

31 DÉCEMBRE 2016

RAPPORT FINANCIER DU GROUPE SNCF

O1 — RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ
PAGE 04

O2 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
DU GROUPE SNCF
PAGE 40

O3 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE ET LE CONTRÔLE
INTERNE DU GROUPE SNCF
PAGE 123

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
PAGE 125

ÉDITO



FRÉDÉRIC SAINT-GEOURS
PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DU GROUPE SNCF

« Le Groupe SNCF est dans la continuité de sa transformation et de son développement stratégique. Ses priorités sont reprises dans les contrats décennaux entre l'État, le Groupe, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. »



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

« Nous poursuivons notre développement en allant chercher la croissance où elle se trouve. Grâce à une forte réactivité sur le plan commercial et à une maîtrise exemplaire de nos charges, nous affichons un résultat positif. La transformation de l'entreprise se poursuit au service de nos clients pour en faire un Groupe de référence des solutions de mobilités et de logistique en France et dans le monde. »



PATRICK JEANTET
PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU DIRECTOIRE SNCF
ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF RÉSEAU

« Nous accélérons la rénovation du réseau quotidien et mettons en œuvre des solutions industrielles performantes. L'automatisation et le numérique vont devenir les fers de lance de notre secteur au bénéfice de nos clients entreprises ferroviaires. Nous détenons toutes les clés pour devenir, et c'est notre ambition, le gestionnaire d'infrastructure de référence mondiale. »

01— RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

1	PROFIL DU GROUPE SNCF	7
1.1	LE GROUPE SNCF : 3 ÉTABLISSEMENTS PUBLICS, 6 GRANDS MÉTIERS	8
1.2	LA GOUVERNANCE DU GROUPE SNCF	10
2	LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	11
3	DES MARCHÉS EN FORTE ÉVOLUTION	11
3.1	DE NOUVELLES PRATIQUES ET UN NOUVEAU RAPPORT À LA MOBILITÉ	11
3.2	LA MONDIALISATION DU MARCHÉ DE LA MOBILITÉ	11
3.3	DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX DE PLUS EN PLUS PRÉGNANTS	12
4	LA STRATÉGIE DU GROUPE SNCF : MULTIMODAL, DIGITAL ET INTERNATIONAL	12
4.1	DIVERSIFIER NOS OFFRES DE SERVICES DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE TOUS NOS CLIENTS	12
4.2	ACCÉLÉRER NOTRE EFFICACITÉ SUR LE MASS TRANSIT ET RÉPONDRE AUX BESOINS CROISSANTS DES COLLECTIVITÉS	15
4.3	DES INVESTISSEMENTS MASSIFS AU BÉNÉFICE DE TOUS NOS CLIENTS	15
4.4	DEVENIR UNE RÉFÉRENCE MONDIALE DE LA MOBILITÉ ET DE LA LOGISTIQUE EN ACCÉLÉRANT NOTRE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL	16
4.5	SÉCURITÉ ET SÛRETÉ : UNE PRIORITÉ ABSOLUE EN FRANCE ET À L'INTERNATIONAL	17

5	UNE ENTREPRISE RESPONSABLE	18
5.1	DES OFFRES PLUS PERFORMANTES D'UN POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL	18
5.2	LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DE NOTRE ACTIVITÉ INDUSTRIELLE	18
5.3	LA PERFORMANCE SOCIALE, LEVIER DE LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE	19
5.4	UNE POLITIQUE DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE AU SERVICE DES TERRITOIRES	19
5.5	RSE ET CRÉATION DE VALEUR	20
6	ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF	20
6.1	LES RÉALISATIONS MAJEURES DES MÉTIERS EN 2016	20
6.2	FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016	21
6.3	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	23
6.4	RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE	24
6.5	UNE ORGANISATION EN CINQ MÉTIERS (À FIN 2016)	27
6.6	EFFECTIFS MOYENS	38
6.7	PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2016	38
6.8	PERSPECTIVES 2017	38
7	GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	39
7.1	LE CONSEIL DE SURVEILLANCE	39
7.2	LE DIRECTOIRE	39

1 PROFIL DU NOUVEAU GROUPE SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique marchandises avec 32,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2016, dont 1/3 à l'international. Avec son socle ferroviaire français et riche de son expertise d'architecte de services de mobilités et de logistique, le Groupe emploie 260 000 salariés dans 120 pays.

LE GROUPE SNCF AUJOURD'HUI

Une puissance industrielle sur tous les métiers de la mobilité et de la logistique en France et à l'international

Repères à fin 2016



32,3 Mds€
chiffre d'affaires

8,6 Mds€
d'investissements
(tous financements
confondus)
dont 65% SNCF

13,5 millions
de voyageurs/jour
en France et dans le
monde dont 5 millions
dans les trains en France



INTERNATIONAL

1/3 du CA
Activité dans 120 pays



RÉSEAUX

Plus de **30 000 km**
de lignes dont 2 100 km
à grande vitesse



EFFECTIFS 2016

260 000
collaborateurs

1.1 LE GROUPE SNCF: 3 ÉTABLISSEMENTS PUBLICS, 6 GRANDS MÉTIERS

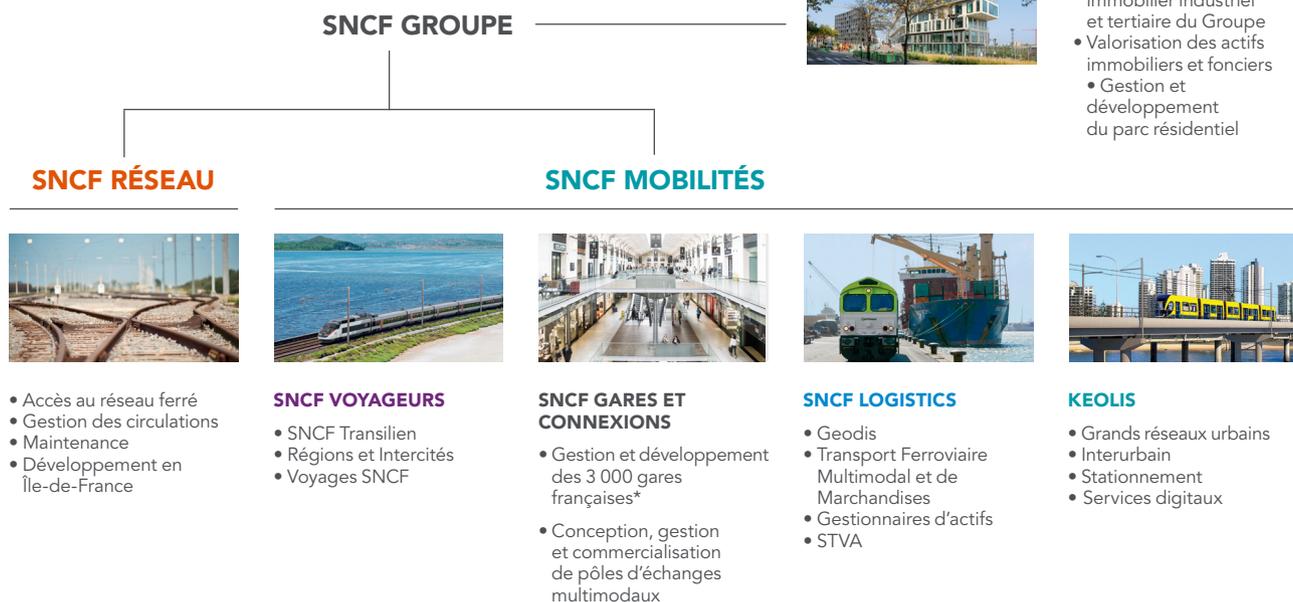
Depuis la loi du 4 août 2014, portant réforme du système ferroviaire français, le Groupe est constitué de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC): SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et leurs filiales respectives.

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 5,2 milliards d'euros en 2016 (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 mobilités (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), SNCF Gares & Connexions (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 192 000 collaborateurs pour réaliser un chiffre d'affaires de 30,5 milliards d'euros et investir près de 3,4 milliards (tous financements) en 2016.

ORGANISÉ EN 6 GRANDS MÉTIERS



*Activité régie par la loi. Services fournis de façons non discriminatoire à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

L'organisation du Groupe en 6 métiers avec SNCF Gares & Connexions, métier à part entière, sera effective à compter de l'exercice 2017.

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 Eurailscout France et Sféris	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.

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 véhicules entre particuliers
Voyages-sncf.com	Distribution

SNCF Gares & Connexions: Gérer et développer les 3 000 gares voyageurs en France

SNCF Gares & Connexions gère et développe les 3 000 gares voyageurs françaises, en inventant de nouveaux services et de nouveaux espaces de mobilité pour créer de véritables pôles d'échanges multimodaux au cœur des villes.

ACTEURS	ACTIVITÉS
Gares & Connexions	Gestion et développement des gares*
AREP et R&C	Conception, gestion et commercialisation de pôles d'échange multimodaux

*Activité régie par la loi, services fournis de façon non discriminatoire à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

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 supply chain	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

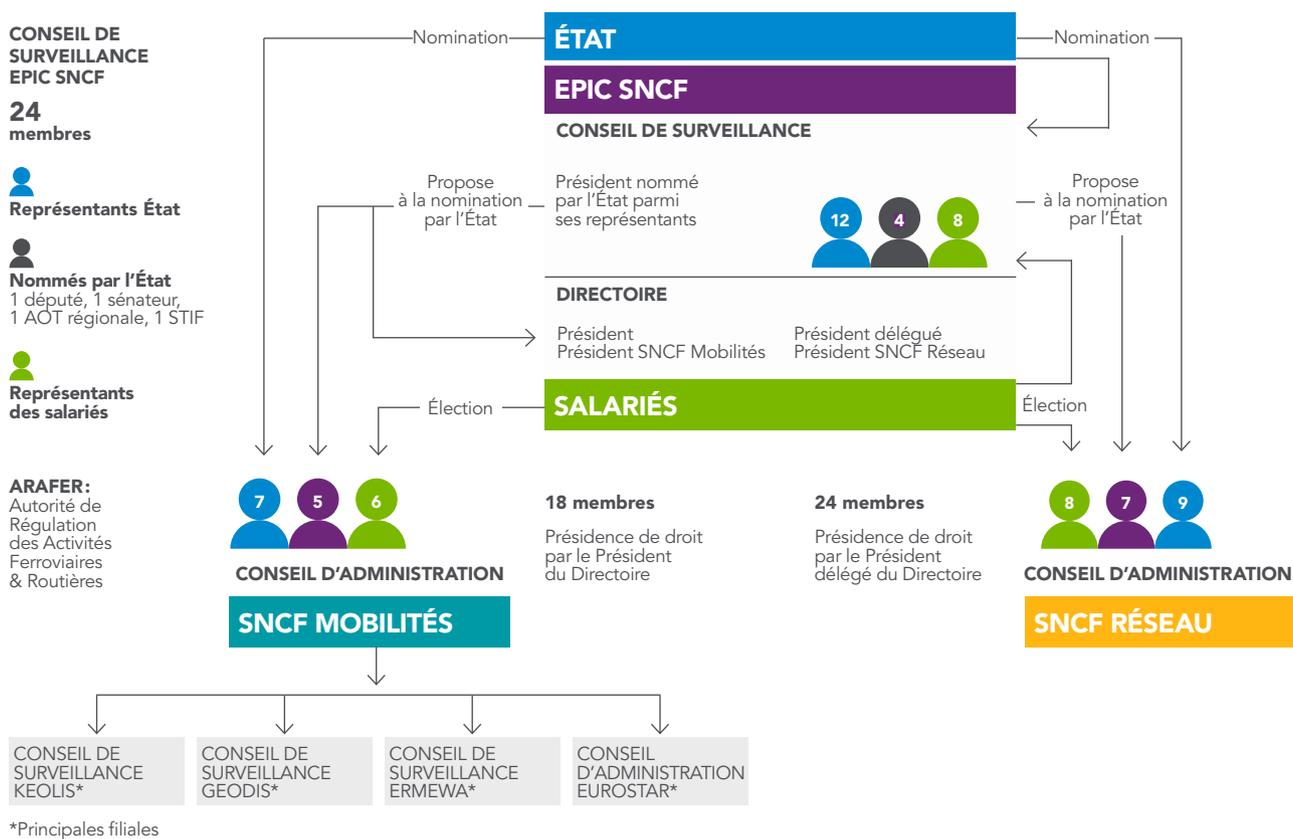
SNCF Immobilier: Un patrimoine exceptionnel à valoriser
Acteur majeur de la transformation urbaine, SNCF Immobilier participe au « mieux vivre ensemble la ville » et contribue à la mobilisation nationale pour le logement. SNCF Immobilier assure la gestion et la valorisation des actifs fonciers du Groupe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

DIRECTIONS ET FILIALES	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.



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'État : deux **contrats opérationnels** précisent les objectifs fixés par l'État aux EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et un **contrat-cadre stratégique** consolide les objectifs et la trajectoire financière du groupe. Ces contrats seront conclus pour une durée de dix ans et actualisés tous les trois ans.

Ils déclinent pour chaque EPIC les orientations définies par l'État dans le **Rapport Stratégique d'Orientations (RSO)** qui présente la politique de l'État en matière de transport ferroviaire, et qui a été publié en septembre 2016. Les trois contrats ont été validés en conseil d'administration en décembre 2016.

Le contrat État-SNCF Réseau et le contrat État-GPF ont été soumis à l'**Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER)** pour avis. Ils seront ensuite transmis au Parlement, et finalement signés au premier semestre 2017.

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'État,

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 2016	Année 2015 [*]
Chiffre d'affaires	32 273	31 393
Marge opérationnelle	4 144	4 425
Résultat net - part du groupe	567	-12 228
Investissements tous financements ¹	8 573	8 171
Cash Flow Libre ²	-2 854	-2 673
Endettement net de SNCF Réseau	44 872	42 179
Endettement net de SNCF Mobilités	7 974	7 772
Effectifs	259 096	259 399
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire en milliers de tonnes équivalent CO ₂ ³	775	821
Consommation totale d'énergie pour la traction en milliers de TEP ³	709	744

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1 des comptes consolidés annuels).

