'exercice, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants :

— dépollution des sites : 103 M€ (73 M€ en 2014),

— coûts liés à l'amiante : 680 M€ (592,1 M€ en 2014).

L'évolution de la provision pour coûts liés à l'amiante concerne principalement le matériel roulant et s'appuie sur de nouvelles informations disponibles pour évaluer le coût du désamiantage. Elle est constatée à hauteur de 53 M€ (dans la colonne « autres variations ») en contrepartie du composant amiante du matériel roulant ferroviaire immobilisé (voir note 4.1.2) et de 44 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » au compte de résultat. Les coûts de démantèlement du matériel roulant amianté ont été réévalués à la hausse sur la base des nouveaux contrats signés, des commandes récentes passées et des réponses obtenues à de nouveaux appels d'offres.

4.5.2. Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

4.5.2.1. Litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Litiges résolus

— Résolution d'une demande d'indemnisation
Un litige portant sur une demande adverse d'indemnisation faite à SNCF Mobilités a pris fin le 3 avril 2015. Ce litige visait à voir condamner SNCF Mobilités à réparer le préjudice subi par la résiliation prétendument irrégulière de plusieurs marchés de gardiennage intervenue en juillet 2009. Cette résiliation pour fraude, prononcée par l'EPIC SNCF Mobilités, faisait suite à des manquements répétés du titulaire du marché en matière de sous-traitance et à une mise en demeure de remédier à ces manquements restée infructueuse. Le juge du Tribunal de Commerce de Paris a accueilli les conclusions déposées par l'EPIC aux fins de péremption de l'instance en écartant, faute d'éléments probants, l'argument opposé par le demandeur. La provision constituée dans ce dossier à hauteur de 25 M€ a de ce fait été reprise, comme non utilisée, au sein de la ligne « Variation nette des provisions » du compte de résultat consolidé.

— Cession des lignes à haute tension à RTE
La cession des lignes à haute tension à RTE avait donné lieu à la constatation d'un résultat positif de cession d'actifs de 80 M€ en 2010. Le reste du prix de cession dépendait, depuis, de la résolution d'une procédure d'expertise entre les deux parties, qui a été suivie par une décision du Conseil d'Etat en date du 10 septembre 2015. En conséquence, un produit de cession complémentaire de 50 M€ a été constaté en résultat de cession d'actifs sur 2015.

Litiges en cours

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF
Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par SNCF Mobilités (anciennement SNCF) du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en

cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de SNCF Mobilités.

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie

Une enquête de l'Autorité de la concurrence a été menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été reçue en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

L'Autorité de la concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. SNCF Mobilités est solidairement tenue du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la concurrence devant la Cour d'appel de Paris. Au 31 décembre 2015, une charge à payer a été comptabilisée pour le montant de l'amende sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La contrepartie au bilan est en dettes d'exploitation. La marge opérationnelle hors cette amende est de 4 621 M€.

— Différends avec l'ARAFER

SNCF est en procédure auprès de l'ARAFER sur un litige qui l'oppose au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (voir note 2) d'une part, et à la région Pays-de-la-Loire d'autre part. L'ARAFER a rendu deux décisions de règlement de différend favorables au STIF et à la région Pays-de-la-Loire. Gares & Connexions a interjeté appel de ces décisions devant la Cour d'appel de Paris.

— Jugement du Conseil de Prud'hommes de Paris

Le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu ses décisions le 21 septembre 2015 relativement aux recours déposés par 834 anciens salariés qui estimaient avoir été lésés dans leurs carrières et leur retraite. SNCF en a tiré les conséquences dans ses comptes consolidés annuels en réajustant la provision relative à ces litiges, sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des sommes demandées. Par ailleurs, 250 nouveaux recours ont été déposés et certains ont fait l'objet d'une provision complémentaire. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ».

— Accident de Brétigny-sur-Orge

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015 (voir note 2), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Depuis l'accident SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. À la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

— Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Le tribunal administratif de Marseille a rejeté l'ensemble des requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF Mobilités, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Un appel ayant été formé par les plaignants, la provision de 119 M€ a été maintenue dans les comptes au 31 décembre 2015.

— Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne. Dans les minutes qui ont suivi l'accident, le directeur général Sécurité Système ferroviaire a diligenté, à la demande du Directoire de SNCF, une enquête immédiate auprès de la Direction générale Audit et Sécurités. Le rapport interne a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse élevée est due à une séquence de freinage tardif de la rame d'essais. Une provision de 3 M€, correspondant à la franchise d'assurance, a été enregistrée dans les comptes au 31 décembre 2015.

4.5.2.2. 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 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 du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

Les dotations incluent un montant de 153 M€ au titre de contrats déficitaires, dont 106 M€ sur la convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire (voir note 2.1). La convention, initialement conclue avec l'État pour la période 2011-2013 a été renouvelée deux fois un an par avenant jusqu'au 31 décembre 2015. La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire.

Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant de porter leurs effets sur 2016. Dès lors, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État, la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) devrait ressortir en déficit. Au titre des années suivantes (2017-2020), les discussions se poursuivent avec l'État dans l'objectif d'un équilibre sur la durée résiduelle de la convention.

En conséquence, SNCF Mobilités a comptabilisé au 31 décembre 2015 une provision pour perte à terminaison de 106 M€ correspondant à la perte estimée au titre de la première année de la future convention. Compte tenu des négociations en cours, il existe des aléas et incertitudes portant sur les hypothèses sous-tendant l'estimation de la provision, notamment la période envisagée pour la nouvelle convention et les perspectives d'équilibre financier au-delà de la 1^{ère} année.

4.5.3. Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF Mobilités à d'anciens salariés (voir note 4.5.2.1, litiges en cours).

4.5.4. 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 fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront mises en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels non conservés, aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs qui ne seront plus utilisés.

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1. DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1. Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

- la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;
- la convention collective des transports routiers (CCN_3085).

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14^{ème} de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.2. Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs des EPIC employés au statut.

5.1.3. Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel des EPIC : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

5.1.4. Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité des EPIC, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

5.1.5. Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un nouvel accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel des EPIC. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

5.1.6. Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, via ses filiales, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

5.1.7. Facilités de circulation

Le personnel des EPIC (actifs, retraités et leurs ayants-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayants-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

5.2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Valeur actualisée des obligations	2 952	2 648
Juste valeur des actifs du régime	-358	-83
Situation nette des régimes	2 594	2 565
Effet du plafonnement de l'actif	1	0
Passif (actif) net à la date de clôture	2 594	2 565
Dont Passifs nets comptabilisés	2 594	2 565

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Retraite et autres avantages assimilés	392	319
Prévoyance CS	58	60
Action Sociale	294	318
Rentes Accidents du travail	1 056	1 134
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 801	1 831
Rentes Accidents du travail	40	45
Médailles du travail et autres avantages assimilés	162	156
Cessation progressive d'activité (CPA)	464	437
Compte épargne temps (CET)	127	94
Passif au titre des autres	792	732
Passif total	2 593	2 564
- dont non courant	2 422	2 419
- dont courant	171	145

5.2.2. Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	30/06/2015	31/12/2014
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 565	2 234
Coût des services rendus	172	136
Coût des services passés	11	0
Effet des liquidations du régime	-1	0
Intérêt financier net	35	54
Ecart actuariels générés sur la période	-147	274
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-163	-141
Contribution de l'employeur au fonds	-12	-3
Effet des variations de périmètre	79	9
Effet de change	2	0
Autres	52	1
Total passif (actif) net à la clôture	2 594	2 565

Le coût des services passés résulte de diverses modifications de plans opérées sur la période.

La baisse de l'intérêt financier net résulte principalement de la forte baisse du taux d'actualisation entre 2013 (2,55%) et 2014 (1,35%).

Le gain actuariel net constaté s'explique essentiellement par la hausse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires. 123 M€ sont relatifs aux régimes des EPIC dont 31 M€ constatés en résultat financier au titre des autres avantages à long terme.

La ligne « Effet des variations de périmètre » inclut principalement le montant du passif net d'Eurostar valorisé à la date de prise de contrôle (80 M€).