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 » auxquels s'ajoutent les investissements en location financement.

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 y compris les investissements en crédit bail », « Subventions d'investissement reçues », « Produits de 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 s'accroît 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 7,4 milliards d'habitants actuellement à 10 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

2016, année la plus chaude depuis 1880¹, a été marquée par deux événements majeurs : la ratification de l'accord de Paris (COP21) par 175 pays dont les États Unis, la Chine et l'Inde (ces pays représentant plus des trois quarts des émissions mondiales) et l'organisation de la COP22 au Maroc. Celle-ci a rappelé aux entreprises que la réduction des émissions de gaz à Effet de Serre (GES) pour maintenir le réchauffement en deçà de 2° était une priorité pour tous. Les pays y ont convenu de finaliser leur plan d'application des accords de Paris pour novembre 2018 (COP24).

Au niveau national, 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 SNCF². 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**³.

Le Groupe SNCF se trouve aujourd'hui du côté des solutions et entend continuer 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 climatiques⁴ vont également nécessiter une **résilience accrue du système ferroviaire**. Compte tenu de la longue durée de vie des équipements et infrastructures ferroviaires, ces évolutions doivent être prises en compte suffisamment en amont.

Consciente de son impact sur l'environnement, l'entreprise intègre dans ses objectifs la réduction de son empreinte environnementale. La stratégie et les politiques de l'entreprise permettent de conforter les atouts environnementaux du mode de transport ferroviaire par la recherche et l'innovation, dans des conditions économiques acceptables. SNCF entend les faire connaître à l'opinion publique et aux élus par une politique de communication adaptée, en mettant en œuvre des partenariats avec des parties prenantes du développement durable.

Avec plus de trois mille gares, ses nombreux sites déployés sur toute la France (établissements industriels, entrepôts logistiques, bureaux commerciaux, bâtiments tertiaires) ainsi que plus de 30 000 km de lignes, dont 2 100 km de lignes à grande vitesse, le Groupe exerce des pressions sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Il génère des nuisances sonores et d'importants volumes de déchets à traiter. Le Groupe intègre dans ses objectifs la réduction de sa consommation de ressources, la limitation des impacts et l'intégration de la gestion environnementale dans ses systèmes de management.

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, avec des attentes fortes des acteurs locaux, SNCF en tant que grand Groupe doit rester un acteur majeur du développement économique et social des territoires.

4 LA STRATÉGIE DU GROUPE SNCF: MULTIMODAL, DIGITAL ET INTERNATIONAL

Les marchés de la mobilité connaissent des évolutions rapides et profondes : 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, le Groupe doit devenir un intégrateur de mobilité multimodal, capable de saisir toutes les opportunités du digital, et être présent à l'échelle mondiale. 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.

4.1 DIVERSIFIER NOS OFFRES DE SERVICES DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE TOUS NOS CLIENTS

4.1.1 Diversifier et intégrer toutes les mobilités

Le besoin de mobilité augmente avec le développement croissant de la vie urbaine et l'éloignement des lieux de résidence et de travail. Mais la crise dure et le pouvoir d'achat est en berne. Comment bénéficier alors d'un trajet porte-à-porte au meilleur rapport qualité/prix ? Transports collectifs, train, bus tramway, métro, taxi, covoiturage, autopartage, véloservice... la conjugaison des modes qui permettent aux voyageurs de mutualiser les coûts apparaît logiquement comme la réponse la plus pertinente, avec, en prime, une plus-value environnementale. L'un des enjeux clés pour les opérateurs est d'offrir toutes les formes de mobilité partagée et de rendre le voyage plus simple, notamment en matière d'achat et d'information.

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 que nous détaillerons plus loin, 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.

Le modèle économique est radicalement bouleversé, avec l'apparition d'« infomédiaires » (booking.com, BlaBlaCar, Airbnb, Uber, etc.) qui, entre producteurs et consommateurs, captent la valeur d'un marché dont l'instantanéité, la comparaison et la satisfaction mesurée deviennent la norme. Dès lors, l'objectif

1- 1880 : Point de départ des mesures de températures fiables et comparables aux mesures actuelles.

2- Bilan des Gaz à Effet de Serre SNCF, (snf.com/fr/rse/bilan-carbone, Citepa, inventaire format Plan Climat (périmètre Koyto), avril 2015).

3- 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.

4- 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...).

des opérateurs historiques est de conserver à tout prix un lien direct avec les clients, en devenant intégrateurs des différents modes de transport et gestionnaires des plateformes de services.

Dans un monde où plus d'une personne sur deux habite en zone urbaine, le besoin de mobilité est en progression constante, mais les enjeux environnementaux et la consommation collaborative réinterrogent chaque jour davantage l'utilisation de la voiture individuelle. En tête de pont de nouvelles mobilités partagées liées à la route: le covoiturage et l'autopartage.

Afin de faire du transport collectif le mode de déplacement préféré des Français, le Groupe mise sur un voyage sans rupture qui intègre la mobilité partagée, proposant ainsi des trajets à faible teneur en émission carbone.

Pour aller au parc de la Villette, à Paris, depuis la place des Terreaux, à Lyon, en passant par le métro, le TGV et le bus, comment fait-on? On commence par consulter l'application SNCF, véritable socle de l'offre porte-à-porte de l'entreprise. Alors que celle-ci s'est fixé pour objectif de contribuer à augmenter la part des transports publics de 15% à 30% d'ici à 2030, tout est fait pour simplifier les déplacements écologiques et à faible émission de carbone. Face à la souplesse de la voiture individuelle, l'idée est de gommer les ruptures de charge entre les modes, pour donner plus de valeur au train. L'objectif est d'intégrer toutes les mobilités partagées. Ainsi, iDvroom, l'offre de covoiturage de proximité de SNCF, est conçue pour faciliter l'accès aux gares, mais aussi proposer des solutions pour le déplacement domicile-travail. Alors que près de 70% des trajets du quotidien se font en voiture, le covoiturage est un vrai levier pour réduire les émissions de CO₂. Transilien a d'ailleurs construit un partenariat avec cette filiale, afin de simplifier les trajets lors de situations perturbées. Les modes actifs comme le vélo ne sont pas oubliés, avec le déploiement de 9 000 places d'abris sécurisés. Dans le domaine de l'autopartage, l'entreprise a noué un partenariat avec le co-leader du secteur, Zipcar. Tous ces modes sont accessibles depuis la nouvelle application iDpass. Celle-ci permet aux d'adhérents du programme Voyageur de réserver et acheter en quelques clics une location, d'avoir de l'information sur les vélos en libre-service ou les places de parking. Elle donne aussi la possibilité de réserver l'offre porte-à-porte de taxi iDcab.

En France, Keolis conforte sa place sur le transport collectif urbain tous modes confondus (n°1 du transport urbain en France et du transport de PMR, n°2 du stationnement avec 140 000 places, n°2 du vélo en libre service avec 20 000 vélos).

Dans le domaine logistique, SNCF Logistics offre déjà depuis longtemps à ses clients toute la palette des services afin de réaliser une logistique complète « end to end ».

4.1.2 Rendre les transports accessibles, personnalisés et connectés

4.1.2.1 Activités voyageurs

Faciliter l'utilisation des transports: un voyage personnalisé et connecté pour chacun de nos clients.

Dans les services voyageurs, nous voulons passer du point à point ou du « gare à gare » au service intégré conçu pour chaque client, de porte à porte, en nous appuyant pour cela sur les nouvelles possibilités offertes par le digital.

Nous allons pour cela travailler en partenariat avec l'ensemble des acteurs du secteur, avec un développement de l'utilisation des transports collectifs qui bénéficiera à tous.

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, trois lignes nouvelles seront mises en service, ce qui, avec le prolongement de la ligne à grande vitesse Est ouverte depuis 2016, ajoutera 800 km de lignes à grande vitesse au réseau 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 (+40% de trafics passagers en 2016 par rapport à 2015).

Avec 76% de voyageurs supplémentaires, Ouigo, Ouibus et Ouicar connaissent un vif succès alors que la concurrence se durcit.

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, IZY et Prem's avec le dispositif digital associé.

Transilien en Île-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). Les travaux de construction de la ligne de tramway entre Epinay-sur-Seine et le Bourget (ligne T11E) se poursuivent avec une mise en service prévue en juillet 2017.

	2014	2015	2016
% de clients satisfaits de Transilien (situations normales et perturbées)	68	71	67,6*

* NB: Les résultats 2016 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes en raison d'un changement de méthodologie. Les interviews sont réalisées en face à face en gare et non plus par téléphone, les questions ont été reformulées et leur ordre modifié suite à un travail commun SNCF/ STIF.

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 RégioLis) 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...) est un enjeu économique et sociétal majeur et pourra nous différencier de la concurrence. Les gares doivent être adaptées au transport de masse tout en offrant un parcours client personnalisé.

4.1.2.2 Activités marchandises et logistique

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.

Dans ce domaine SNCF a démontré qu'il était capable de concevoir pour chaque client une offre personnalisée, intégrant différents modes de transport, avec un suivi en temps réel. Nous allons continuer à innover au service de nos clients chargeurs en renforçant notre offre très longue distance en particulier sur l'axe Europe – Asie, en développant les solutions portuaires accessibles à nos clients, articulées avec des solutions nouvelles telles que les autoroutes ferroviaires. Enfin, le développement de la logistique du dernier kilomètre constitue également une priorité pour SNCF Logistics.

Dans le domaine de la logistique, la multimodalité est également une façon de mieux répondre aux besoins de nos clients, 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.

	2014	2015	2016
Tonnes de CO ₂ évitées grâce aux autoroutes ferroviaires (en milliers)	69	70	71

Croissance due au démarrage de deux nouvelles lignes d'autoroutes ferroviaires : l'une relie les terminaux du Boulou et du port de Calais, la seconde connecte le port de Sète à Noisy-le-Sec en région parisienne.

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.

4.1.3 L'innovation, leviers de performance

4.1.3.1 Le digital au service des 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.

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 tous ses clients. L'ambition de SNCF Voyageurs est de les multiplier par 2 d'ici à 2030.

Pour y arriver: le digital. Aujourd'hui, 60% des Français sont équipés de smartphones et près d'un tiers des requêtes Internet consacré au transport ou aux voyages. Et, dans la ville intelligente de demain, le champ des possibles est énorme : acquisition et traitement de big data, optimisation de la géolocalisation, objets connectés...

Cette ambition met le digital au cœur de tous les métiers concernés. SNCF a l'expérience et les ressources nécessaires pour inventer ce voyage personnalisé et connecté.

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 en progrès constant 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 présente 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 mouvements, de température, etc...).

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.

Le Groupe fait de l'accessibilité numérique une priorité pour permettre au plus grand nombre d'accéder à l'information, aux voyages et aux données du groupe SNCF sur ses sites (Voyages SNCF.com, accessibilite.sncf.com, gares-sncf.com, sncf-reseau.fr) et son application SNCF.

4.1.3.2 L'innovation au service des clients

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

L'innovation permet de multiplier les opportunités de mobilités accessibles à nos clients et d'améliorer notre performance industrielle et environnementale :

— l'utilisation de nouveaux matériels et de processus moins énergivores, moins bruyants et le recours à des énergies moins émettrices de CO₂ et de polluants atmosphériques permettent de répondre aux problématiques environnementales. Le groupe investit dans la recherche et développement pour faire émerger de nouvelles solutions (matériels hybrides, trains à hydrogène, positionnement sur de nouvelles technologies telles que l'Hyperloop One, etc.) ou améliorer des dispositifs existants tels que la récupération de l'énergie de freinage des trains ou l'utilisation de matériaux composites ;

— 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 est essentielle pour SNCF dans la mise en accessibilité de ses gares, de ses trains et de ses services. Lors du 2^{ème} forum Access Solutions⁵ réunissant de nombreuses startups, les dirigeants du groupe ferroviaire ont signé un Pacte promouvant l'accessibilité numérique en interne et à l'externe.

De plus en plus de projets sont développés avec des startups sur le principe de l'innovation ouverte.

4.2 ACCÉLÉRER NOTRE EFFICACITÉ SUR LE MASS TRANSIT ET RÉPONDRE AUX BESOINS CROISSANTS DES COLLECTIVITÉS

Priorité au Mass Transit, afin de mettre les trains de la vie quotidienne au niveau de fiabilité, de régularité et de qualité de service des trains à grande vitesse et rattraper le retard accumulé. Le mass transit en France avec en premier lieu l'Île-de-France, avec son activité et son bassin d'emploi, qui doit pouvoir disposer d'un réseau de transports performant et efficace. Un défi pour SNCF Mobilités qui, via Transilien, doit être à la hauteur des enjeux de la Région.

Transilien est l'offre de transport de voyageurs de SNCF Mobilités en Île-de-France. Celle-ci comprend 14 lignes ferroviaires, dont cinq lignes de RER (les lignes A et B étant co-exploitées avec la RATP), le tram-train Aulnay-sous-Bois - Bondy, sans oublier 16 lignes de bus Noctilien. Chaque jour, plus de 3 millions de voyageurs se déplacent sur ce territoire exceptionnel, tant par sa densité que par son activité et son bassin d'emploi. Un réseau sur lequel chaque seconde est cruciale – surtout en heure de pointe –, mais dont la vétusté et la saturation exigent d'importantes rénovations, un challenge lorsqu'il s'agit de ne jamais interrompre les flux de voyageurs.

Dans ce contexte, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice avec qui SNCF a signé le 10 novembre 2015, un nouveau contrat pour la période 2016-2019 qui met l'accent sur le renforcement de la présence humaine dans les gares, l'amélioration de l'accessibilité, le déploiement de l'information Voyageurs en temps réel et la coordination avec SNCF Réseau.