Sur le premier semestre 2015, le groupe a corrigé les modalités de calcul de certains engagements envers le personnel. L'impact de 53 M€ enregistré dans la ligne « Autres » concerne principalement des avantages à long terme. Les incidences sur les capitaux propres consolidés et sur le résultat 2014 publiés étant non matériels, le groupe n'a pas procédé à un calcul rétrospectif. L'effet a été calculé à la date du 1^{er} janvier 2015 et enregistré en diminution des capitaux propres de la période en contrepartie d'une augmentation du passif au titre des avantages du personnel.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2015 (après transferts), sont les suivantes :

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	402	60	318	1 179	531	156	2 648
Coût des services rendus	30	1	6	46	58	32	172
Cotisation des salariés	1						1
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	14	0	0	0	0	0	14
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	19	1	4	15	7	2	48
Ecart actuariels générés sur la période	-25	-2	-22	-80	-9	-5	-143
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-17	-2	-12	-64	-45	-24	-163
Prestations payées par le fond	-13						-13
Effet des variations de périmètre	338	0	0	0	0	-2	336
Effet de change	5					1	5
Autres	0	0	0	0	48	4	52
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	751	58	294	1 096	590	162	2 952
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>288</i>	<i>58</i>	<i>294</i>	<i>1 096</i>	<i>590</i>	<i>162</i>	<i>2 489</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>463</i>						<i>463</i>

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	83	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture 0
Rendement implicite des actifs de régime	13	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif
Ecart actuariels générés sur la période	4	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif
Effet des réductions et liquidations	-1	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture 1
Contribution de l'employeur au fonds	12	
Cotisation des salariés au fonds	1	
Prestations payées par le fonds	-13	
Effet des variations de périmètre	257	
Effet de change	3	
Autres	-1	
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	358	

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	751	58	294	1 096	590	162	2 952
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-358	0	0	0	0	0	-358
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	-1
Total Passif (actif) net à la clôture	393	58	294	1 096	590	162	2 594
Actif disponible après effet du plafonnement							
Total Passif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
	393	58	294	1 096	590	162	2 594

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2014, sont les suivantes :

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	344	51	279	1 038	471	124	2 307
Coût des services rendus	20	1	5	45	46	19	136
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	0	0	0	0	0	0	0
Coût financier	10	1	7	26	12	2	58
Ecart actuariels générés sur la période	46	9	41	136	38	7	277
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-14	-2	-13	-66	-35	-11	-141
Prestations payées par le fond	-4	0	0	0	0	0	-4
Effet des variations de périmètre	-5	0	0	0	0	15	10
Effet de change	4						4
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	402	60	318	1 179	531	156	2 648
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>274</i>	<i>60</i>	<i>318</i>	<i>1 179</i>	<i>531</i>	<i>156</i>	<i>2 520</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>128</i>						<i>128</i>

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	73
Rendement implicite des actifs de régime	3
Ecarts actuariels générés sur la période	2
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	3
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-4
Effet des variations de périmètre	1
Effet de change	4
Autres	0
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	83

Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	1
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	402	60	318	1 179	531	156	2 648
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-83	0	0	0	0	0	-83
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	320	60	318	1 179	531	156	2 565
Actif disponible après effet du plafonnement							
Total Passif à la clôture	0						0
	320	60	318	1 179	531	156	2 565

5.2.3. Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Obligations	104	33
Actions	240	22
Biens immobiliers	2	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	2
Autres	9	22
Juste valeur totale des actifs du régime	358	83

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

5.2.4. Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (10 M€ au 31 décembre 2015, contre 9 M€ au 31 décembre 2014). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5. Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2016 par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	11
Contributions des salariés au fonds	6
Total Contributions à verser	17

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	2
Contributions des salariés au fonds	0
Total Contributions à verser	2

5.3. CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Est principalement concerné le régime spécial de retraite du personnel au statut.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature. La charge nette de la période est constatée :

— En résultat opérationnel courant (au sein de la marge opérationnelle sur la ligne « Charges de personnel ») pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés lié à une modification ou une réduction de régime et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

— En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

5.3.1. Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre de l'exercice 2015 est détaillée ci-après.

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	30	1	6	46	58	32	172
Coût des services passés générés sur l'exercice	13	0	0	0	0	-1	11
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	14	0	0	0	0	0	14
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations sur l'obligation	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	1						1
Autres	0	0	0	0	0	-1	-1
Marge opérationnelle	42	1	6	46	58	29	182
Intérêt financier net du régime	6	1	4	15	7	2	35
<i>Dont coût financier</i>	19	1	4	15	7	2	48
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-13						-13
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			-4	-9	-5	-18
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	7	1	4	12	-2	-4	18
Total Charge comptabilisée	48	2	10	57	56	26	200

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	20	1	5	45	46	19	136
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	-1	0	0	0	0	0	-1
Marge opérationnelle	20	1	5	45	46	19	135
Intérêt financier net du régime	7	1	7	26	12	2	55
<i>Dont coût financier</i>	10	1	7	26	12	2	58
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-3						-3
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			5	38	7	50
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	7	1	7	30	50	9	105
Total Charge comptabilisée	27	2	11	76	95	29	240

5.3.2. Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,7 milliards d'euros sur 2015 (1,6 milliards d'euros en 2014).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

5.3.3. Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Depuis le 1^{er} janvier 2013, compte tenu de l'application de la norme IAS19 révisée et de la suppression de la méthode du corridor, les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-99	-13	39	-394	-467
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	25	2	22	76	125
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	4				4
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-1				-1
Autres	-89				-89
Écarts de réévaluation à la clôture	-159	-11	61	-317	-426

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-56	-4	79	-263	-243
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-46	-9	-41	-131	-226
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	2				2
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	1				1
Autres	0				0
Écarts de réévaluation à la clôture	-99	-13	39	-394	-466

5.4. HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1. Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation :

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été 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 celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro. Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises. Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier SNCF Logistics, ceux de la Grande Bretagne Eurostar, filiale du métier SNCF Voyageurs.

Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS des EPIC sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuairer certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Dans le cadre de la réforme ferroviaire et des

transferts au 1^{er} juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les Epic a été déterminée sur la base de taux différenciés, se substituant au taux unique de 27,1% jusqu'alors retenu.

Désormais, le taux d'adhésion des bénéficiaires ressort à 31,98% pour l'EPIC SNCF Réseau, 25,94% pour l'EPIC SNCF Mobilités et 10,74% pour l'EPIC SNCF. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 17 M€ sur la valeur de l'engagement.

5.4.1.1. Hypothèses retenues pour les principaux régimes des EPIC

Les engagements au titre des régimes des EPIC représentant plus de 84% du total Groupe, sont détaillées ci-après les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations.

	31/12/2015	31/12/2014
Taux d'actualisation	1,75%	1,35%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,80%	2,80%
Action sociale	1,75%	1,75%
Rentes Accidents du travail	1,75%	1,75%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,37%	2,37%

Table de mortalité

	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
IDR et médaille du travail	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
Taux d'adhésion au régime CPA	31,98% -25,94% - 10,74%	27,10%

5.4.1.2. Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les régimes accordés par les filiales du Groupe, les hypothèses utilisées pour les principales zones monétaires sont les suivantes en fonction de la durée des régimes :

	31/12/2015			31/12/2014		
	Zone Euro	Grande Bretagne	Suède	Zone Euro	Grande Bretagne	Suède
Taux d'actualisation	1,49% 1,72% 1,78%	3,80%	3,00%	1,35% 1,56% 1,62%	3,60%	2,75%

5.4.2. Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

— Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

— Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

5.4.2.1. Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps (**)	Médailles du travail et autres avantages (*)	TOTAL Long- terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-99	-13	39	-394	-467				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	1	-2	3	13	15	2	-13	3	-7
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	2	0	0	0	2	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	21	4	19	63	107	2	21	2	24
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	25	2	22	76	125	0	9	5	14
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	4				4				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	4				4				0
Effet de change	-1				-1				0
Autres	-89				-89				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-159	-11	61	-317	-426				0
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	5	-2	3	13	19	2	-13	3	-7
<i>Total ajustements liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	24	4	19	63	110	2	21	2	25

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps (**)	Médailles du travail et autres avantages (*)	TOTAL Long- terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-56	-4	79	-263	-243				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	0	1	11	12	0	-2	4	2
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	-1	0	2	2	2	-2	4	0	3
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-44	-10	-43	-143	-240	-4	-41	-10	-55
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-46	-9	-41	-131	-226	0	-38	-7	-45
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	1				1				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	1				1				0
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	2				2				0
Effet de change	1				1				0
Autres	0				0				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-99	-13	39	-394	-467				0
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	1	0	1	11	13	0	-2	4	2
<i>Total ajustements liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	-44	-10	-41	-142	-237	-5	-37	-10	-52

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-26	-2	-11	-38	-14
Variation de - 0,25pt	32	2	12	40	15
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					17
Variation de - 1pt					-17

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-11	-2	-13	-42	-13
Variation de - 0,25pt	10	2	13	45	14
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		2	13	44	0
Variation de - 0,25pt		-2	-13	-42	0
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					16
Variation de + 1pt					-15

5.5. RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont constitués des membres des Comités Exécutifs de SNCF Mobilités et SNCF Réseau et de la présidence du Conseil de Surveillance de SNCF. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Nombre de dirigeants concernés	16	27	-11
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	15	25	-9
Rémunération totale en M€	4	7	-2

Les données indiquées pour 2014 correspondent aux Comités exécutifs de SNCF Mobilités et SNCF Réseau suivant l'ancienne gouvernance en place.