Transilien a déjà amorcé une phase de transformation de ses outils et méthodes d'exploitation. Une démarche qui lui a permis – grâce à l'amélioration de la coopération intermétiers et à une meilleure anticipation des situations perturbées – de gagner progressivement des points de régularité tout en faisant progresser la qualité de ses services et la satisfaction client.

L'Île-de-France est le cœur du réseau français. Le Transilien transporte 3 millions de voyageurs quotidiens, avec une offre de près de 60 millions de trains-km annuels. Il constitue un cas unique au monde de service en zone dense assurant des trafics massifs sur une infrastructure hétérogène, conçue pour un usage moins intensif, et en grande partie partagée avec d'autres trafics.

Keolis, expert du transport collectif, a pour objectif de développer son expertise en gagnant en France et à l'international l'exploitation de réseaux de mass transit (tous modes de transport et le ferroviaire en zone dense en particulier). A ce titre l'Île-de-France est une vitrine de l'expertise SNCF en la matière.

4.3 DES INVESTISSEMENTS MASSIFS AU BÉNÉFICE DE TOUS NOS CLIENTS

4.3.1 Focus sur la rénovation du réseau ferroviaire (SNCF Réseau)

Avec 5,2 Mds€ d'investissements engagés sur le réseau ferroviaire, accélération en 2016 de tous les programmes d'actions sécurité et poursuite de la mobilisation pour la maintenance et la rénovation (dont un programme de renouvellement et performance atteignant un niveau record de 2,8 Mds€ traduisant l'effort porté à la remise à niveau du réseau existant) :

— près de 1 100 km de voies renouvelées dont plus de 200 km en Île-de-France (plus de 1 500 chantiers au total dont la moitié réalisée la nuit) ;

— plus de 460 renouvellements d'aiguillages ;

— 4 200 km de caténaires vérifiées ou remplacées.

SNCF Réseau poursuit sa politique de performance industrielle : digitalisation et modernisation de la maintenance, massification et optimisation du temps des travaux, nouveaux équipements et développement de partenariats industriels et accélération de la modernisation du réseau Île-de-France (1,2 Md€ consacrés en 2016 dont 0,7 Md€ pour le renouvellement).

Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Est 2^{ème} phase (1,9 Md€ d'actifs). Fin du bouchon ferroviaire de Bordeaux, après 11 ans d'études et de travaux pour 435 M€. Inauguration des Commandes Centralisées de Réseau (tours de contrôle ferroviaires). Signature du contrat Nexteo pour le projet EOLE : futur système automatique d'espacement entre les trains.

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 au 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

5- Access Solutions : événement consacré aux problématiques d'accessibilité pour les personnes handicapées.

4.3.2 Des investissements pour l'ensemble des services de mobilité et de logistique en particulier concernant le matériel roulant

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. Il s'appuiera notamment sur le Schéma Directeur National d'accessibilité des services ferroviaires nationaux pour investir dans la mise en accessibilité des gares et des trains aux personnes en situation de handicap, entre 2016 et 2024.

4.4 DEVENIR UNE 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 en 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-long terme du groupe SNCF est de réaliser 50% de son chiffre d'affaires à l'international dont la moitié hors d'Europe.

4.4.1 L'ambition de Keolis

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. L'ambition de Keolis plus en détail :

— un référent sectoriel et mondial du Mass Transit (Fer/Metro/ Tram), de l'exploitation de réseaux urbains et interurbains, pionnier dans le développement et la mise en œuvre de nouvelles mobilités et de services digitaux :

- tout en maintenant la position de leader dans les contrats de délégation de service public (DSP) urbaines en France ;
- le gain de projets emblématiques en Mass Transit, y compris dans le cadre du Grand Paris ;
- le développement de l'expertise digitale.

— ...efficace, bénéficiant d'une rentabilité en progression et cohérente avec son modèle économique et contractuel...

— ...fortement internationalisé, doté d'un leadership et d'une masse critique dans ses pays d'implantation :

- un chiffre d'affaires qui passerait de 5 Mds€ à plus de 7 Mds€ ;
- la part du chiffre d'affaires généré à l'international se rapproche de 60% ;
- la présence commerciale en Inde, Moyen Orient sera concrétisée par des opérations.

4.4.2 La stratégie de développement de SNCF Logistics

SNCF Logistics avec Geodis, accompagne le développement de ses grands clients (les 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. Seul acteur présent sur les 5 métiers de la chaîne logistique, Geodis a pour ambition de se positionner parmi les leaders mondiaux :

— en développant ses activités de commission de transport maritime et aérienne et de logistique au niveau mondial ;

— en offrant une solution de distribution terrestre européenne (Route / Messagerie / Express), avec une position de leader en France ;

— en proposant l'optimisation et la mise en œuvre de schémas logistiques et de pilotage de flux ;

— en déployant une stratégie propre pour accompagner 50 « Global accounts » à fort potentiel de développement, auxquels sont proposées des solutions multi-divisions et à forte valeur ajoutée ;

— en améliorant de manière continue la rentabilité de tous les métiers, avec une contribution déterminante de la Messagerie et du Freight Forwarding.

4.4.2.1 SNCF Logistics avec Transport Ferroviaires de Marchandises et Multimodal

— Continue la transformation de Fret SNCF, avec pour objectifs de conserver un socle d'activité robuste qui contribuera à la croissance des produits du trafic en capitalisant notamment l'innovation, et la relation client ;

— Poursuit sans relâche les efforts pour générer encore de nouveaux gains de productivité ;

— Renforce le positionnement des autres transporteurs ferroviaires sur les principaux grands corridors européens de transport ferroviaire de marchandises (notamment Europe du nord-Espagne et Europe du nord-Italie) ;

— Développe l'activité par croissance organique et recherche des partenariats pour renforcer le maillage ferroviaire européen du pôle afin d'accompagner nos clients ;

— Déploie les autoroutes ferroviaires et réussit à atteindre l'équilibre économique sur cette activité.

4.4.2.2 SNCF Logistics avec Ermewa

— Assoit sa position de leader sur le marché de la gestion d'actifs matériels roulants ferroviaires (n°1 européen dans la gestion de flotte wagons et sur la location de locomotives) et conteneurs (n°1 mondial de la location de containers spéciaux) ;

— Développe l'activité hors Groupe SNCF et la présence hors de France ;

— Dans un environnement concurrentiel agressif, maintient un niveau élevé de rentabilité dans le cœur de métier afin de permettre l'autofinancement des investissements.

4.4.2.3 SNCF Logistics avec STVA

— Assoit sa position de leader en Europe de la logistique multimodale intégrée pour le transport et la préparation de véhicules ;

— Développe une offre routière longue distance à bas coûts, consolider les flux véhicules neufs (VN) et accroît sa pénétration des marchés des loueurs, des véhicules d'occasion (VO) et des ventes aux enchères (transport et préparation de véhicules).

4.4.3 La grande vitesse européenne

Un des autres axes 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 étrangers afin d'accompagner la croissance des trafics sur ce marché dynamique.

4.4.4 L'ingénierie et le conseil SNCF dans le monde

Le développement de Systra (leader mondial de la conception des infrastructures de transport, en particulier dans le ferroviaire) 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 importante (près de 40% entre 2013 et 2016).

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.

Par ailleurs, AREP (SNCF Gares & Connexions) qui dispose d'une forte expérience pour la gestion des flux (dans les villes et les pôles d'échanges), exporte ce savoir faire à l'international.

4.5 SÉCURITÉ ET SÛRETÉ: UNE PRIORITÉ ABSOLUE EN FRANCE ET À L'INTERNATIONAL

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 le monde.

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.

2016 a été une année très encourageante pour la sécurité. Le nombre d'Événements de Sécurité Remarquable a baissé de 21% :

	SNCF Groupe	SNCF Mobilités	SNCF Réseau	Causes externes ou indéterminées
Nombre d'événements de sécurité remarquables (ESR ⁶) 2015	296	112	149	35
Nombre d'événements de sécurité remarquables 2016 (chiffres provisoires)	242	85	129	28

6- ESR: incident qui met en risque 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 vieillissant. 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 Mds€ sur la période 2015-2025.

Pour faire face aux attentes légitimes de nos clients et prévenir les actes de délinquance, le groupe forme et déploie 2 800 agents chargés de la sûreté ferroviaire (SUGE) et collabore quotidiennement avec la police, la gendarmerie, les douanes et les parquets.

Suite aux attentats, en mars 2016, le parlement a renforcé les pouvoirs et les missions des agents de la SUGE en adoptant une loi pour lutter contre les incivilités, la fraude et les actes de terrorisme dans les transports. Ceux-ci sont ainsi notamment autorisés à procéder à la fouille de bagages et peuvent, en cas de refus, interdire à la personne l'accès à bord ou en gare. Cette loi autorise également leur intervention en civil et armés.

Par ailleurs, le groupe mène 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. 245 000 jeunes sont ainsi sensibilisés chaque année grâce à des interventions en milieu scolaire, dans le cadre d'un partenariat entre SNCF et le Ministère de l'Éducation Nationale, renouvelé en 2016.

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 croissant de parties prenantes⁷ attend de lui qu'il soit en capacité de connaître et de maîtriser les impacts résultant de ses activités. L'évolution de la législation et de la réglementation en matière de protection de l'environnement et de RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise) va également en ce sens et invite très largement SNCF à se positionner comme un acteur responsable.

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

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 groupe ferroviaire hors filiales a pris l'engagement, lors de la COP 21, de réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre entre 2014 et 2025.

Le Groupe réduit ainsi 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 d'améliorer de 20% sa performance énergétique entre 2015 et 2025. SNCF s'inscrit donc dans une trajectoire de « décarbonation » avec un poids relatif accru de la traction électrique au détriment du gazole non routier.

	2014	2015	2016
Émissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire (thermique et électrique – en milliers de tonnes équivalent CO ₂) ⁸	825	821	775
Consommation totale d'énergie pour la traction des trains (milliers de TEP)	744	744	709

Par ailleurs, SNCF développe 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 LeCab (société de VTC avec chauffeur). L'application SNCF iDPASS intègre 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.

7- Parties prenantes: clients, actionnaires, autorités de tutelle, associations professionnelles, partenaires et acteurs de la société civile, l'État ou encore les employés.
8- Source: utilisation des facteurs d'émission de la base carbone de l'ADEME.

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 massifié sur longue distance, des trains de 850 m circulent sur le réseau. 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 ou des véhicules au gaz naturel pour réduire les émissions de particules et d'oxyde d'azote et améliorer la qualité de l'air. 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.

5.2 LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DE NOTRE ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

Le groupe cherche également à réduire ses pollutions et ses nuisances.

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

Il met en œuvre des plans d'actions permettant d'ancrer le Groupe Ferroviaire hors filiales (GPF) dans un processus d'amélioration continue en matière de gestion de la ressource en eau avec des objectifs fixés à l'horizon 2020, visant à réduire les prélèvements sur la ressource, à limiter les émissions polluantes en provenance de ses activités industrielles et à préserver les milieux aquatiques et les écosystèmes associés.

Il développe 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 adoptée en 2013, 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.

	2014	2015	2016
Valorisation de matériaux en fin de vie (en millions d'euros) pour le Groupe	65,6	66,1	59,7

En 2016, le montant des valorisations a diminué en raison de la baisse des cours de certains métaux (cuivre, fer).

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

SNCF entend également utiliser l'importance de ses achats (16,4 milliards d'euros en 2016 dépenses d'investissement tous financements et d'exploitation hors péage, Partenariat Public Privé (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.

5.3 LA PERFORMANCE SOCIALE, LEVIER DE LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

Pour SNCF, mettre l'humain au cœur du projet collectif est le troisième levier du succès d'Excellence 2020. En effet, pour relever les défis de sa performance et de sa compétitivité, 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. Il s'agit de 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), gage de performance sociale et de qualité de service pour nos clients.

L'année 2016 constitue la première année de plein fonctionnement du Groupe Ferroviaire hors filiales (GPF)⁹. Elle a notamment été marquée par la négociation du nouveau régime de travail des salariés, constitué de 3 textes :

- un décret socle pris par l'État ;
- un accord signé au niveau de la branche professionnelle en construction ;
- un accord d'entreprise.

Après les signatures en 2015 des deux accords d'intéressement de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, l'EPIC SNCF a également signé un accord en 2016.

Par ailleurs, des travaux de refonte de la bourse de l'emploi ont été menés à l'échelle du Groupe permettant de mutualiser les compétences et d'ouvrir les champs professionnels pour les collaborateurs.

La performance sociale du GPF s'appuie aussi sur une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences efficace. De ce fait, environ 6% de la masse salariale sont investis chaque année dans la formation professionnelle des collaborateurs.

Le Groupe veille également à édifier un vivre ensemble de qualité. C'est la raison pour laquelle SNCF accompagne ses salariés dans la lutte contre les discriminations et le respect des principes de laïcité et de neutralité qui s'appliquent dans toute entreprise assurant des missions de service public. Les politiques de l'emploi dynamique avec près de **12 426** embauchés en France en 2016 dont la moitié dans le ferroviaire, s'accompagnent d'objectifs chiffrés en matière de recrutement pour promouvoir toutes les formes de diversité.

Les politiques menées par SNCF à l'égard de ses salariés ont été à nouveau saluées en 2016, par le prix Top Employeur, label qui identifie et certifie les bonnes conditions de travail proposées par les employeurs à leurs collaborateurs. Par ailleurs, le GPF a obtenu le label AFNOR¹⁰ de l'égalité professionnelle, les trophées de la diversité dans la catégorie « formation » avec le « serious game¹¹ » et un trophée « défi RSE » pour le dispositif HANTRAIN¹².

Nombre cumulé de travailleurs handicapés embauchés

	2014	2015	2016
Hors recrutements HANTRAIN	304	373	446
Avec recrutements HANTRAIN	313	417	476

Le chiffre pour 2016 comptabilise les candidats suite à leur réussite du diplôme Hantrain car ils font partie intégrante des recrutements.

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.

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.

5.4 UNE POLITIQUE DE RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE AU SERVICE DES TERRITOIRES

La responsabilité sociétale de l'entreprise concerne, au-delà de l'environnement et du management responsable des salariés, son implication sociétale dans les territoires où elle opère.

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, 450 entrepreneurs ont été soutenus, financés à hauteur de 9,2 millions d'euros, pour accompagner la création 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 20 000 PME, générant près de 164 000 emplois indirects¹³ en France. Elle entend poursuivre sa stratégie d'achat auprès du Secteur du Travail Protégé et Adapté et des entreprises d'insertion.

	2014	2015	2016
Montant des achats solidaires par an (handicap et insertion) en millions d'euros	30,90	31,59	36,7*

*Chiffre provisoire hors intérim.

9 - Faisant suite à la loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire.

10- AFNOR: (Association française de normalisation)

11- Serious game : jeu de rôle, à destination des managers et des salariés, permettant de s'entraîner pour adopter un comportement approprié face aux situations de discrimination au travail.

12- HANTRAIN : dispositif de formation en alternance aux métiers du Groupe Public Ferroviaire (hors filiales) s'adressant exclusivement aux personnes handicapées.

13-Étude réalisée par le cabinet Utopies en 2015 et basée sur une méthodologie appelée Local Footprint

SNCF est pleinement consciente de sa responsabilité et des risques RSE inhérents à la maîtrise de sa chaîne de valeur. A ce titre, elle entend renforcer ses attentes en termes environnemental, social et éthique vis-à-vis de ses fournisseurs tout en les aidant à progresser. SNCF s'implique aux côtés d'autres grands acteurs de la filière ferroviaire dans le déploiement de Railsponsible (initiative sectorielle internationale) et a reçu le label Relations Fournisseurs Responsables pour la 5^{ème} année consécutive, gage de sa volonté d'entretenir des 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, son implication dans une cinquantaine de PIMMS (Points Information et Médiation Multiservices), la médiation sociale dans les trains.

La Fondation SNCF, de son côté, consacre un budget de 5 millions d'euros par an à 3 domaines : l'éducation, la culture et la solidarité, en accompagnant 900 associations. Elle soutient l'engagement bénévole des salariés du Groupe et les encourage à partager leur savoir-faire dans le cadre du mécénat de compétences, où 1 500 salariés se sont engagés en 2016.

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. Depuis plusieurs années, SNCF évalue ses actions sociétales¹⁴. En 2015, sa politique d'engagement sociétal¹⁴ a ainsi permis un gain par coûts évités de 33,2 millions d'euros pour SNCF et de 11,1 millions pour la collectivité¹⁵.

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 59,7 millions d'euros en 2016.

En favorisant le report modal vers des modes collectifs, SNCF contribue à la réduction des externalités négatives liées au transport (accidentologie, émissions de GES et de particules, 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 LES RÉALISATIONS MAJEURES DES MÉTIERS EN 2016

6.1.1 SNCF affiche son dynamisme dans tous les métiers

Dans une année 2016 difficile marquée par une croissance toujours faible en France et en Europe doublée par des événements exceptionnels (tourisme morose suite aux attentats, fortes inondations et grèves au printemps), le Groupe SNCF a poursuivi son ambition, engrangeant des succès significatifs dans tous les métiers :

— en Île-de-France, le trafic voyageurs augmente de +3,5% grâce notamment au dézonage tarifaire. Transilien améliore sa régularité alors que les interruptions du trafic pour cause de colis suspects se multiplient ;

— sur les liaisons longues distances, les offres low-cost multimodales se déploient. Ouigo s'étend sur Tourcoing,

Rennes et Nantes. Avec 76% de voyageurs supplémentaires, Ouigo, Ouibus et Ouicar connaissent un vif succès alors que la concurrence se durcit ;

— TGV France attire de nouveaux voyageurs en 2016 grâce notamment aux « petits prix » et la nouvelle offre TGV POP ;

— en régions, le contrat TER Grand Est a été signé. L'activité TER met en œuvre du programme de transformation CAP TER 2020 au bénéfice des autorités organisatrices et des voyageurs ;

— Intercités accélère son offensive commerciale fondée sur des prix compétitifs (prems, loisir réduit, Happy Hour, Offres de Dernière Minute, 100% éco) face à une concurrence modale accrue (covoiturage notamment) ;

— les gares se modernisent pour répondre aux besoins des voyageurs en commerces. Le revenu de concessions croît de +8% ;

— Keolis renforce sa position avec de nouveaux contrats gagnés dont les trains de banlieue de la région Rhin-Ruhr en Allemagne, la ligne de métro automatique à Shanghai, le tramway à Manchester et le contrat multimodal de Newcastle en Australie. À noter également le renouvellement de plus de 90% des contrats en France (notamment Lyon et Dijon) et l'amélioration de sa rentabilité en particulier sur le contrat de Boston. Keolis franchit 3 milliards de voyageurs transportés et réalise 50% de son activité à l'international ;

— le trafic des activités ferroviaires de marchandises en Europe est en croissance de +12% (en volume hors fret SNCF) ;

— SNCF Logistics affiche un chiffre d'affaires qui dépasse les 10 Mds€ (55% à l'international), porté en 2016 par la dynamique des activités de Geodis, de STVA (logistique automobile) et la gestion d'actifs (Ermewa). Croissance des contrats Geodis Grands Comptes de +10% par rapport à 2015 et développement sur les marchés de l'aéronautique et de la Défense (notamment avec Thales) ;

— OHL, racheté fin 2015, devenu Geodis America, confirme sa bonne complémentarité et tous ses objectifs sont dépassés ;

— SNCF Réseau poursuit sa politique de performance industrielle : digitalisation et modernisation de la maintenance, massification et optimisation du temps des travaux, nouveaux équipements et développement de partenariats industriels et accélération de la modernisation du réseau Île-de-France (1,2 Mds€ consacrés en 2016 dont 0,7 Md€ pour le renouvellement). Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Est 2^{ème} phase (1,9 Mds€ d'actifs). Fin du bouchon ferroviaire de Bordeaux, après 11 ans d'études et travaux pour 435 M€. Inauguration des Commandes Centralisées de Réseau (tours de contrôles ferroviaires). Signature du contrat Nexteo pour le projet EOLE : futur système automatique d'espacement entre les trains.

6.1.2 Poursuite des investissements au service des clients

Conformément aux objectifs, les investissements réalisés sont encore très importants en 2016. Leur montant atteint 8,6 Mds€ dont 65% par financements propres SNCF.

5,2 Mds€ sont consacrés au réseau ferroviaire dont 2,8 Mds€ pour son renouvellement. Les efforts sont concentrés sur les zones hyper denses des transports du quotidien, dont l'Île-de-France.

14- Cf. « Performance économique de l'engagement sociétal 2015 ». Cela concerne notamment les dispositifs de médiation, chantiers d'insertion, TIG, achats solidaires, etc.

15- 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. En 2014, les gains par coûts évités étaient de 35,3 millions d'euros pour SNCF et 12,3 millions pour la collectivité.

Avec 5,2 Mds€ d'investissements engagés sur le réseau ferroviaire, accélération en 2016 de tous les programmes d'actions sécurité et poursuite de la mobilisation pour la maintenance et la rénovation (dont un programme de renouvellement et performance atteignant un niveau record de 2,8 Mds€ traduisant l'effort porté à la remise à niveau du réseau existant):

— près de 1 100 km de voies renouvelées dont plus de 200 km en Île-de-France (plus de 1 500 chantiers au total dont la moitié réalisée la nuit);

— plus de 460 renouvellements d'aiguillages;

— 4 200 km de caténaires vérifiés ou remplacés.

3,4 Mds€ sont affectés aux activités de transporteur (SNCF Mobilités) dont la moitié pour le matériel roulant (notamment 22 rames Francilien, 110 rames pour les TER en Régions, 10 rames TGV, 4 rames Eurostar etc.).

6.1.3 Le digital et le porte à porte, priorités du Groupe

Avec 200 M€ investis, 2016 marque un tournant pour le digital. Côté industriel, les technologies digitales améliorent le contrôle des infrastructures, des trains et des gares (télédiagnostic, supervision et maintenance préventive...). Côté client, le digital se traduit par le déploiement du wifi gratuit en gare et la progression des ventes en ligne. Voyages-sncf.com affiche une hausse des transactions en ligne de +4,8% avec 9,2 millions de clients actifs.

Le digital facilite le porte à porte. L'application ID Pass, application pivot du groupe dans la proposition de solutions de mobilité porte à porte connaît une forte croissance. Et Keolis intègre LeCab, deuxième acteur du VTC en Île-de-France.

À Lyon, Keolis inaugure la première desserte de transport public par véhicule 100% électrique autonome sans conducteur: NAVLY.

Enfin, Gares & Connexions poursuit le déploiement des pôles d'échanges multimodaux (trains, bus, métro, tramway, taxi, vélo, etc.).

6.2 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016

6.2.1. Contrats de performance avec l'État

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

Quant au contrat de performance à conclure entre SNCF Mobilités et l'État, il a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016. La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. D'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de

dix ans, ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'EPIC SNCF Mobilités en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, son Conseil d'Administration a validé le 20 décembre 2016 le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Ce contrat a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Ce contrat prévoit sur dix ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité à long terme sur les moyens mis à sa disposition. Ces montants très élevés n'avaient notamment jamais été atteints pour la rénovation du réseau:

— une enveloppe de rénovation du réseau structurant sanctuarisée à 34 milliards d'euros;

— 12 milliards d'euros dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER).

Le contrat pluriannuel de performance se traduit également par un engagement fort de performance et d'économies de SNCF Réseau.

6.2.2 Renégociation de l'accord social d'entreprise

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

6.2.3 Décret d'application de la règle d'or relative au financement des investissements de développement

Cette règle a pour objectif de contenir l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio de 18 (dette/marge opérationnelle) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus contribuer au financement des investissements, qui doit alors être assuré par le demandeur (État, Collectivités territoriales,...).

Après validation par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 20 décembre 2016, le décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier 2017 après prise en compte de l'avis de l'ARAFER.

6.2.4 Nouvelle convention 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) pour lesquelles un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé pour évaluer toutes les propositions susceptibles d'être formulées sur ces 6 lignes, y compris la prise en charge de l'exploitation par une autre collectivité.

— la poursuite des concertations avec les Régions, pour faire évoluer l'offre TET de jour, sur la base des préconisations de la commission Duron.

Faute de repreneurs, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé le 21 juillet 2016 la fermeture progressive des 6 lignes de nuit les 1^{er} octobre 2016, 1^{er} juillet et 1^{er} octobre 2017. Il a annoncé également la signature d'une nouvelle convention de cinq ans (2016-2020) pour l'automne avec SNCF Mobilités, qui vise à permettre un meilleur service aux voyageurs et un retour à l'équilibre économique pour SNCF Mobilités. Il a par ailleurs confirmé le financement d'investissements importants et la poursuite de la concertation avec les régions sur certaines lignes.

La convention 2016-2020, équilibrée sur la période, a été validée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités le 16 décembre 2016. Par ailleurs, la Loi de finances rectificative du 29 décembre 2016 a augmenté la contribution attendue de l'État par rapport à la Loi de finances initiale. En conséquence, la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la première année (2016) de la future convention a été intégralement reprise. La reprise inclut une part non utilisée de 83 M€, principalement du fait des contributions additionnelles octroyées (voir note 4.3 des comptes consolidés annuels). La valeur nette comptable des investissements réalisés antérieurement à 2011, année de mise en œuvre de la première convention, n'étant plus garantie dans la nouvelle convention, une perte de valeur a été constatée dans le compte de résultat pour un montant de -84 M€. Si la nouvelle convention est équilibrée sur la période, les flux prévus ne permettent cependant pas de couvrir la valeur nette comptable de ces actifs.

6.2.5 Opération sur le capital d'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 au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération, suspendue à la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, est intervenue le 30 juin 2016. Depuis cette date, la société Akiem est comptabilisée par mise en équivalence. Au 31 décembre 2015, 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 des comptes consolidés annuels.

6.2.6 Monétisation de la créance de crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)

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

Les informations détaillées sont données en note 9 des comptes consolidés annuels.

6.2.7 Reprise de la perte de valeur sur Gares & Connexions

L'élaboration du contrat de performance et de sa trajectoire financière approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 a conduit la direction à revoir son plan stratégique, et notamment celui de l'UGT Gares & Connexions. La révision de la trajectoire et le test réalisé en conséquence ont entraîné la comptabilisation d'une reprise de perte de valeur de 273 M€ sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé.

Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

6.2.8 Maintien de la valeur des actifs Infrastructure

La finalisation du contrat de performance 2017-2026 a constitué un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence, un test de valeur a été conduit au 31 décembre 2016. Les éléments détaillés de ce test sont présentés en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisé au 31 décembre 2015.

6.2.9 Réduction de la dotation en capital

En application de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et du décret 2014-949 du 20 août 2014 relatif à la gouvernance et les opérations de capital, l'État a approuvé, par arrêté du 17 novembre 2016, la réduction de la dotation en capital de l'Épic SNCF Mobilités pour un montant de 1 000 M€ par le transfert aux réserves distribuables.

Suite à cette opération, la dotation en capital de l'Épic SNCF Mobilités s'élève à 1,2 milliard d'euros au 31 décembre 2016, les dotations immobilières restant inchangées à 2,8 milliards d'euros (voir note 6.4 des comptes consolidés annuels).

6.2.10 Versement de la dotation à SNCF Réseau

Le dispositif de versement d'une dotation par SNCF à SNCF Réseau a été mis en œuvre dans les comptes 2016. La collecte des fonds et le versement s'effectuent via un fonds de concours de l'État créé à cet effet.

Le dispositif a donné lieu à la comptabilisation au 31 décembre 2016 de 126 M€ :

— en charge à payer au sein de la marge opérationnelle au titre du versement au fonds de concours ; et

— en subvention d'investissement de régénération à recevoir du fonds de concours.