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1. ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie. L'EFN exclut les éléments suivants :

- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5.
- Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net.
- Les participations non consolidées, classées parmi les actifs disponibles à la vente.
- Les actifs et passifs financiers relatifs aux partenariats publics privés (PPP).

6.1.1. Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.1.2.2) ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	21	-107	128
Charges d'intérêts nettes	-1 498	-1 511	13
Autres charges et produits financiers	-6	1	-7
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 483	-1 618	135

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Charges financières	-2 014	-1 995	-19
Produits financiers	529	377	152
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 485	-1 618	133

6.1.2. Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

— Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

— Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2015

Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Instruments financiers							Total	Juste valeur			Juste valeur de la classe	
	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2		Niveau 3
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 179	-	-	-	2 179	-	-	2 179	-	2 179	-	2 179
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 515	42	1 556	-	1 556	-	-	1 556	-	-	-	2 091
Cash collatéral actif		-	592	592	-	592	-	-	592	-	-	-	592
Autres prêts et créances		543	49	592	-	592	-	-	592	-	-	-	-
Actifs financiers de concession	3.2	1 279	43	-	-	1 322	-	-	1 322	-	-	-	-
Sous-total prêts et créances		5 515	725	2 740	-	6 241	-	-	6 241	-	2 179	-	4 862
Actifs de retraite	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	240	0	-	240	-	-	-	240	40	-	199	239
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	47	47	-	-	47	-	47	47	-	0	47
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	2 338	132	2 470	-	-	-	2 470	2 470	-	2 470	-	2 470
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	904	179	1 083	-	-	1 083	-	1 083	-	1 083	-	1 083
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	6 833	6 833	-	-	6 833	-	6 833	4 254	2 579	-	6 833
Total des actifs financiers courants et non courants		9 008	7 916	13 173	240	6 241	7 963	2 470	16 913	4 340	8 311	199	15 533
Emprunts obligataires		50 115	2 799	52 914	-	52 720	194	-	52 914	-	192	-	55 414
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 831	713	2 544	-	2 544	-	-	2 544	0	-	1	3 225
Dettes de location-financement		817	283	1 100	-	1 100	-	-	1 100	0	1	-	1 061
Sous-total emprunts	6.1.2.5	52 763	3 794	56 558	-	56 364	194	-	56 558	0	193	1	59 700
dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- évalués au coût amorti		48 284	2 831	51 116	-	51 116	-	-	51 116	-	-	-	54 257
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 313	937	5 250	-	5 250	-	-	5 250	-	-	-	5 250
- évalués selon l'option «juste valeur»		191	3	194	-	-	194	-	194	0	193	-	193
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2 186	79	2 265	-	-	-	2 265	2 265	-	2 265	-	2 265
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	689	112	801	-	-	801	-	801	-	801	-	801
Emprunts et dettes financières		55 639	3 985	59 624	-	56 364	995	2 265	59 624	0	3 259	1	62 766
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	-	3 709	3 709	-	3 709	-	-	3 709	1 546	-	-	2 514
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		1 276	-	-	1 276	-	-	-	1 276	-	-	-	1 276
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 258	-	-	-	2 258	-	-	2 258	-	2 258	-	2 258
Total des passifs financiers courants et non courants		59 173	7 694	63 333	1 276	62 331	995	2 265	66 866	1 547	5 517	1	68 814
Endettement financier net du groupe		50 419	-180	50 160	-	57 412	-6 968	-205	50 239	-2 754	-2 794	1	52 244

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 148 M€.

31/12/2014

Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Instruments financiers								Total	Juste valeur			Juste valeur de la classe
	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	1567	-	-	-	1567	-	-	1567	-	1567	-	1567
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1525	153	1678	-	1678	-	-	1678	-	-	-	2290
Cash collatéral actif		-	738	738	-	738	-	-	738	-	-	-	738
Autres prêts et créances		524	55	578	-	578	-	-	578	-	-	-	-
Actifs financiers de concession	3.2	1156	43	-	-	1199	-	-	1199	-	-	-	-
Sous-total prêts et créances		4772	989	2995	-	5760	-	-	5760	-	1567	-	4594
Actifs de retraite	5	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	268	0	-	268	-	-	-	268	73	-	195	268
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	415	415	-	-	415	-	415	415	-	0	415
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1678	184	1862	-	-	-	1862	1862	-	1862	-	1862
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	1024	296	1319	-	-	1319	-	1319	-	1319	-	1319
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	8268	8268	-	-	8268	-	8268	8268	-	-	8268
Total des actifs financiers courants et non courants		7750	10151	14859	268	5760	10002	1862	17892	8756	4749	195	16727
Emprunts obligataires		46613	3396	50009	-	49607	402	-	50009	-	400	-	52774
Emprunts auprès des établissements de crédit		1917	368	2284	-	2284	-	-	2284	-	-	-	12292
Dettes de location- financement		1004	149	1153	-	1153	-	-	1153	1	-	1	2380
Sous-total emprunts	6.1.2.5	49534	3913	53446	-	53045	402	-	53446	1	400	1	67446
- évalués au coût amorti		44989	3240	48229	-	48229	-	-	48229	-	-	-	61147
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		5034	864	5897	-	5897	-	-	5897	-	-	-	5897
- évalués selon l'option «juste valeur»		187	214	402	-	-	402	-	402	0	400	1	402
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2535	78	2613	-	-	-	2613	2613	-	2613	-	2613
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	800	336	1136	-	-	1136	-	1136	-	1136	-	1136
Emprunts et dettes financières		52868	4327	57195	-	54126	1537	2613	58277	1	4149	1	71195
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	3	4652	4655	-	4655	-	-	4655	1797	-	-	4655
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		14	-	-	14	-	-	-	14	-	-	-	14
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	1656	-	-	-	1656	-	-	1656	-	1656	-	1656
Total des passifs financiers courants et non courants		54540	8979	61850	14	60437	1537	2613	64601	1798	5805	1	77518
Endettement financier net du groupe		48209	-1130	46991	-	55875	-8465	751	48161	-6884	1056	1	61046

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 347M€.

6.1.2.1 Créances et dettes de partenariat public privé (PPP)

Dans le cadre de son activité infrastructure, le groupe est entré dans des contrats de partenariat public privé (PPP) via l'EPIC SNCF Réseau pour les projets relatifs :

- À la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-Loire (BPL) avec le constructeur Eiffage.
- À la LGV pour le Contournement Nîmes Montpellier (CNM) avec le constructeur Oc'Via.
- Au Global System for Mobile communication for Railways (GSM-R) avec le constructeur Synerail.

Une partie des projets est pré financée par les constructeurs, lesquels projets sont subventionnés par l'État. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le Groupe constate, en conséquences :

- Le montant des subventions à appeler auprès de l'État sur la ligne « Créances des partenariats publics privés » au sein de ses actifs financiers courants et non courants, dont 962 M€ pour BPL, 742 M€ pour CNM et 474 M€ pour GSM-R.
- Les montants dus aux constructeurs sur la ligne « Dettes des partenariats publics privés » au sein de ses passifs financiers courants et non courants.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau devra recevoir les subventions et rembourser les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à compter de 2017, après l'achèvement des travaux. Concernant GSM-R, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée car le projet n'est pas financé à 100%. Les échéanciers de paiement sont les mêmes pour les créances et les dettes.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre de l'exercice 2015 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 574 M€. Ces réclamations sont contestées par SNCF Réseau et font l'objet d'études dont les conséquences éventuelles n'ont pas été appréhendées dans les comptes 2015.

Les informations relatives aux investissements réalisés et subventions d'investissement constatées dans les comptes consolidés annuels sont données en notes 4.1.2 et 4.3.