6.2.11 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (BREXIT)

Le 23 juin 2016, le Royaume-Uni s'est prononcé, dans le cadre d'un référendum, en faveur d'une sortie de l'Union Européenne (« Brexit »). Le groupe exerce, dans ce pays, des activités de transport de voyageurs (à travers principalement Eurostar et des co-entreprises au sein de Keolis) et de marchandises (à travers des filiales Geodis et STVA principalement). Les filiales présentes au Royaume-Uni contribuent, sur l'exercice 2016, à hauteur de 1 376 M€ au chiffre d'affaires du groupe,

dont 1 003 M€ pour Eurostar. Quant aux co-entreprises au sein de Keolis, elles présentent une valeur de mise en équivalence de 31 M€ au 31 décembre 2016 dans l'état de situation financière consolidé.

À ce stade, il est trop tôt pour déterminer si la décision exprimée par le peuple britannique aura des conséquences financières et/ou en termes d'activité pour le groupe.

6.3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

6.3.1 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

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

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

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

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

Les engagements pris sont sans incidence sur les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2016.

6.3.2 Nouveau découpage sectoriel

La publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 a pour conséquence, à compter du 1^{er} Janvier 2017, d'ajuster le positionnement de Gares & Connexions au sein de SNCF en créant un métier de plein exercice. Il en résultera une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part et non plus comme un secteur au sein de SNCF Voyageurs.

6.3.3 Signature des actes de vente de biens immobiliers

Des cessions immobilières ont été conclues courant janvier 2017 et générées des plus-values immobilières pour un montant global de 105 M€. Ces résultats de cessions seront comptabilisés sur 2017 sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Sur ces cessions, un montant de 86 M€ a été encaissé dont 41 M€ tout début janvier 2017.

6.3.4 Émission d'un emprunt obligataire

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

6.3.5 Diminution de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST)

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

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période (voir note 2.1 des comptes consolidés annuels). Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de SNCF Mobilités au financement des TET.

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

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

6.3.6 Avis de l'ARAFER sur le DRR 2018

Dans son avis exprimé le 1^{er} février 2017, l'ARAFER ne valide pas les tarifs proposés par SNCF Réseau dans le Document de Référence du Réseau pour 2018 (DRR 2018). Les éventuelles conséquences de cet avis n'ont pas été prises en compte dans les tests de perte de valeur (voir note 4.3 des comptes consolidés annuels), le groupe considérant que la discussion avec l'Autorité n'est pas achevée.

6.4. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE

6.4.1 Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats 2016 avec ceux de 2015 est affectée par les variations suivantes :

En millions d'euros	Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Réseau	
Variation de périmètre 2015¹	
Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	-38
SNCF Voyageurs	
Variations de périmètre 2015¹	
Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	-38
Création THI Factory	40
Prise de contrôle Eurostar	405
Variation des taux de change	-64
SNCF Logistics	
Variations de périmètre 2015¹	
Acquisition groupe OHL	1 090
Prise de contrôle Akidis	0
Variations de périmètre 2016	
Prise de contrôle Thalès Geodis Freight Logistics	15
Cession EVS	-1
Perte de contrôle Akiem	-21
Variation des taux de change	-113
Keolis	
Variations de périmètre 2015¹	
Acquisition groupe ATE	41
Acquisition Voyages Fouache et Fouache Évasion	6
Acquisition Van Rompaye NV	2
Variations de périmètre 2016	
Acquisition Effia Stationnement BGD	1
Acquisition groupe Daniel Meyer	38
Acquisition Cars Gembloutois	2
Acquisition Le Cab	12
Variation des taux de change	-25
Corporate	
Variations de périmètre 2015¹	
Acquisition OuiCar	3
Prise de contrôle Eurostar - effet indirect	-3
Variation de périmètre 2016	
Perte de contrôle Akiem - effet indirect	6
TOTAL	1 358

1- Opérations réalisées en 2015 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2015 / 2016.

6.4.2 Résultats du Groupe

En millions d'euros	2016	2015*	Variation 2016 vs 2015	
			M€	%
Chiffre d'affaires	32 273	31 393	880	2,8%
Péages	-702	-578	-125	21,6%
Achats et charges externes hors péages	-12 909	-12 347	-562	4,6%
Impôts et taxes	-1 302	-1 255	-47	3,7%
Charges de personnel	-13 743	-13 287	-456	3,4%
Autres produits et charges	527	499	28	5,6%
Marge opérationnelle	4 144	4 425	-282	-6,4%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	4 144	4 621	-478	-10,3%
Dotations aux amortissements	-2 357	-2 860	503	-17,6%
Variation nette des provisions	-44	-311	266	-85,8%
Résultat opérationnel courant	1 742	1 254	488	38,9%
Résultat de cession d'actifs	221	274	-53	-19,5%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	26	686	-660	-96,2%
Pertes de valeur	138	-12 324	12 462	-101,1%
Résultat opérationnel	2 126	-10 110	12 236	-121,0%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	53	-66	120	-180,6%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	2 179	-10 176	12 356	-121,4%
Coût financier net des avantages du personnel	-38	-17	-21	118,5%
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 483	31	-2,1%
Résultat financier	-1 491	-1 500	10	-0,7%
Résultat avant impôt	689	-11 677	12 366	-105,9%
Impôt sur les résultats	-139	-550	411	-74,8%
Résultat net des activités ordinaires	550	-12 227	12 777	-104,5%
Résultat net d'impôt des activités transférées		2	-2	-100,0%
Résultat net de l'exercice	550	-12 225	12 775	-104,5%
Résultat net - Part du groupe	567	-12 228	12 795	-104,6%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-17	2	-19	-804,3%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	<i>12,8%</i>	<i>14,1%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>5,4%</i>	<i>4,0%</i>		

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1 des comptes consolidés annuels).

6.4.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe SNCF s'élève à 32 273 M€ à fin décembre 2016, soit une augmentation de 880 M€ (+2,8%) par rapport à 2015 qui s'explique par :

— un effet périmètre pour +1 560 M€;

— un effet change pour -202 M€;

— une variation organique pour le Groupe de -477 M€ (-1,5%); celle des métiers est la suivante (données aux bornes des métiers) :

SNCF Réseau	-93 M€,	-1,4%
SNCF Voyageurs	-310 M€,	-2,0%
SNCF Logistics	-89 M€,	-1,0%
Keolis	-4 M€,	-0,1%
SNCF Immobilier	+11 M€,	+1,7%
Corporate	-23 M€,	-0,7%

6.4.2.2 Marge opérationnelle

À 4 144 M€ en 2016, la marge opérationnelle se dégrade de 282 M€, soit de 6,4%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 14,1% à 12,8% entre 2015 et 2016.

La perte de marge opérationnelle consécutive au mouvement social de l'exercice 2016 a été estimée à près de 200 M€.

En millions d'euros	2016	2015	Variation 2016 vs 2015		Variation 2016 vs 2015 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	32 273	31 393	880	2,8%	-477	-1,5%
Charges de personnel	-13 743	-13 287	-456	3,4%	54	-0,4%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 395	-10 788	-608	5,6%	9	-0,1%
Péages	-702	-578	-125	21,6%	23	-4,0%
Energie de traction et carburant	-987	-1 061	73	-6,9%	88	-8,3%
Impôts et taxes	-1 302	-1 255	-47	3,7%	-12	1,0%
Marge opérationnelle (MOP)	4 144	4 425	-282	-6,4%	-315	-7,1%
TAUX MOP / CA	12,8%	14,1%				

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

Les achats d'énergie de traction et carburant diminuent de 88 M€ (-8,3%) sous les effets conjugués d'une baisse des volumes et d'une baisse des prix du pétrole et de l'électricité.

6.4.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 742 M€, en hausse de 488 M€ par rapport à 2015.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 4,0% en 2015 à 5,4% en 2016.

La dégradation de la marge opérationnelle de 282 M€ est plus que compensée par la baisse des dotations aux amortissements pour 503 M€ en lien principalement avec les dépréciations d'actifs constatées en fin d'exercice 2015 sur les actifs SNCF Réseau et les actifs TGV.

Par ailleurs l'évolution de la variation nette des provisions est favorable : dotation nette de -44 M€ en 2016 contre une dotation nette de -311 M€ en 2015.

6.4.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 12 236 M€ et s'établit à 2 126 M€.

Les pertes de valeur 2016 (138 M€) se composent principalement d'une reprise de dépréciation de 273 M€ de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions et de la dépréciation des actifs Intercités pour -84 M€. En 2015 ce poste se composait notamment des 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€.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** avait été essentiellement affecté 2015 par la prise de contrôle d'Eurostar International Limited.

Le résultat de cession d'actifs 2016 comprend à hauteur de 68 M€ le résultat généré par l'opération de périmètre Akiem. Le reliquat de ce poste se compose principalement de cessions immobilières.

6.4.2.5 Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

En 2015 le solde de ce poste (-66 M€) se composait 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.

6.4.2.6 Résultat financier

Le résultat financier 2016 ne présente pas d'évolution significative par rapport à 2015.

6.4.2.7 Impôt sur les résultats

Le montant de l'impôt sur les résultats diminue de 411 M€. L'exercice précédent avait été affecté par des dépréciations des impôts différés pour 272 M€.

6.4.2.8 Résultat net part du Groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 567 M€, contre une perte de -12 228 M€ en 2015, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de -17 M€.

La progression de 12 795 M€ du résultat est imputable à hauteur de 12 462 M€ à la variation des pertes de valeurs constatées entre 2015 et 2016 et à hauteur de 272 M€ à la dépréciation d'impôts différés actif constatée en 2015.

Hors pertes de valeur et dépréciations d'impôts différés le résultat net progresse de 61 M€ et s'établit à +430 M€ à fin décembre 2016.

6.5. UNE ORGANISATION EN CINQ MÉTIERS (À FIN 2016)

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 Île-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
	Voyages SNCF			
Maintenance et travaux	Gares & Connexions activité régie par la loi	Ermewa	Nouvelles mobilités Le Cab Navya	Gestion et développement du patrimoine résidentiel
Ingénierie et projets				
Île-de-France		STVA	EFFIA Stationnement B2B	

6.5.1. 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	2 336	14 756	9 938	4 974	158	110		32 273
b) Chiffre d'affaire interne	4 026	634	194	101	493	2 950	-8 398	
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 361	15 391	10 133	5 075	651	3 060		32 273
Marge opérationnelle	1 909	1 319	490	294	143	-12		4 144
Résultat opérationnel courant	996	646	161	41	44	-148		1 742
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	996	648	177	67	44	-137		1 795
Investissements nets ¹	3 440	1 106	385	264	157	173		5 525
Investissements tous financements ²	5 057	2 488	385	284	159	200		8 573

1- Investissements nets obtenu par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie : «Acquisitions des immobilisations corporelles et incorporelles y compris les investissements en crédit bail», «Nouveaux actifs financiers de concession nets des encaissements et «Subventions d'investissement encaissées».

2- Investissements tous financements : voir définition note 2 Le Groupe SNCF en quelques chiffres

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.

6.5.1.1. SNCF Réseau



SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30 000 km de lignes, dont 2 000 de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 26 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

En millions d'euros	2016	2015	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	2 336	2 402	-66
b) Chiffre d'affaires interne	4 026	4 052	-26
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 361	6 454	-93
Marge opérationnelle	1 909	2 014	-105
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	30,0%	31,2%	
Résultat opérationnel courant	996	761	235
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	996	762	235
Investissements nets	3 440	3 830	-390

Faits marquants

Première année complète depuis la mise en œuvre de la réforme et la création de SNCF Réseau, 2016 aura été une année riche en événements.

En dépit d'un environnement complexe marqué par les inondations, les grèves et les attentats du 1^{er} semestre, plus de 5 milliards d'euros de maintenance et de régénération du réseau ont été réalisés. Cela représente plus de 1 500 chantiers, à travers toute la France.

Ainsi, les investissements pour la sécurité, priorité du Groupe Public Ferroviaire, ont été renforcés, par exemple à travers le programme Excellence Sécurité PRISME. Dans le cadre du programme VIGIRAIL, 445 aiguillages ont été renouvelés en 2016 après 409 en 2015.

Par ailleurs, poursuivant son engagement de « sévèrisation »

de ses règles de maintenance SNCF Réseau accélère le rythme de remplacement de certains composants et s'assure du respect du « juste à temps » dans la correction de défauts. Par exemple, le remplacement de 16 000 coupons de rails a été traité sur l'année 2016 dont près de 4 000 en Île-de-France.

La zone dense d'Île-de-France est caractérisée par une concentration de trafics exceptionnelle. En 2016, près de 700 M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, en forte augmentation par rapport à 2015. SNCF Réseau a ainsi renouvelé 167 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, contre 148 en 2015, et 214 km de voies, contre 123 km l'année dernière (+74%). Le prolongement de la ligne Eole vers l'ouest est entré en phase active avec la signature du marché NExTEO (futur système automatique d'espacement entre les trains, destiné au tronçon central du RER E) et l'accord sur un protocole de financement en cours de signature par l'ensemble des partenaires publics.

Dans les autres régions, après onze ans de travaux et un investissement de 435 millions d'euros, le bouchon ferroviaire de Bordeaux a été supprimé début mai 2016 avec la dernière phase de travaux qui permettront d'accueillir dès 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.

Les lignes 7 à 9 et les capillaires frets ont également bénéficié des efforts de SNCF Réseau : des lignes ont été réouvertes en 2016 comme Oloron-Bedous, Chartres-Voves ou Fécamp-Breauté, ainsi que la ligne du Bec d'Ambès pour le fret.

La mutation industrielle de SNCF Réseau au service de la performance est portée par le développement des nouvelles technologies :

- le périmètre de deux commandes centralisées du Réseau à Dijon et à Lyon a été étendu, marquant le passage vers la télécommande des aiguillages au niveau régional et la programmation informatisée des itinéraires ;

- les développements et le déploiement d'un système de GMAO se poursuivent ;

- le digital au sein des métiers de maintenance : les agents de production ont reçu près de 14 000 tablettes et phablettes.