6.1.2.2. Créance sur la caisse de la dette publique

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

A l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

— reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées,

— détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006, à savoir :

— la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

— les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés. La juste valeur a été déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

6.1.2.3 Actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 240 M€ (268 M€ au 31 décembre 2014), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. L'évaluation de ces placements est rapprochée de leur cotation lorsque celle-ci est disponible.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

6.1.2.4 Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

La baisse des actifs à la juste valeur par résultat est liée à l'arrivée à échéance des placements.

6.1.2.5. Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés (cash collateral passif).

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.6. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois ⁽¹⁾	5 169	6 928	-1 759
Disponibilités	1 664	1 340	324
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	6 833	8 268	-1 435
Intérêts courus à payer	-3	-1	-1
Concours bancaires courants	-404	-254	-151
Trésorerie et équivalents de trésorerie des activités abandonnées classés parmi les actifs détenus en vue d'être cédés et les passifs relatifs à ces actifs (voir note 4.2.3)	2	0	2
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	6 427	8 013	-1 585

⁽¹⁾ Y compris dépôts et billets de trésorerie

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 4 174 M€ au 31 décembre 2015 (4 935 M€ au 31 décembre 2014). Les trois EPIC contribuent pour environ 99 % au montant total consolidé de SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois (99 % au 31 décembre 2014).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 4 333 M€ en 2015 (4 450 M€ en 2014). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 523 M€ (2 703 M€ en 2014). Les impôts décaissés sont particulièrement importants cette année en raison du paiement sur le même exercice de la TREF de l'année en cours pour 200 M€ et de celle de l'année précédente pour 200 M€, du fait d'une publication décalée des décrets.

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 5 221 M€ en 2015 (négatifs de 5 459 M€ en 2014).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des incidences des variations de périmètre pour -567 M€ en 2015 (-53 M€ en 2014), essentiellement liées à l'acquisition d'OHL en 2015 (voir note 4.2.1) ;
- des investissements corporels et incorporels pour 7 315 M€ en 2015 (7 562 M€ en 2014) ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 818 M€ en 2015 (1 100 M€ en 2014).

— Ils sont compensés par :

- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 396 M€ en 2015 contre 564 M€ en 2014 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 1 738 M€ en 2015 contre 1 502 M€ en 2014 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 787 M€ en 2015 contre 906 M€ en 2014.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 691 M€ en 2015 (ils étaient positifs de 1 013 M€ en 2014). Ils proviennent principalement :

— du paiement des dividendes à l'Etat pour 63 M€ (175 M€ en 2014) ;

— du paiement des intérêts financiers net pour 1 483 M€ (1 542 M€ en 2014) ;

— des remboursements de dettes de trésorerie pour 996 M€ (contre une augmentation des dettes de trésorerie de 971 M€ en 2014) ;

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 2 600 M€ (3 487 M€ en 2014). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à 92 M€ (0 M€ en 2014) ;

— de nouveaux emprunts pour 4 441 M€ (5 245 M€ en 2014) dont 4 005 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Réseau (4 749 M€ en 2014).

6.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché et couverture concerne les ensembles constitués par SNCF Mobilités et ses filiales d'une part et SNCF Réseau d'autre part, l'EPIC SNCF n'étant pas autorisée à émettre des emprunts sur le marché.

SNCF Mobilités

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par son Conseil d'administration et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

SNCF Réseau

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par son Conseil d'administration.

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

6.2.1. Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau, par l'encadrement susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de SNCF Mobilités au 31 décembre 2015 est de 100% comparée à 110% au 31 décembre 2014. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,96% pour l'exercice 2015 contre 3,83% pour l'exercice 2014.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette en valeur de remboursement à 90% à taux fixe, 6 % à taux variable et 4% indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration. Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des

produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;
- aux dettes en juste valeur sur option ;
- aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 0,5% à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

en millions d'euros	31/12/2015				31/12/2014			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	11	0	-11	0	13	0	-13	0
Dettes en juste valeur sur option	6	0	-6	0	7	0	-7	0
Dérivés non qualifiés de couverture	6	0	-6	0	-22	0	15	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	37	743	-41	-836	42	791	-49	-884
Total	59	743	-64	-836	39	791	-54	-884

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Taux fixe	48 521	45 213	46 934	43 123
Taux variable	5 002	5 218	8 040	8 740
Taux d'inflation	3 036	3 016	1 584	1 583
Total des emprunts	56 558	53 446	56 558	53 446

6.2.2. Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2015, la part de l'endettement financier net restant en devises, pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, reste stable à 1,25% (1,83% au 31 décembre 2014).

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Euro	44 486	41 548	55 704	52 676
Franc suisse	3 557	3 406	143	339
Dollar américain	816	763	237	237
Dollar canadien	264	391	30	32
Livre sterling	6 602	6 275	359	136
Yen	649	794	3	0
Dollar australien	76	150	76	7
Dollar hong-kong	36	33	0	0
Couronne norvégienne	65	69	0	0
Autres	7	19	7	19
Total des emprunts	56 558	53 446	56 558	53 446

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, et les dettes en Franc suisse et en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Franc suisse et en Dollar.

6.2.3. Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour l'ensemble de l'année 2014, aucune couverture n'a été mise en place.

Pour l'année 2015 une couverture de flux de trésorerie a été désignée. Trois tunnels à prime nulle ont été mis en place pour un volume de 18 000 tonnes de gasoil entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 0,3 M€ parmi les dettes d'exploitation. Ces tunnels ont une date d'échéance au 1^{er} janvier 2016.

Pour l'année 2016, 2 swaps ont été mis en place pour un volume de 12 000 tonnes de gasoil, entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 0,4 M€ parmi les dettes d'exploitation.

6.2.4. Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau. Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement. Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

6.2.4.1. Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille d'actifs disponibles à la vente

Depuis le 31 décembre 2014, les actifs disponibles à la vente sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés.

6.2.4.2. Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation. Ils sont passifs au 31 décembre 2015 pour 7 M€ (passifs pour 9 M€ au 31 décembre 2014). La colonne « Cash collateral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

**Montants
compensés
au bilan**

31/12/2015 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	3 553	0	3 553	1 538	1 758	257
Instruments financiers dérivés passifs	3 073	0	3 073	582	1 758	733
Position nette sur instruments dérivés	480	0	480	956	0	-475

31/12/2014 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	3 182	0	3 182	1 107	1 797	278
Instruments financiers dérivés passifs	3 757	0	3 757	601	1 797	1 360
Position nette sur instruments dérivés	-575	0	-575	507	0	-1 081

Au 31 décembre 2015 :

— Trois contreparties représentent 95% du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités. L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

— Quatre contreparties représentent 91% du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau.

Au 31 décembre 2014 :

— Trois contreparties représentaient 80% du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités.

— Trois contreparties représentaient 95% du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau.

6.2.5. Gestion du risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de billets de trésorerie d'un montant maximal de 3 048 M€, utilisé à hauteur de 110 M€ au 31 décembre 2015 (145 M€ au 31 décembre 2014) et en moyenne à hauteur de 39 M€ pendant l'exercice 2015, contre 320 M€ en 2014.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 000 M€, utilisé à hauteur de 457 M€ au 31 décembre 2015 (1 300 M€ au 31 décembre 2014) et en moyenne à hauteur de 788 M€ pendant l'exercice 2015 (890 M€ sur 2014).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1 250 M€ non utilisée en 2015 (1 250 M€ non utilisée en 2014), tandis que SNCF Mobilités dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 780 M€ (780 M€ en 2014). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

en millions d'euros	Total	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2015	2 651	60	2 431	160
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2014	2 396	505	1 890	0

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015 31/12/2014	
	Moins d'un an	3 778
1 à 5 ans	8 998	6 774
Plus de 5 ans	42 692	41 305
Impact de la juste valeur (option «juste valeur»)	39	13
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	1 051	1 429
Total	56 558	53 446
Juste valeur des dérivés non courants	2 876	3 334
Juste valeur des dérivés courants	190	414
Total emprunts et dettes financières	59 624	57 195

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) :

Flux d'échéances		31/12/2015					
en millions d'euros	Total	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Sur emprunts obligataires	-75 285	-3 867	-3 263	-3 889	-3 121	-4 636	-56 509
Capital	-49 541	-1 906	-1 334	-2 023	-1 286	-2 831	-40 161
Flux d'intérêts	-25 744	-1 961	-1 929	-1 867	-1 835	-1 805	-16 348
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 713	-713	-137	-150	-294	-796	-623
Capital	-2 602	-684	-118	-132	-276	-778	-613
Flux d'intérêts	-111	-29	-19	-18	-18	-18	-10
Sur dettes de location-financement	-1 097	-289	-58	-201	-64	-219	-266
Capital	-1 085	-283	-57	-200	-63	-218	-265
Flux d'intérêts	-12	-6	-2	-1	-1	-1	-2
Sur le sous-total emprunts	-79 095	-4 869	-3 458	-4 241	-3 479	-5 651	-57 398
Capital	-53 229	-2 873	-1 509	-2 355	-1 625	-3 828	-41 038
Flux d'intérêts	-25 867	-1 996	-1 949	-1 886	-1 854	-1 823	-16 360
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-3 709	-3 709					
I - Total emprunts	-82 804	-8 577	-3 458	-4 241	-3 479	-5 651	-57 398
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 142	99	99	99	99	599	1 149
Capital	1 407	0	0	0	0	500	907
Flux d'intérêts	735	99	99	99	99	99	242
Sur autres prêts et créances	1 159	680	119	28	173	21	139
Capital	974	641	90	2	150	1	89
Flux d'intérêts	186	39	29	26	23	19	50
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 833	6 833	0	0	0	0	0
II - Actifs financiers	10 134	7 611	218	126	271	620	1 288
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-1 758	-178	-175	-170	-157	-139	-939
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-916	-95	-95	-95	-95	-94	-442
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	2 418	203	199	192	185	158	1 481
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 206	137	137	137	137	138	519
III - Instruments financiers dérivés	950	67	67	65	70	63	619
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-71 721	-899	-3 174	-4 050	-3 137	-4 969	-55 491

Flux d'échéances

31/12/2014

en millions d'euros	Total	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Sur emprunts obligataires	-75 092	-4 880	-3 334	-3 301	-2 653	-2 916	-58 008
Capital	-48 745	-2 731	-1 479	-1 466	-881	-1 174	-41 014
Flux d'intérêts	-26 347	-2 149	-1 855	-1 835	-1 772	-1 742	-16 994
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 342	-372	-647	-104	-550	-191	-478
Capital	-2 292	-356	-634	-97	-546	-189	-470
Flux d'intérêts	-50	-16	-13	-7	-4	-2	-8
Sur dettes de location-financement	-970	-118	-247	-23	-170	-30	-382
Capital	-959	-115	-245	-22	-169	-29	-379
Flux d'intérêts	-11	-3	-2	-1	-1	-1	-3
Sur le sous-total emprunts	-78 404	-5 370	-4 228	-3 428	-3 373	-1 786	-44 559
Capital	-51 996	-3 202	-2 358	-1 585	-1 596	-1 392	-41 863
Flux d'intérêts	-26 408	-2 168	-1 870	-1 843	-1 777	-394	-2 696
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 655	-4 655	0	0	0	0	0
I - Total emprunts	-83 059	-10 025	-4 228	-3 428	-3 373	-1 786	-44 559
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 352	210	99	99	99	99	1 747
Capital	1 514	107	0	0	0	0	1 407
Flux d'intérêts	838	104	99	99	99	99	340
Sur autres prêts et créances	1 039	742	9	59	7	151	71
Capital	1 038	742	9	59	7	151	70
Flux d'intérêts	1	0	0	0	0	0	1
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	8 268	8 268	0	0	0	0	0
II - Actifs financiers	11 658	9 220	108	158	106	250	1 818
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-2 066	-180	-178	-166	-165	-155	-1 223
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-1 122	-120	-112	-112	-112	-112	-553
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	2 446	239	196	188	183	177	1 462
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 341	141	137	137	137	137	651
III - Instruments financiers dérivés	600	81	43	48	43	48	337
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-70 800	-724	-4 077	-3 223	-3 224	-1 489	-42 403

6.3. COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,

— l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartit comme suit :

en millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	1 312	90	1 402	855	107	962
Dérivés de couverture de juste valeur	1 026	42	1 068	823	77	901
Dérivés de transaction	904	179	1 083	1 024	296	1 319
Total instruments dérivés actifs	3 242	311	3 553	2 702	481	3 182
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	2 171	79	2 250	2 519	78	2 597
Dérivés de couverture de juste valeur	16		16	16		16
Dérivés de transaction	689	112	801	800	336	1 136
Total instruments dérivés passifs	2 876	190	3 066	3 334	414	3 749

6.3.1. Instruments dérivés de change

Le groupe SNCF intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

en millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2014				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps cambistes	0	0	14	0	14	0	0	34	0	34
Swaps de devises	1 351	928	44	0	2 324	941	718	62	0	1 721
Achat à terme de devises	5	0	39	0	45	0	0	111	0	111
Vente à terme de devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options sur devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés actifs	1 356	928	97	0	2 382	941	718	207	0	1 866
Swaps de devises	1 078	16	5	0	1 099	1 746	16	239	0	2 001
Achat à terme de devises	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0
Vente à terme de devises	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2
Options sur devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés passifs	1 079	16	9	0	1 104	1 748	16	239	0	2 003
Position nette s/devises	277	913	88	0	1 277	-807	702	-32	0	-136

Aux 31 décembre 2015 et 2014 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

6.3.1.1. Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2015													
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		Total	
	en devises	contrevalet euro au cours de clôture	en devises	contrevalet euro au cours de clôture	en devises	contrevalet euro au cours de clôture	en devises	contrevalet euro au cours de clôture	en devises	contrevalet euro au cours de clôture	en devises	contrevalet euro au cours de clôture		
Franc suisse	162	149	100	92	425	392	1 190	1 098			1 605	1 481	3 482	3 214
Dollar américain	250	230	100	92							270	248	620	569
Dollar canadien											277	183	277	183
Livre sterling	65	89									4 188	5 706	4 253	5 795
Yen					4 000	31	5 000	38	10 000	76	58 500	446	77 500	591
Dollar australien														
Dollar néozélandais														
Dollar de Hong Kong	300	36											300	36
Couronne norvégienne											500	52	500	52
Euro ⁽¹⁾											60	60	60	60
Total		504		184		423		1 136		76		8 177		10 500

⁽¹⁾ ancien swap de devise EUR/ESP

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2014													
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		Total	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Franc suisse	169	141	162	135	100	83	425	353	1190	990	1605	1335	3651	3036
Dollar américain			250	206	100	82					270	222	620	511
Dollar canadien	150	107									277	197	427	303
Livre sterling	714	917	65	84							3800	4879	4580	5880
Yen	30000	207					4000	28	5000	34	68500	472	107500	740
Dollar australien	200	135											200	135
Dollar de Hong Kong			300	32									300	32
Couronne norvégienne											500	55	500	55
Euro ⁽¹⁾											60	60	60	60
Total	1505	1415	456	322	166	90	381	30	1024	1024	7220	7220	10753	10753

⁽¹⁾ ancien swap de devise EUR/ESP

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2015											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
Euro		439		143		317		827		74		8 248
Total		439		143		317		827		74		8 248

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2014											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
Euro		1 453		439		143		317		827		7 849
Total		1 453		439		143		317		827		7 849

7.3.1.2. Swaps de devise ayant un sous-jacent actif

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2015											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Franc suisse												
Dollar américain	43	40										
Dollar canadien												
Livre sterling												
Dollar australien												
Dollar néozélandais												
Dollar de Hong Kong												
Total	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2014											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	35	29										
Dollar canadien	150	107										
Total	135	136	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2015					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	39					
Total	39					

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2014					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	119					
Total	119					

6.3.2. Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

en millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2014				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps receveurs de taux fixe	1	139	986	0	1 126	1	183	1 112	0	1 296
Swap payeurs de taux fixe	44	0	0	0	44	20	0	0	0	20
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Instruments dérivés actifs	46	139	986	0	1 171	21	183	1 112	0	1 316
Swaps receveurs de taux fixe	10	0	0	0	10	11	0	28	0	39
Swap payeurs de taux fixe	1 159	0	792	0	1 950	837	0	868	0	1 706
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1
Instruments dérivés passifs	1 170	0	792	0	1 962	850	0	896	0	1 745
Position nette taux	-1 124	139	195	0	-790	-828	183	216	0	-430

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014	
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	5 299	174	5 526	100
Swaps payeurs de taux fixe	9 447	196	9 261	125
Swaps d'index	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	23	1	0	46