2016 marque un niveau historique de recrutement. Plus de 3 000 nouveaux collaborateurs ont été recrutés. SNCF Réseau augmente ainsi ses effectifs pour la troisième année consécutive pour les porter à plus de 54 000 collaborateurs.

Par ailleurs, neuf ans après la mise en service de la LGV Est, 106 km supplémentaires ont été mis en service le 3 juillet 2016. L'extension de la LGV Est accélère les liaisons entre l'Alsace et le cœur de l'Europe.

L'entreprise a mis l'accent sur la diversification de ses financements, en termes géographiques et en terme de format, afin d'accroître la diversité de ses sources de financement, la profondeur du marché et ainsi la capacité de financement de l'entreprise à travers :

- une émission publique inaugurale en devise étrangère (US Dollar) d'un montant d'un milliard USD et de maturité 3 ans – 57% de cette émission a été distribuée en Amérique du Nord, Asie et Moyen-Orient ;

- une émission publique inaugurale d'obligations vertes (Green Bond) d'un montant de 900 millions d'Euro et de maturité 15 ans permettant de financer en priorité la modernisation du réseau structurant. SNCF Réseau est ainsi devenu le 1^{er} gestionnaire d'infrastructures ferroviaires au

monde et la 1^{ère} entreprise du secteur des transports en Europe à émettre un Green Bond.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires aux bornes de SNCF Réseau est en baisse de 93 M€ (-1,4%); cette évolution est essentiellement le reflet d'une réduction significative des trafics (-20 millions de trains-km / -4%) conduisant à une diminution des redevances d'infrastructure de 66 M€ (-2%).

Ce recul des trafics s'explique d'abord par un environnement conjoncturel difficile pénalisant l'activité à hauteur de 10,5 millions de trains-km, soit -2,1%. La mise en service de la LGV Est permet d'accroître les redevances de +21 M€, ce qui atténue l'impact de la baisse générale sensible des trafics de -9,5 millions de tr-km (-31 M€) par rapport à 2015 sur le réseau existant.

Par ailleurs la hausse de la compensation fret (+47 M€ par rapport à un montant 2015 en fort retrait) efface la baisse attendue des prestations auprès des tiers et des ventes de matières aux Partenaires Publics Privés des projets de Lignes Nouvelles à Grande Vitesse.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 105 M€ par rapport à 2015. Cette évolution est marquée d'une part par la dégradation du chiffre d'affaires et par la politique de recours accru à la sous-traitance de maintenance (impact de -58 M€), à la mise en œuvre sur un «exercice plein» du mécanisme d'incitation réciproque initiée en mars 2015 avec les clients, qui induit une hausse de 16 M€ des charges commerciales, et enfin à l'augmentation des dépenses informatiques dans un contexte post-réforme, nécessitant la stabilisation des systèmes d'information (-50 M€). A contrario, une production plus importante sur les projets d'investissement a réduit le poids des charges de personnel nettes sur la marge opérationnelle (+125 M€).

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel à fin décembre s'établit à 996 M€ en hausse de 235 M€ par rapport à 2015. L'effet de la dépréciation des actifs 2015 sur la dotation aux amortissements de la période (+360 M€ à fin décembre 2016) explique cette variation.

— Investissements nets

Les investissements nets de subvention diminuent de 390 M€. Ce recul provient de la fin des dépenses d'investissement pour la LGV Est Européenne Phase 2 et des phases finales de réalisation de certains grands projets de développement (Partenariats Public-Privé) et, dans une moindre mesure, de la baisse des investissements sur les projets régionaux. En revanche, les investissements sur le réseau structurant sont en hausse en 2016.

Perspectives 2017

SNCF Réseau a pour ambition de devenir le gestionnaire d'infrastructure le plus performant et le plus innovant d'Europe. Dans cette optique, en 2017, SNCF Réseau mène 1 600 chantiers de modernisation de ses infrastructures. 1 000 km de voies, 500 aiguillages et plus de 400 km de fil caténaire seront renouvelés pour améliorer la performance du réseau. Une quatrième Suite Rapide accompagnera le renouvellement de la voie.

La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite d'opérations d'envergure programmées cette année: mise en service du Poste d'Aiguillage Informatisé de la Gare de Lyon à Paris, de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Paris-Aulnay-Roissy-Mitry, du Tram 11 Express en Île-de-France (Tangentielle Légère Nord) entre le Bourget et Epinay-sur-Seine. Ce projet reliera à terme 14 gares voyageurs, dont six nouvelles sur une longueur d'environ 28 km.

Cependant, l'événement majeur de cette année 2017 sera la mise en service des lignes à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique et Bretagne – Pays de la Loire le 2 juillet. Deux nouvelles LGV seront mises en service concomitamment, une première sur le réseau: 484 km de lignes nouvelles et 70 km de raccordements-jonctions au réseau classique qui mettront Paris à 1h27 de Rennes et à 2h04 de Bordeaux. Ces travaux d'ampleur inégalée s'accompagnent d'une nouvelle offre de services pour tous les territoires. Les bénéfices attendus concernent tous les utilisateurs du réseau, les TGV, mais aussi les trains régionaux (TER), les trains de plus longue distance (TET) ou les trains de fret. D'ici la fin d'année, le contournement Nîmes-Montpellier sera également mis en service.

L'industrialisation de l'innovation est un engagement fort et définitif dans le digital et l'automatisation de nos systèmes pour superviser, maintenir, rénover et exploiter le Réseau Ferré National. C'est un processus de transformation en profondeur du métier. A titre d'illustration, le conseil d'administration du 20 décembre 2016 a de plus autorisé la création en 2017 de la filiale Altametrus qui sera chargée d'industrialiser l'exploitation des drones au service de l'acquisition de données de maintenance et de surveillance des infrastructures.

Pour relever les défis de SNCF Réseau, la refonte des modes d'acquisition, de partage et de transmission des connaissances (recrutement, formation, GPEC) est nécessaire et sera engagée en 2017 pour accompagner les enjeux d'importants recrutements.

Le Document de Référence du Réseau pour l'Horaire de Service 2018 publié fin 2016 prévoit une refonte des prestations minimales d'une part et des prestations relatives à l'usage des installations de service d'autre part. Cette réforme tarifaire s'est attachée à:

— prendre en compte les avis et recommandations de l'ARAFER;

— préserver les recettes du Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, absolument nécessaires au renouvellement et à la maintenance du réseau;

— prendre en compte les observations des différentes parties intéressées (entreprises de fret, de voyageurs, associations de syndicats professionnels, toutes les régions).

Dans ce cadre, SNCF Réseau accompagne la préparation de l'ouverture à la concurrence et s'est engagé à apporter son expertise et sa connaissance fine du réseau aux Autorités Organisatrices. L'État et les Régions décident en effet de l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs.

2017 est la première année du contrat pluriannuel de performance, contrat sur dix ans entre l'État et SNCF Réseau, qui donne une visibilité long terme et partagée sur la trajectoire et les engagements réciproques, ainsi que des moyens, qui augmentent en volume et sur la durée, d'une ampleur sans précédent (46 milliards sur 10 ans).

6.5.1.2 SNCF Voyageurs

Le métier SNCF Voyageurs est composé de :

- SNCF Transilien, Régions et Intercités ;
- Voyages SNCF ;
- Gares & Connexions.

En millions d'euros	SNCF Transilien, Régions, Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Intra-métier	Total SNCF Voyageurs
a) Chiffre d'affaires externe	7 743	6 775	239		14 756
b) Chiffre d'affaires interne	671	704	998	-1 738	634
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 413	7 478	1 238	-1 738	15 391
Marge opérationnelle	481	633	206		1 319
Résultat opérationnel courant	319	230	98		646
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	319	232	97		648
Investissements nets	154	733	219		1 106

SNCF TRANSILIEEN, RÉGIONS ET INTERCITÉS

SNCF TRANSILIEEN, 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	2016	2015	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	7 743	7 810	-68
b) Chiffre d'affaires interne	671	693	-22
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 413	8 503	-90
Marge opérationnelle	481	539	-58
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,7%	6,3%	
Résultat opérationnel courant	319	201	118
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	319	201	118
Investissements nets	154	163	-10

Faits marquants

Transilien

— Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, le contrat STIF-SNCF Mobilités 2016-2019 prévoit un développement de l'offre de transport et un renforcement de la qualité de service avec un objectif complémentaire de revenus de la lutte anti-fraude de 10 M€ par an ;

— SNCF et Siemens ont signé le 10 février un contrat pour la mise en œuvre de NEXTEO. Il s'agit du premier marché d'envergure passé dans le cadre du projet Eole (prolongement du RER E à l'ouest). Ce nouveau système d'exploitation permettra de faire circuler plus de trains à une vitesse plus rapide (120 km/h). Sa mise en œuvre permettra de réaliser un véritable saut de performance pour les déplacements des voyageurs en Île-de-France ;

— SNCF, RATP, Comutitres et le STIF ont créé un plateau commun dédié au projet Programme de Modernisation de la Billettique (PMB). Ce projet a pour objectif de concevoir en commun la billettique du futur entre les acteurs des transports en Île-de-France, comme par exemple le paiement à l'usage, le post paiement ou l'utilisation de la carte bancaire comme titre de transport ;

— Le Conseil du STIF a adopté, mercredi 13 Juillet 2016, le schéma directeur du matériel roulant prévoyant le renouvellement ou la rénovation de 708 trains ;

— Afin de désenclaver un territoire aujourd'hui insuffisamment desservi par les transports en commun, la ligne du tramway T4 sera prolongée depuis la gare de Gargan vers Clichy-Montfermeil. Le lancement des travaux a eu lieu le 18 octobre 2016 ;

Régions

— L'année 2016 a été marquée par le début des travaux de renouvellement et de prolongation de plusieurs conventions ;

— Un nouveau programme, Cap TER 2020, est mis en place pour les quatre années à venir afin de construire avec les Autorités Organisatrices, la mobilité du quotidien et faire gagner SNCF dans l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs ;

— Une nouvelle convention TER avec la région Grand Est a été signée le 19 décembre 2016 pour la période 2017-2024. Cette nouvelle convention va permettre de renforcer considérablement l'offre de transport, avec 200 trains supplémentaires chaque jour.

Intercités

— Intercités a renforcé ses efforts commerciaux centrés sur les petits prix pour contenir la concurrence et l'érosion des trafics. Il a également maintenu ses efforts pour améliorer le service aux clients avec une qualité de production au-delà des objectifs notamment sur le volet régularité;

— Les travaux de rénovation du parc se sont poursuivis sur l'année 2016 afin d'améliorer le confort des voyageurs. Certains programmes sont d'ailleurs finalisés notamment sur Paris-Limoges –Toulouse et Paris-Clermont Ferrand;

— Le 6 octobre 2016, l'État a annoncé la commande de 15 rames TGV pour doter la transversale Sud Bordeaux-Marseille à horizon 2021 et a confirmé la levée d'option pour la commande de 30 rames Régiolis ainsi que la parution d'un cahier des charges pour la fourniture de nouveaux trains Intercités pour les lignes structurantes Paris-Limoges et Paris-Clermont Ferrand.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 aux bornes de SNCF Transilien, Régions et Intercités est en recul de 90 M€ soit -1,1% par rapport à 2015. Cette évolution est liée à hauteur de 115 M€ aux effets des mouvements sociaux du premier semestre 2016.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, Régions et Intercités recule de 58 M€ (-10,8%) entre 2015 et 2016. Les mouvements sociaux expliquent en très grande partie cette tendance.

— Résultat opérationnel courant

le résultat opérationnel courant croît de 118 M€ en lien avec une évolution favorable de la variation nette des provisions de 185 M€ (voir point 6.1.2 des événements majeurs de l'exercice).

— Investissements nets

Le volume d'investissements nets 2016 de SNCF Transilien, Régions et Intercités reste à un niveau proche de celui de 2015.

Perspectives 2017

Transilien

— En 2017, Transilien poursuivra son programme d'investissements prévus au contrat STIF et portant sur la modernisation de la billetterie et un objectif de disposer de 700 rames neuves ou rénovées à horizon 2021;

— Transilien devra également accompagner les importants travaux sur son réseau (800 millions d'euros par an) en anticipant les incidences sur les circulations;

— D'ici fin 2017, Transilien veillera à respecter ses engagements contractuels à la fois pour les services en gare, les actions de sûreté et la lutte anti-fraude.

Régions

— Au travers de son programme CAP TER 2020, TER se fixe comme ambitions:

- la reconquête commerciale et une augmentation des recettes dans un contexte incertain de liberté tarifaire donnée aux Régions;
- l'amélioration de la qualité de service devant se traduire par une diminution sensible des trains supprimés et l'amélioration de la régularité;
- la maîtrise de ses coûts d'exploitation.

Intercités

— Intercités va poursuivre ses actions commerciales et marketing afin de stabiliser les recettes voyageurs et le trafic;

— La nouvelle convention TET (Trains d'Equilibre du Territoire) sera mise en œuvre par Intercités. Les équipes seront mobilisées autour d'un projet ambitieux et adapté au nouveau périmètre des lignes conventionnées.