6.3.3. Couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert (actif : +, passif : -) :

en millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2015	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-674	20	258	-952
Emprunts non obligataires	-174	-1	-117	-55
Dettes de location financement				
Prêts et créances		0		
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-848	20	140	-1 008

en millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2014	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-1 524	38	176	-1 739
Emprunts non obligataires	-81	-9	-7	-65
Dettes de location financement	-30		-14	-17
Prêts et créances				
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 635	29	156	-1 820

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit (- débiteur, + créditeur) :

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2014	-1 019
Recyclé en résultat	-306
Variations de valeur efficace	-420
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	8
Clôture au 31/12/2014	-1 737
Ouverture au 01/01/2015	-1 737
Recyclé en résultat	-464
Variation de valeur efficace	904
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-14
Clôture au 31/12/2015	-1 312

6.3.4. Couverture de juste valeur

Les effets en résultat des réévaluations liées aux couvertures de juste valeur et l'inefficacité comptabilisée en résultat financier sont les suivants (un montant positif est un produit, un montant négatif une charge) :

en millions d'euros	2015	2014
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	-56	-374
Variation de juste valeur des dérivés actifs	14	351
Variation de juste valeur des dérivés passifs	31	34
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-11	12

6.4. CAPITAUX PROPRES

6.4.1. Capital

Pour l'établissement des comptes consolidés, la méthode de la mise en commun d'intérêts a été retenue (voir note 1.1.3), considérant que le Groupe a toujours existé sous le contrôle commun de l'État. Il a été constitué par les dotations au capital accordées par l'État dès l'origine aux EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Au 31 décembre 2015, le capital du groupe SNCF est donc essentiellement constitué de :

— 9,8 milliards d'euros de dotations en capital reçues par SNCF Réseau.

— 4,9 milliards d'euros de dotations reçues par SNCF Mobilités (2,2 milliards d'euros de dotations en capital et 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'Etat).

Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté et versé à l'Etat en août 2015 pour 63 M€. Un dividende au titre de l'exercice 2013 a été arrêté et versé à l'Etat en avril 2014 pour 175 M€.

6.4.2. Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Geodis	10	10	0
STVA	2	4	-2
Ermewa	5	5	1
CapTrain	20	19	1
Keolis	91	65	26
Autres	8	3	5
Total	137	106	31

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	5 002	4 459
Résultat net de l'exercice	23	30
Résultat global total	35	26
Flux de trésorerie généré sur la période	-54	-17
Dont dividendes versés aux minoritaires	-16	-1
Actifs courants	1 190	1 095
Actifs non courants	2 265	2 098
Passifs courants	1 766	1 770
Passifs non courants	1 272	1 030
Actif net	417	394

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 13 M€ au 31 décembre 2015 (14 M€ au 31 décembre 2014).

7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net.
- La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1^{er} août 2012 instaurée en France par la Loi de Finance Rectificative pour 2012.
- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 200 M€ à partir du 1^{er} janvier 2013 et calculé après réintégration des dotations aux amortissements à partir du résultat imposable au titre de l'exercice 2013. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe.

— L'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.

— Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

— le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et

— il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

— la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et

— il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1. ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1. Impôt en compte de résultat

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-245	-276	31
(Charge) / produit d'impôt différé	-300	39	-339
Total	-545	-237	-308

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires est stable à 200 M€ au 31 décembre 2015 contre 200 M€ au 31 décembre 2014. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 131 M€ sur 2015 (131 M€ sur 2014).

À compter du 1^{er} 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 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, à compter du 1^{er} janvier 2015. Le nouveau périmètre est constitué de 250 sociétés au 31 décembre 2015. Les déficits reportables de SNCF Réseau générés jusqu'au 31 décembre 2014 sont antérieurs à l'intégration fiscale et ne pourront être imputés que sur les seuls résultats de SNCF Réseau. Compte tenu de ses particularités, l'EPIC SNCF Réseau peut faire des prévisions pour la récupération de ses déficits sur un horizon plus long que le reste du Groupe. Pour ce qui concerne le stock de déficits au 31 décembre 2014 de l'ancien groupe intégré SNCF Mobilités, il pourra être imputé sur les résultats générés par une sélection d'entités issue de l'ancien périmètre et membres du nouveau groupe d'intégration fiscale, celui-ci ayant opté pour le mécanisme de la base élargie suivant les dispositions fiscales applicables en France.

Les perspectives de récupération des impôts différés actifs par SNCF sont déterminées compte tenu de ces particularités. Elles ont été mises à jour sur la base du plan stratégique approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 et en cohérence avec les hypothèses retenues pour les tests de perte de valeur réalisés sur les UGT Infrastructure, TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions (voir note 2.1). Cette mise à jour aboutit à une dépréciation d'impôts différés actifs de 272 M€ sur l'exercice 2015.

7.1.2. Impôt en résultat global

Sur 2015, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 119 M€.

Sur 2014, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 200 M€.

7.2. PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net de l'exercice	-12 217	280
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	-66	14
Résultat net d'impôt des activités transférées	2	0
Impôt sur les résultats	-545	-237
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-11 607	503
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	3 996	-173
Différences permanentes	-149	-108
Activation de déficits antérieurs	-198	83
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-4 213	-10
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-5	-12
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	8	-11
Différentiels de taux	-91	-127
Crédits d'impôts	117	119
Effets des changements de taux	-10	0
IMPÔT COMPTABILISÉ	-545	-237
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	4,70%	47,14%

La Loi de Finances Rectificative (LFR) pour 2012 et la Loi de Finances pour 2013 ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— Seules 75% des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable à partir de 2014. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.

— La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1^{er} août 2012 est gérée sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt. L'impact enregistré en résultat sur la ligne « Impôts sur les sociétés » est peu significatif.

— Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013 (voir note 3.3.4). Il a un effet positif de 109 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (108 M€ au 31 décembre 2014).

7.3. SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2015 s'élèvent à 18,6 milliards d'euros contre 16,5 milliards d'euros au 31 décembre 2014. Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 8,0 milliards d'euros (3,2 milliards d'euros au 31 décembre 2014).

en millions d'euros	31/12/2014	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2015
Reports déficitaires	5 648	100	-15	0	517	6 250
Avantages du personnel	58	22	-20	0	0	60
Différences de valeur sur les immobilisations	-252	-56	-10	-1	-2	-321
Location financement	-25	0	0	3	-2	-23
Provisions réglementées	-134	-13	0	1	0	-146
Instruments financiers	612	-17	-149	0	23	469
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-206	33	0	0	-130	-304
Résultats internes	135	-4	0	0	1	131
Total retraitements de consolidation	189	-35	-178	3	-111	-133
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	2 149	4 101	-3	-7	65	6 305
Impôts différés non reconnus	-3 194	-4 466	77	-4	-401	-7 988
Impôts différés nets reconnus	4 792	-300	-120	-7	71	4 435
Impôts différés actif	5 054	0	0	0	0	4 682
Impôts différés passif	263	0	0	0	0	247
Impôts différés nets au bilan	4 792	0	0	0	0	4 435

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- L'Etat, en tant qu'actionnaire et les autorités organisatrices de transport (Régions et STIF) ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées.
- Les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

Les transactions réalisées par SNCF avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Telecom, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Les sociétés du groupe autres que les EPIC ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

8.1. TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'Etat, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Subventions d'exploitation reçues	87	81
TOTAL	87	81

Par ailleurs, le Groupe facture l'Etat, via l'EPIC SNCF Réseau, au titre des redevances d'accès relatives aux trains régionaux de voyageurs (TER) et d'équilibre du territoire (TET, Intercités). A ces redevances s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Les montants, détaillés ci-après, sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Redevances d'accès*	1 831	1 799
Compensations FRET	31	109

*dont redevances TER : 1 392 M€ et redevances TET : 439 M€

Les montants reçus de l'Etat et des AO dans le cadre des prestations de transport et du financement de l'infrastructure ferroviaire sont détaillés en note 3.2.

8.2. TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF

8.2.1. Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs financiers courants	10	11
Actifs financiers non courants	287	288
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élevaient à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2014) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 6.1.2.3). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2. Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1. ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Groupe SNCF hors EPIC SNCF Réseau		31/12/2015	31/12/2014		
Engagements reçus (en M€)	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement	1 547	150	1 209	188	1 283
Sûretés personnelles (4)	128	85	16	28	122
Sûretés réelles	18	6	12	0	16
Lignes de crédit confirmées non utilisées (8)	1 401	60	1 181	160	1 146
Engagements liés aux activités opérationnelles	6 626	2 507	3 541	596	6 584
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire (1)	2 728	879	1 850	0	2 424
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire (2)	898	176	653	69	826
Promesses de vente immobilière	106	103	1	2	153
Garanties opérationnelles (13)	1 402	1 032	365	5	1 682
Contrats de location simple : mobilier (6)	513	206	275	51	466
Contrats de location simple : immobilier (6)	947	101	377	469	1 008
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	31	11	20	0	14
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	0	0	0	0	11
Engagements liés au périmètre consolidé	18	0	10	8	3
Garanties de passif	1	0	0	1	3
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	0	10	7	0
Autres engagements reçus	7	7	0	0	4
Total engagements reçus	(14)	8 197	2 664	4 760	7 875
Groupe SNCF hors EPIC SNCF Réseau		31/12/2015	31/12/2014		

Engagements donnés (en M€)	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement	1 494	147	185	1 162	1 569
Sûretés personnelles (3)	283	137	90	56	287
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel (5)	950	9	37	904	1 018
Sûretés réelles (7)	261	1	58	202	229
Lignes de crédit confirmées non utilisées	0	0	0	0	35
Engagements liés aux activités opérationnelles	11 484	4 009	6 587	888	10 481
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire (1)	4 345	1 511	2 791	42	4 419
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire (2)	2 838	739	1 995	103	1 743
Promesses de vente immobilière	141	140	1	0	152
Garanties opérationnelles (12)	745	320	88	337	675
Cautions douanes (activité Geodis)	172	112	32	28	167
Contrats de location simple : mobilier (6)	771	280	471	19	969
Contrats de location simple : immobilier (6)	1 763	381	1 035	347	1 566
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations (11)	182	163	13	6	189
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole) (10)	526	362	158	5	602
Engagements liés au périmètre consolidé	22	13	5	4	666
Engagements portant sur les titres (contrats d'options) (9)	0	0	0	0	635
Autres engagements liés au périmètre consolidé	22	13	5	4	31
Autres engagements donnés	24	13	10	1	49
Total engagements donnés (14)	13 024	4 183	6 786	2 055	12 765

(1) Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. La diminution nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période supérieurs aux nouveaux engagements souscrits. Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements. Sur 2015, les reçus augmentent principalement du fait de nouveaux engagements sur Transilien pour 134 M€, Intercités pour 112 M€ et TER pour 124 M€ nets des investissements réalisés. La variation constatée sur les donnés masque des augmentations, d'une part, liées à de nouveaux engagements sur le réseau Transilien pour 269 M€ et à l'intégration globale d'EIL pour 522 M€ au titre des investissements à venir, notamment dans des rames Siemens, et, d'autre part, des diminutions liées aux acquisitions réalisées dans des rames TGV® pour 336 M€, Regiolis et Regio2N pour 517 M€ sur TER et Intercités.

(2) La hausse de l'engagement reçu est liée au nouveau contrat de plan Etat/Région (CPER) pour l'extension du réseau (173 M€). Pour l'engagement donné, la très forte hausse provient essentiellement de la nouvelle convention signée avec le STIF.

(3) Les sûretés données ne varient pas de façon significative.

(4) La contre garantie solidaire et à première demande accordée à SNCF Mobilités au titre des emprunts accordés à la SOFIAP est inférieure à 1 M€ (5 M€ au 31 décembre 2014), strict reflet des sûretés données.

(5) Il s'agit de l'encours total des cautions accordées par SNCF dans le cadre de prêts immobiliers souscrits par son personnel. Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

(6) Le total des contrats de locations simples mobiliers et immobiliers n'affiche pas de variation significative. La diminution constatée sur les locations mobilières données provient de l'effet du passage du temps. L'augmentation sur les locations immobilières données s'explique à hauteur de 268 M€ par l'intégration d'OHL.

(7) Parmi les sûretés réelles apparaissent 136 M€ de garantie d'Eurostar pour le paiement des nouvelles rames Siemens, suite à la prise de contrôle de l'entité (voir note 2.1.3). A l'inverse, disparaît le nantissement des titres NTV pour 101 M€ du fait de la perte de valeur cumulée comptabilisée sur ces titres.

(8) Sur les lignes de crédit non utilisées, voir notes 6.2.5 et 9.2.

(9) La baisse provient de la comptabilisation au passif de l'option de vente des actions accordée par le Groupe à ses partenaires dans la co-entreprise EIL suite à la prise de contrôle de cette entité (4.2.1).

(10) Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité. La diminution

est liée pour 76 M€ à la baisse en volume et en prix de l'énergie des contrats souscrits en 2015.

(11) Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés diminuent de 6 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations pour 151 M€, qui ont diminué de 5 M€ du fait de l'écoulement du temps.

(12) Les garanties opérationnelles données augmentent de 70 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties.

(13) Les garanties opérationnelles reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire.

(14) La part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises se monte à :

— 8 M€ pour les engagements reçus.

— 0 M€ pour les engagements donnés.

9.2. OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités (anciennement SNCF EPIC jusqu'à fin 2014) a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

— à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de l'EPIC SNCF Mobilités; ou

— à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats ;

— à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération, enregistré en résultat financier. Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

A l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial,

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte,

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat,

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

9.3. TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

En 2014, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) et constatée sur les groupes d'intégration fiscale français a fait l'objet d'une cession Dailly. En 2015, la cession n'a concerné qu'un seul des groupes d'intégration fiscale français.

La cession a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la cession s'est traduite par un encaissement net de 50 M€ sur 2015 (306 M€ sur 2014) parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

9.4. ENGAGEMENTS HORS BILAN SNCF RÉSEAU

Les engagements hors bilan au 31 décembre 2015 comprennent principalement les engagements sur les partenariats publics privés relatifs aux LGV : les engagements donnés correspondent aux investissements restant à comptabiliser ; les engagements reçus correspondent aux subventions restant à comptabiliser, compte-tenu du pourcentage d'avancement à la clôture.

Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

La valeur actualisée au 31 décembre 2015 des montants restant à verser au titre des PPP se décompose comme suit :

— 506 M€ sur CNM

— 441 M€ sur BPL

— 227 M€ sur SEA

— 41 M€ sur GSMR.

La valeur actualisée au 31 décembre 2015 des subventions restant à percevoir au titre des PPP se décompose comme suit :

— 504 M€ sur CNM

— 305 M€ sur BPL

— 224 M€ sur SEA

— 37 M€ sur GSMR.

Garanties financières données à des tiers

Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2015 de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne.

Le montant est de 757 M€ au 31 décembre 2015 comme au 31 décembre 2014.

10. PÉRIMÈTRE

10.1. NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	840	790	50
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	1	1	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	43	48	-5
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	64	63	1
Périmètre total	948	902	46

10.2. ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1. E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle ; SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.2.1.3 et 8.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— Actifs non courants : 4 210 M€ (4 049 M€ en 2014);

— Passifs non courants (dettes) : 2 330 M€ (2 293 M€ en 2014).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,3 milliards d'euros (2,4 milliards d'euros au 31 décembre 2014).

10.2.2. SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Etant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements.

En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 1 651 M€ (1 500 M€ au 31 décembre 2014)

— passifs non courants : 1 650 M€ (1 498 M€ au 31 décembre 2014)

10.2.3. Eurostar International Limited (EIL)

La cession de sa participation dans EIL par le partenaire britannique au consortium CDPQ/Hermès a donné lieu à la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires le 28 mai 2015. Les modalités de ce pacte confèrent le contrôle exclusif à SNCF Mobilités dans EIL en application de la norme IFRS 10 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés.

10.2.4. SNCF Réseau et SNCF Mobilités

Conformément à l'article L2102-10 du Code des transports, la consolidation des comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de la SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.