VOYAGES SNCF

VOYAGES SNCF		
EPIC	FILIALES	
TRANSPORTEURS	TGV France Ouigo	iDTGV
	TGV Europe	Eurostar Westbahn Lyria Elipsos
	Thalys Alleo TGV Italia	
DISTRIBUTION	Auto-Train Luxembourg-Bâle Trains spéciaux	Ouibus iDVroom
		voyages-sncf.com CRM Services Rail Europe Avancia 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	2016	2015*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	6 775	6 706	68
b) Chiffre d'affaires interne	704	688	16
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	7 478	7 394	84
Marge opérationnelle	633	867	-235
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	8,5%	11,7%	
Résultat opérationnel courant	230	307	-77
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	232	204	28
Investissements nets	733	599	134

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

— voyages-sncf.com a annoncé en mars la création d'une filiale en Chine et le rachat de Rail Plus, spécialiste du rail en Australie et en Nouvelle-Zélande. Le Groupe opère ses activités extra-européennes sous la marque Rail Europe. À l'issue de ces opérations, cette zone deviendra le deuxième marché de Rail Europe après les États-Unis;

— Au cours du premier semestre 2016, Thalys a lancé une nouvelle offre low cost, IZY. Elle renforce sa position de leader sur le trajet Paris-Bruxelles et devient également première entreprise ferroviaire européenne à proposer un service international de telle importance à prix réduits. Les petits prix IZY ont pour objectif de séduire une clientèle loisir, prête à renoncer aux services à bord (wi-fi, restauration...) et accordant moins d'importance au temps de trajet;

— Ouibus a annoncé cet été l'extension de son réseau. Il multiplie par quatre l'offre proposée avec plus de 1500 trajets et un doublement des destinations desservies en France et en Europe;

— La mise en service du dernier tronçon de 106 km de la deuxième phase de la LGV Est a eu lieu le 3 juillet 2016. L'achèvement de cette ligne met la Gare de l'Est à 1h46 de Strasbourg, contre 2h20 précédemment.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF aux bornes de cette activité est en progression 84 M€ (1,1 %). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 413 M€ dont 373 M€ en lien avec la prise de contrôle d'Eurostar et 40 M€ en lien avec la création de Thalys International;
- un effet change défavorable de 64 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF recule de 265 M€ (-3,6%). Cette évolution concerne aussi bien l'activité domestique affectée par la conflictualité du premier semestre 2016 que l'activité Europe pénalisée par les attentats.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 235 M€ en lien direct avec le recul de l'activité.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF se dégrade de 77 M€ et s'établit à 230 M€; le recul de la marge opérationnelle est en grande partie compensée par la diminution des dotations aux amortissements affectées par les dépréciations d'actifs de 2015.

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

En 2015 ce poste avait été affecté par la quote-part de résultat net d'Eurostar pour -91 M€. Celle-ci avait été impactée 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 733 M€ en 2016 contre 599 M€ en 2015. Cette évolution s'explique principalement par une hausse des investissements de la filiale Thalys et de l'activité TGV France.

Perspectives 2017

— En juillet 2017, Voyages SNCF mettra en service les lignes à grande vitesse Océane et Armorique;

— Ouigo poursuivra son développement en 2017 avec notamment des nouvelles dessertes vers Bordeaux et Strasbourg;

— La relance du chiffre d'affaires par le trafic sera poursuivie ainsi que la revalorisation de l'offre par l'amélioration de l'expérience clients et le lancement de la nouvelle gamme tarifaire.

GARES & CONNEXIONS

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

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 Retail & Connexions (valorisation commerciale en gare).

En millions d'euros	2016	2015	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	239	256	-17
b) Chiffre d'affaires interne	998	951	47
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	1 238	1 208	30
Marge opérationnelle	206	220	-14
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	16,6%	18,2%	
Résultat opérationnel courant	98	102	-4
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	97	101	-5
Investissements nets	219	183	35

Faits marquants

— Gares & Connexions poursuit le déploiement des Pôles d'Échanges Multimodaux notamment à Cannes, Bordeaux et Versailles Chantiers. L'année 2016 a également vu la livraison de la gare rénovée de Grenoble;

— L'arrêté autorisant l'ouverture dominicale des commerces dans douze gares françaises a été publié au JO en février 2016;

— En 2016, Gares & Connexions a dû faire face à une forte augmentation des coûts de sûreté en lien avec l'enjeu de sécurisation des gares (installation de portiques de sûreté pour Thalys et renforcement des équipes de sûreté);

— Le Conseil d'État a validé en octobre 2016 l'avis défavorable donné le 17 février 2015 par l'ARAFER sur le projet de redevances relatives aux prestations régulées de Gares & Connexions dans les gares ferroviaires de voyageurs pour l'horaire de service 2016.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Gares & Connexions aux bornes de l'activité est en progression de 30 M€ (2,5%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 14 M€ entre 2015 et 2016. L'essentiel de cette baisse est lié à l'effet des grèves du premier semestre et à l'augmentation des charges de sécurisation des gares non répercutées aux transporteurs.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 4 M€; s'il suit l'évolution de la marge opérationnelle il est également affecté positivement par la baisse des dotations aux amortissements de 10 M€ consécutivement aux 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 (+35 M€) concerne principalement des opérations de rénovation du patrimoine dans des gares des LGV Océane et Armorique qui seront mises en service en 2017.

Perspectives 2017

— Gares & Connexions poursuivra en 2017 la dynamique commerciale des concessions et redevances. La recherche de revenus externes au système ferroviaire doit bénéficier directement au niveau de service offert aux voyageurs, au financement des investissements et à la maîtrise des charges facturées aux transporteurs et aux Autorités Organisatrices;

— Le rapport du Gouvernement au Parlement relatif au transfert de la gestion des gares à SNCF Réseau, aux Régions ou à un établissement public ad hoc intégré au Groupe, prévu pour fin 2016, est toujours en attente;

— Le nouveau modèle tarifaire est toujours en cours de négociation et d'adaptation.

6.5.1.3 SNCF Logistics

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
ERMewa		Ermewa Group
TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES ET MULTIMODAL	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail
STVA		STVA

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

En millions d'euros	2016	2015*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	9 938	9 020	918
b) Chiffre d'affaires interne	194	231	-36
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	10 133	9 251	882
Marge opérationnelle	490	295	195
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	4,8%	3,2%	
Résultat opérationnel courant	161	-71	232
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	177	-68	245
Investissements nets	385	309	76

*Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

Geodis

— Le volume d'affaires est en progression, porté par l'acquisition du logisticien OHL, les activités de Freight Forwarding, de logistique contractuelle et une activité dynamique sur l'ensemble des métiers avec une accélération sur la fin de l'année;

— Geodis a étendu son partenariat avec Air Liquide pour les opérations de transport au départ des sites allemands. Le nouveau contrat signé pour 4 ans, concerne les expéditions de gaz atmosphérique et d'hydrogène depuis les sites de Francfort et Ludwigshafen vers des clients industriels et des hôpitaux en Europe du Nord et dans les pays scandinaves;

— Kaporal et Geodis ont signé en avril un nouveau contrat de 4 ans pour gérer la logistique de la marque à partir de son entrepôt de Grans (Bouches-du-Rhône);

— Le 30 juin 2016, Geodis a conclu un partenariat pour une durée de trois ans avec Playmobil France concernant le transport de jouets depuis l'entrepôt basé en Allemagne vers l'ensemble des revendeurs situés en France;

TFMM

— Le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal (TFMM) a enregistré de nombreux succès commerciaux sur l'année 2016: de nouveaux contrats en transport combiné international ont été conclus pour des opérateurs belge (Inter Ferry Boat), espagnol (Sesé) et franco-italien (Cemat/Novatrans), des renouvellements et des prolongations de contrats (prolongation des trafics KombiVerkehr, prolongation de deux ans du contrat Uniper pour les trafics de charbon et d'un an pour le contrat Arkema);

— Dans un contexte macro-économique très dégradé (crise céréalière majeure, concurrence de l'acier chinois importé à bas prix en Europe, poursuite de la crise pétrolière...) Fret SNCF a poursuivi en 2016 les mesures d'optimisation des moyens permettant de maintenir, hors impact grève, la marge opérationnelle 2016 au niveau de celle de 2015;

— Les filiales TFMM (autres transporteurs ferroviaires et transport multimodal) ont maintenu une forte dynamique commerciale.

Ermewa

— 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 point 6.2.5 des événements majeurs de l'exercice).

STVA

— L'année 2016 a été marquée par le renouvellement de contrats notamment avec Porsche et Mercedes en Allemagne.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 aux bornes de SNCF Logistics est en hausse de 882 M€ (+9,5%) par rapport à 2015. Il a été affecté par:

— un effet périmètre pour +1 084 M€ dont le détail figure dans le point 6.3.1;

— un effet change pour -113 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 1,0% (-89 M€). Les mouvements sociaux du premier semestre 2016 ont dégradé le chiffre d'affaires de 54 M€.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 195 M€; après prise en compte des effets périmètre et change et de l'incidence de l'amende de l'autorité de la concurrence constatée en 2015, la marge opérationnelle se dégrade de 27 M€; l'effet des grèves du premier semestre a été estimé à 46 M€.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 232 M€; il suit l'évolution de la marge opérationnelle. A cela s'ajoute une évolution favorable de la variation nette des provisions (dotation nette de 36 M€ en 2016 contre une dotation nette de 75 M€ en 2015).

— Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en croissance de 76 M€; l'évolution est portée principalement par une hausse des investissements sur des projets de Logistique Contractuelle (Geodis) et par l'achat de wagons et conteneurs par Ermewa.

Perspectives 2017

Geodis

— Au cours du premier semestre 2017, Geodis mettra progressivement en œuvre ses nouveaux accords commerciaux avec IBM;

— Geodis poursuivra en 2017 ses plans de productivité pour stabiliser le ratio MOP/CA autour de 4%.

TFMM

— En 2017, l'activité de transport multimodal connaîtra la reprise du déploiement des nouvelles lignes d'autoroutes ferroviaires, avec le redémarrage de Calais-Le Boulou, le développement de Paris-Sète et le démarrage de Calais-Orbassano.

STVA

— La diversification du portefeuille client se poursuivra sur 2017. La reprise du contrat Renault Distribution en Allemagne et le gain de nouveaux contrats sont prévus;

Ermewa

— Le renouvellement du contrat Fret SNCF dans le courant de l'année représentera un enjeu majeur pour Ermewa Group (contrat portant sur environ 8 000 wagons);

— En 2017, plus de 1 000 wagons et 4 000 conteneurs neufs seront livrés et placés en location permettant la croissance de la flotte Eurotainer et le renouvellement de la flotte Ermewa.

6.5.1.4 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	2016	2015	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	4 974	4 904	70
b) Chiffre d'affaires interne	101	98	2
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	5 075	5 002	72
Marge opérationnelle	294	261	34
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,8%	5,2%	
Résultat opérationnel courant	41	28	13
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	67	50	17
Investissements nets	264	277	-13

Faits marquants

— Keolis a annoncé mi-janvier l'acquisition du groupe 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 Île-de-France et conforte son positionnement sur les futurs projets liés au Grand Paris Express.

— Début janvier 2016, EFFIA est devenu 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 Île-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.

— Keolis a été retenu pour être le futur exploitant de la première ligne de métro automatique de Shanghai au sein de la joint venture Shenka.

— Les Autorités Organisatrices de la région métropolitaine Rhin-Rhur, en Allemagne, ont choisi Keolis pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue qui dessert 11 millions d'habitants de ce territoire situé autour de Dortmund. Keolis confirme ainsi son leadership en matière de services de Mass Transit.

— Aux Pays-Bas, la municipalité d'Almere, 7^{ème} ville des Pays-Bas, a confié à Syntus Keolis Group, la gestion de son réseau de bus pour une durée de dix ans et un montant total de 400 millions d'euros.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 aux bornes de Keolis est en hausse de 72 M€ (+1,4%) par rapport à 2015. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de +102 M€ dont le détail figure dans le point 6.3.1 ;
- un effet change défavorable de -25 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en baisse de -4 M€ (-0,1%). La baisse constatée à l'international est en partie compensée par le développement des activités d'Effia.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 34 M€. Hors effets périmètre et change elle est en hausse de 22 M€. Cette évolution est essentiellement portée par l'international (+12 M€) avec une amélioration de la rentabilité en Amérique du Nord.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 13 M€ en lien essentiellement avec l'évolution de la marge opérationnelle.

— Investissements nets

Les investissements de Keolis régressent de 13 M€. La baisse constatée en France est en partie compensée par une hausse des investissements d'Effia (parkings) et des filiales internationales (Amérique du Nord et Australie).

Perspectives 2017

— À l'international, Keolis travaillera sur d'importants appels d'offres notamment à Riyad en Arabie Saoudite et à Doha au Qatar pour leurs projets de métro.

— Dans un contexte de forte concurrence, Keolis montrera sa capacité de différenciation, notamment avec la réduction d'offre sans perte d'attractivité, le développement des recettes, la lutte anti fraude et le digital.

— En juillet 2017 KeolisAmey, la joint-venture britannique créée par Keolis (60%) et l'entreprise britannique Amey (40%), démarrera l'exploitation et la maintenance de Metrolink, le réseau de tramway de Manchester, plus grand réseau de tramway du Royaume-Uni avec 37 millions de voyageurs chaque année et une flotte de 120 tramways.

6.5.1.5 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 (SNCF MOBILITÉS)
Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du groupe	S2FIT FONCIÈRE IMMOBILIÈRE
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

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	2016	2015	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	158	194	-36
b) Chiffre d'affaires interne	493	447	46
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	651	641	11
Marge opérationnelle	143	142	1
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	21,9%	22,1%	
Résultat opérationnel courant	44	42	3
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	44	42	3
Investissements nets	157	114	43

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier aux bornes de ce métier est en progression entre 2015 et 2016 de 11 M€ soit +1,6%.

Il a été affecté par la sortie de la filiale SCI Ney du périmètre SNCF Immobilier (-4 M€) et par la baisse de l'activité de la filiale SNEF (-20 M€).

En revanche le chiffre d'affaires interne a progressé de 46 M€ suite à la mise en place des conventions de gestion et de valorisation immobilières au 1^{er} juillet 2015.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle s'établit à 143 M€ en 2016 contre 142 M€ en 2015 soit + 0,7%.

Cette évolution s'explique par:

- un effet périmètre défavorable avec la sortie du périmètre de la SCI Ney -4 M€;
- une diminution du résultat de la filiale SNEF -5 M€;
- compensé par des charges moindres dues à la renégociation à la baisse et à la résiliation de baux.

6.5.2 Investissements

En millions d'euros	2016	2015	Evolution	
Investissements tous financements	8 573	8 171	402	+5%
Cessions	401	396	6	+1%
Investissements nets des cessions	8 172	7 775	397	+5%

Les investissements, en progression de 402 M€ par rapport à 2015, s'établissent à 8 573 M€ au 31 décembre 2016. Cette évolution se retrouve principalement sur le métier SNCF Voyageurs (+261 M€).