10.3. PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan. Les activités relevant des EPIC sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NC : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	SNCF	IG	100%	100%	100%	100%
Métier							
SNCF Réseau							
FRANCE	FRANCE	SNCF SIGBC ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Métier							
Voyageurs							
Secteur							
SNCF Transilien, Régions, Intercités							
FRANCE	FRANCE	SNCF – Transilien ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – TER ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Intercités ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Traction ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur							
SNCF Voyages							
AMERIQUES	ÉTATS-UNIS	Rail Europe Inc	IG	88%	88%	88%	88%
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	CE	17%	17%	28%	28%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	BELGIQUE	Thalys International	CE	62%	62%	62%	62%
	GRANDE-BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
	ITALIE	NTV	NC	0%	0%	20%	20%
FRANCE	FRANCE	SNCF Voyages Central ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - TGV ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - Europe ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	RE 4A	CE	50%	50%	50%	50%
Secteur							
Gares & Connexions							
FRANCE	FRANCE	SNCF - Gares & Connexions ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Société des commerces en gares	CE	50%	50%	50%	50%
Métier							
Keolis							
AMERIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ÉTATS-UNIS	Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
	ÉTATS-UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
	AUSTRALIE	Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	0%	0%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	75%	52%	75%	52%
	GRANDE-BRETAGNE	First / Keolis Transpennine	CE	45%	31%	45%	31%
	GRANDE-BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
	GRANDE-BRETAGNE	London Midland	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	Southern Railway Ltd	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS-BAS	Syntus	IG	100%	70%	100%	70%
	PORTUGAL	Prometro	IN	20%	14%	20%	14%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
FRANCE	FRANCE	Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
	FRANCE	Les Courriers d' Ile de France	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
	FRANCE	Keolis Angers	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Artois	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Bordeaux	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Brest	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Caen	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Dijon	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Lille	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Lorient	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
	Métier	SNCF Logistics					
AMERIQUES	BRÉSIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CANADA	Geodis Global Solutions Canada	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Geodis Wilson USA Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Holding Company, LLC	IG	100%	100%	0%	0%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	0%	0%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	0%	0%
	MEXIQUE	Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	JAPON	Geodis SCO Japan Co. Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Ermeфret Berlin	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Global Solutions Germany	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	NEB	CE	67%	34%	67%	34%
	ALLEMAGNE	TBB	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	WEA	IG	100%	96%	90%	86%
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34%	34%	34%	34%
	BELGIQUE	Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis BM Iberica	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
	FINLANDE	Geodis Wilson Finland Oy	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1	
FRANCE	GRANDE-BRETAGNE	Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%	
	GRANDE-BRETAGNE	Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%	
	GRANDE-BRETAGNE	STVA UK	IG	100%	96%	100%	96%	
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%	
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%	
	ITALIE	Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%	
	ITALIE	Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
	LUXEMBOURG	LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%	
	PAYS-BAS	Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%	
	PAYS-BAS	Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%	
	PAYS-BAS	GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%	
	POLOGNE	Geodis Calberson Polska	IG	100%	100%	100%	100%	
	SUÈDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%	
	SUISSE	Ermewa Intermodal (SUISSE)	IG	100%	100%	100%	100%	
	SUISSE	PIRCO SA (Mont-Blanc)	CE	45%	45%	0%	0%	
	FRANCE	FRANCE	ALPS1	IG	100%	100%	0%	0%
	FRANCE	FRANCE	BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
	FRANCE	FRANCE	Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Bourgey Montreuil Francilienne	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Méditerranée	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Challenge International SA	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
	FRANCE	FRANCE	Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Ecorail	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Eurotainer SAS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Geodis Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FRANCE	Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis Euromatic Logistics	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis Logistics Ile-de-France	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis Projets	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geodis Wilson France	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	FRANCE	Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%	

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
	FRANCE	Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Seine Express	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Geodis - Fret ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	STVA SA	IG	96%	96%	96%	96%
	FRANCE	Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
	FRANCE	Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
	FRANCE	VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
<hr/>							
	Métier	SNCF Immobilier					
FRANCE	FRANCE	SNCF - Immobilier ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Résidences du Rail	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	100%	100%	100%	100%
<hr/>							
		Corporate					
EUROPE HORS FRANCE	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	SNCF - FC S&F (hors DFT-FM) ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Matériel ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Entreprise ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT-FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Pilotage et CC ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - CSP - RH ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - CSP - SI ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Protection sociale ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - DFT FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	STELSI A	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Systra	IN	42%	42%	42%	42%

O3 —
RAPPORT
SUR LE
GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE
ET LE CONTRÔLE
INTERNE DU
GROUPE SNCF

RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

Le rapport sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil de surveillance et sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques a été présenté par le Président au Conseil de surveillance de SNCF.

Le plan de ce rapport s'appuie sur le cadre de référence proposé par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers).

Ce rapport est disponible sur simple demande auprès de la Direction Finances & Développement de SNCF
2, place aux étoiles 93 633 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos le 31 décembre 2015

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine cedex

ERNST & YOUNG Audit
1-2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris- La Défense 1
S.A.S. à capital variable

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (Exercice clos le 31 décembre 2015)

GROUPE SNCF
2, place aux Etoiles
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 9 juin 2015, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes consolidés du Groupe SNCF, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil de surveillance. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en note 4.3.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, le Groupe SNCF a identifié au 30 juin 2015 des indices de perte de valeur de ces actifs. Sur la base de discussions et d'arbitrages avec l'Etat intervenus sur le deuxième semestre 2015, le Groupe a élaboré une trajectoire financière et mis en œuvre un test de dépréciation au 31 décembre 2015 qui repose sur une approche méthodologique tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau (pour le réseau en service: valeur terminale appréciée sur la base d'une année normative fixée à 2030, inclusion des actifs d'impôts différés dans la base d'actifs testés et prise en compte durable d'économies d'impôt).

Pour le réseau en service, le Groupe a retenu l'année 2030 comme celle où le réseau est considéré comme stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur les discussions préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance entre SNCF Réseau et l'Etat (prévu par la loi du 4 août 2014), intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Groupe SNCF

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2015- Page 2

Sur ces bases, le Groupe a comptabilisé une dépréciation de 9,6 milliards d'euros traduisant un équilibre de négociations entre SNCF Réseau et l'Etat. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité du Groupe à atteindre ses plans de productivité. Par ailleurs, les engagements de l'Etat restent à contractualiser. Enfin, la valeur terminale, qui constitue la part essentielle de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, que nous ne pouvons corrélérer à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur ces hypothèses, et en conséquence le montant de la dépréciation pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan à 33 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2015.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes de l'annexe aux comptes consolidés annuels:

- Les notes 1.1.3 et 2.1.1 exposant les principes retenus pour la préparation des premiers comptes consolidés du Groupe SNCF dans le contexte de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.
- Les notes 2.1.2, 4.3.2.1, 4.3.2.2 et 4.3.2.3 exposant le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par le Groupe pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de ses unités génératrices de trésorerie TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions. La réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité des valeurs recouvrables à ces dernières étant très élevée, l'estimation des valeurs de ces actifs, et par voie de conséquence celle des actifs d'impôts différés, pourrait varier dans le temps de façon significative.
- Les notes 2.1.5, 2.2.3 et 4.5.2.2 décrivant le contexte dans lequel le Groupe a comptabilisé une provision pour pertes à terminaison au titre du futur contrat Intercités. La comptabilisation de cette provision, ainsi que son montant, reposent sur un certain nombre d'hypothèses qui, comme décrit en notes annexes, sont également soumises à aléas et incertitudes.

II - Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 1.2 « Jugements et estimations comptables » de l'annexe aux comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve et aux observations mentionnées ci-dessus :

- Comme indiqué dans la note 4.3 « Tests de valeur des actifs immobilisés » de l'annexe aux comptes consolidés, votre groupe a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nous avons examiné leurs modalités de mise en œuvre, les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable, apprécié la sensibilité des évaluations à ces hypothèses ainsi que la procédure d'approbation par la gouvernance du plan stratégique dont ces hypothèses découlent, et vérifié que l'information donnée dans les notes 2.1.2 et 4.3 aux comptes consolidés est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 5 « Avantages du personnel » et 3.3.2 « Charges de personnel et effectifs », votre groupe comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 5 et 3.3.2 aux comptes consolidés fournissent une information appropriée.
- Les notes 4.7 « Provisions pour risques et charges » et 6.1.2.1 « Créances et dettes de partenariat public privé » de l'annexe aux comptes consolidés exposent la nature des risques d'exploitation auxquels le groupe est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans les comptes consolidés du groupe. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre groupe permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans les notes 4.7 et 6.1.2.1 aux comptes consolidés.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III - Vérification spécifique


Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport d'activité du Groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 11 mars 2016

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Laurent Daniel

Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac



Denis Thibon

SNCF

Direction de la Communication
2 place aux Étoiles
93210 La Plaine-Saint-Denis

Conception & réalisation

M&C Saatchi Little Stories

Photographies

Photothèque SNCF,
CAPA/SNCF Réseau,
Getty Images,
Christophe Cagnard,
Matthieu Raffard