Le montant des cessions est en progression de 6 M€ par rapport à 2015; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

6.5.3 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.

6.5.3.1 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	2016	2015	Variations
Compensations tarifaires régionales	509	514	-5
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et STIF)	4 391	4 161	230
Tarifs sociaux	15	19	-3
Défense	145	146	-1
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	356	298	58
Redevance d'accès TER et TET	1 831	1 831	0
TOTAL	7 248	6 970	279

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.

6.5.3.2 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	2016	2015	Variations
Subventions d'exploitation	77	87	-10
Encaissement sur actifs financiers de concession	814	787	27
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	2 234	1 738	496
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	78	31	47
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	356	298	58
TOTAL	3 125	2 612	513

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'agit de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) 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.

6.6 EFFECTIFS MOYENS

En millions d'euros	2016	2015	Variation 2016 vs 2015			
			Variation 2016 vs 2015		à périmètre et change constants	
SNCF Réseau	54 966	53 987	+1,8%	979	+1,8%	979
SNCF Voyageurs	74 056	74 354	-0,4%	-297	-0,4%	-297
dont SNCF Transilien, Régions et Intercités	46 845	46 740	+0,2%	105	+0,2%	105
dont Voyages SNCF	23 523	24 113	-2,4%	-590	-2,4%	-590
dont Gares & Connexions	3 688	3 501	+5,4%	187	+5,4%	187
SNCF Logistics	51 568	52 494	-1,8%	-925	-1,8%	-960
Keolis	55 757	55 092	+1,2%	665	+0,2%	130
SNCF Immobilier	1 003	933	+7,6%	70	+7,6%	70
Corporate	21 745	22 541	-3,5%	-795	-3,5%	-795
TOTAL	259 096	259 399	-0,1%	-303	-0,3%	-873

6.7 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2016

Les accords collectifs d'entreprise suivants ont été signés avec les organisations syndicales représentatives (entre parenthèses, date de signature) :

— accord relatif aux modalités d'attribution et de rémunération des congés de formation économique, sociale et syndicale (8 mars 2016) ;

— accord collectif sur l'organisation du temps de travail (14 juin 2016) ;

— accord collectif portant sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis (28 octobre 2016).

6.8 PERSPECTIVES 2017

Accélérer le développement des mobilités pour les clients dans une conjoncture qui invite à la poursuite des efforts de gestion

Environnement économique et géopolitique incertain

La prévision de croissance pour 2017 est marquée du sceau de la prudence en raison notamment des incertitudes sur l'évolution du tourisme et un moindre dynamisme du commerce international (croissance la plus lente des échanges internationaux depuis 2009). Par ailleurs, il reste en 2017 des trafics à redresser : le fret ferroviaire en France, certaines activités ferroviaires touchées par une concurrence de plus en plus agressive.

Dans cet environnement incertain, le groupe SNCF poursuit ses objectifs ambitieux et amplifie ses efforts de réduction de coûts et d'amélioration de la productivité.

L'excellence dans tous les métiers

Les métiers continueront d'évoluer pour répondre aux exigences des clients avec toujours en filigrane la sécurité, la sûreté, la qualité de service et l'information : personnalisation de la relation client, développement du « porte à porte » pour les voyageurs et du « end to end » pour les chargeurs.

SNCF accélérateur de mobilités pour ses clients

— **Un réseau ferroviaire performant**

• Amplification **des efforts d'investissements** (5,3 Mds€) avec priorité au **renouvellement** du réseau utilisé par les transports du quotidien ;

• Montée en puissance de la **transformation industrielle** et de l'industrialisation de l'innovation ;

• Mise en service des **tours de contrôle ferroviaire** Gare de Lyon, Vitry et Saint Denis ;

• Visibilité sur la trajectoire économique et financière grâce au **contrat décennal avec l'État** et poursuite de **plans de performance ambitieux**.

— **Nouvelles lignes pour rapprocher les territoires**
 • **Bordeaux à 2h04 de Paris et Rennes à 1h27 de Paris** avec les mises en service des Lignes à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique en juillet 2017 ;

• Mise en service du **contournement Nîmes Montpellier** fin 2017 ;

• Lancement par Keolis **des métros automatiques d'Hyderabad (Inde) et Shanghai (Chine)** ;

• Lancement d'une **autoroute ferroviaire entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, via Calais-Le Boulou** ;

• Renforcement de la présence de **SNCF Logistics en Europe, Asie et États-Unis** ;

— **Gares et matériel roulant**

• Achèvement des travaux de rénovation et de modernisation de la **gare de Bordeaux ainsi que ceux de Lille, Grenoble et Angoulême** ;

• Commandes de **rames de RER nouvelle génération pour Transilien** et premières réalisations du Grand Paris ;

• Commande massive de **trains neufs pour Intercités**.

— **Services digitaux et porte à porte**

• Développement de nouveaux services par Keolis : **MyBus avec Le Cab et Navya** ;

• Déploiement du porte à porte avec **ID Pass, Ouicar Connect...** ;

• Poursuite du déploiement digital avec les **rames TGV Connect** proposant le WiFi gratuit et les **espaces de co-working en gare**.

Une année 2017 sous le signe de la rigueur financière

La croissance organique attendue du chiffre d'affaires sera modérée, mais avec de forts gains d'efficacité attendus, en poursuivant les plans de performance au niveau des charges de structure et dans toutes les activités.

— Un esprit de conquête permanent

- Maintien d'une **croissance rentable** des activités notamment à **l'international**;
- Volonté d'être la référence dans le domaine du **mass transit**;
- Investissements massifs dans les **mobilités partagées et le low-cost**;
- Politique d'investissements toujours très soutenue en 2017 à plus de **9,0 Mds€ tous financements confondus, dont 60% sur fonds propres SNCF**.

SNCF recrute

En parallèle, recrutement en 2017 de plus de **10 000 nouveaux collaborateurs** dans le Groupe dont plus de **la moitié dans les activités ferroviaires**.

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'État 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 Île-de-France;

— un représentant du syndicat des transports d'Île-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'État.

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.

O2 —
COMPTES
CONSOLIDÉS
ANNUELS
DU GROUPE
SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	43
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	44
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	45
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	46
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	47
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	49
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	49
1.1 APPLICATION DES IFRS	49
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	50
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	51
2 FAITS MARQUANTS	51
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016	51
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	53
3 MARGE OPÉRATIONNELLE	54
3.1 INFORMATION PAR MÉTIER	54
3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	56
3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	57
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	58
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	58
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	64
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	71
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	77
4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	79
5 AVANTAGES DU PERSONNEL	83
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	83
5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	84
5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	87
5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	90
5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	93

6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS	93
6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	93
6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	98
6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	104
6.4 CAPITAUX PROPRES	109
7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	110
7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	110
7.2 PREUVE D'IMPÔT	111
7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	112
8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	112
8.1 TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	112
8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	113
9 ENGAGEMENTS HORS BILAN	113
9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	113
9.2 ENGAGEMENTS HORS BILAN SNCF RÉSEAU	115
9.3 OPÉRATIONS DE LOCATION	116
9.4 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	117
10 PÉRIMÈTRE	117
10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	117
10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	117
10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	118

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Chiffre d'affaires	3	32 273	31 393
Achats et charges externes	3	-13 612	-12 925
Charges de personnel	3	-13 743	-13 287
Impôts et taxes	3	-1 302	-1 255
Autres produits et charges opérationnels	3	527	499
Marge opérationnelle	3	4 144	4 425
<i>Marge opérationnelle hors amende concurrence</i>		4 144	4 621
Dotations aux amortissements	4.1	-2 357	-2 860
Variation nette des provisions	4.5	-44	-311
Résultat opérationnel courant		1 742	1 254
Résultat de cession d'actifs	4.1	221	274
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	26	686
Pertes de valeur	4.3	138	-12 324
Résultat opérationnel		2 126	-10 110
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	53	-66
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		2 179	-10 176
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 452	-1 483
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-38	-17
Résultat financier		-1 491	-1 500
Résultat des activités ordinaires avant impôt		689	-11 677
Impôt sur les résultats	7	-139	-550
Résultat net des activités ordinaires		550	-12 227
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	0	2
Résultat net de l'exercice		550	-12 225
Résultat net - Part du groupe		567	-12 228
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		-17	2

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

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	31/12/2016	31/12/2015*
Résultat net de l'exercice*		550	-12 225
Variation des écarts de conversion		-219	-19
Impôts sur variation des écarts de conversion		17	2
		-203	-17
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	-1	-14
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		1	1
		-1	-13
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	-227	440
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-9	-121
		-236	318
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		2	74
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-437	362
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	-68	129
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		9	0
		-59	130
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-1	10
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-59	139
Résultat global total de l'exercice (*)		54	-11 724
Résultat global total - Part du groupe		164	-11 733
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		-111	10

* Montants retraités principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Ecart d'acquisition	4.2	2 373	2 359
Immobilisations incorporelles	4.1	2 132	2 249
Immobilisations corporelles	4.1	45 221	42 320
Actifs financiers non courants	6	8 721	9 008
Titres mis en équivalence	4.2	773	570
Impôts différés actifs	7	4 842	4 703
Actifs non courants		64 061	61 210
Stocks et en-cours	4.4	1 167	1 112
Créances d'exploitation	4.4	9 919	10 205
Actifs d'exploitation		11 086	11 317
Actifs financiers courants	6	1 541	1 083
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	8 271	6 833
Actifs courants		20 898	19 233
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	1	570
Total de l'actif		84 960	81 013

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Capital	6.4	13 736	14 736
Réserves consolidées		-21 639	-9 909
Résultat Groupe		567	-12 228
Capitaux propres - Part du Groupe		-7 336	-7 401
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	131	137
Capitaux Propres totaux		-7 205	-7 265
Engagements envers le personnel non courants	5	2 536	2 422
Provisions non courantes	4.5	1 606	1 713
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.1.4	2 968	2 887
Passifs financiers non courants	6	63 024	59 173
Impôts différés passifs	7	192	247
Passifs non courants		70 326	66 442
Engagements envers le personnel courants	5	172	171
Provisions courantes	4.5	231	386
Dettes d'exploitation	4.4	13 487	13 550
Passifs d'exploitation		13 891	14 107
Passifs financiers courants	6	7 948	7 694
Passifs courants		21 839	21 801
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	1	34
Total du passif et des capitaux propres		84 961	81 012

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

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 transférées	Résultats accumulés*	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres retraités au 31/12/2014	14 736	-452	4	-1 241	24	-	-8 092	4 978	106	5 084
Résultat net de l'exercice*	-	-	-	-	-	-	-12 228	-12 228	2	-12 225
Autres éléments de résultat global	-	128	-11	316	-13	-	75	494	8	502
Résultat global total	-	128	-11	316	-13	-	-12 152	-11 733	10	-11 723
Dividendes versés	-	0	-	-	0	-	-63	-63	-	-63
Dividendes des filiales	-	-	-	-	0	-	0	-	-23	-23
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	2	2	31	33
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	-	-4	1	0	-	-	-526	-529	9	-520
Autres variations**	-	-2	-1	5	-7	-	-51	-56	5	-51
Capitaux propres publiés au 31/12/2015	14 736	-330	-7	-920	4	-	-20 883	-7 401	137	-7 265
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	567	567	-17	550
Autres éléments de résultat global	-	-40	-128	-238	-1	-	3	-403	-94	-497
Résultat global total	-	-40	-128	-238	-1	-	570	164	-111	53
Dividendes versés	-	0	-	0	-	-	-1	0	-	0
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-50	-50
Opérations sur le capital	-1 000	-	-	-	-	-	1 000	0	0	0
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	-	-1	-2	6	0	-	-62	-59	155	96
Autres variations	-	0	0	0	0	-	-40	-40	0	-40
Capitaux propres publiés au 31/12/2016	13 736	-371	-138	-1 152	3	-	-19 415	-7 336	131	-7 205

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

** 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	31/12/2016	31/12/2015*
Résultat net de l'exercice	CR¹	550	-12 225
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ¹	-53	66
de la charge (produit) d'impôt différé		-190	305
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 192	15 373
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-4	-19
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-260	-978
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		0	1
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 235	2 523
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	329	242
du coût de l'endettement financier net		1 441	1 501
des produits de dividendes		-9	-9
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		3 995	4 257
Incidence de la variation du BFR	4.4	-208	654
Impôts (décaissés) encaissés		-7	-640
Dividendes reçus		43	62
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	3 824	4 333
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-95	-567
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		136	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-7 761	-7 315
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		401	396
Nouveaux actifs financiers de concession		-769	-818
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	814	787
Acquisition d'actifs financiers		-13	-12
Cession d'actifs financiers		47	18
Variation des prêts et avances consentis		-11	40
Variation des actifs de trésorerie		-162	513
Subventions d'investissement reçues		2 234	1 738

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

1- Compte de résultat consolidé.

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-5 179	-5 221
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-12	33
Emission d'emprunts		5 929	4 441
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP ³		-2 369	-2 600
Intérêts financiers nets versés		-1 454	-1 483
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ²	0	-63
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ²	-50	-23
Variation des dettes de trésorerie		814	-996
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	2 858	-691
Incidence de la variation des taux de change		-8	-5
Incidence des changements de principes comptables		-6	1
Incidence des variations de juste valeur		47	-1
Variation de trésorerie		1 536	-1 585
Trésorerie d'ouverture	6	6 427	8 013
Trésorerie de clôture	6	7 963	6 427

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

2- Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

3- Dont encaissements de 0 M€ sur la créance CDP (92 M€ en 2015).

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

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

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

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 2016 ont été arrêtés par le Conseil de surveillance du 27 février 2017.

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 2016, 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 2016 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 2016 ; 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 2016. 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 non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2016

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2016 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2016 :

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 : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
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 : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption
Amendements IAS 7 « Initiative sur l'information financière »	Cet amendement prévoit des informations additionnelles en annexe sur les variations des passifs issus des activités de financement ainsi que pour les variations des actifs financiers qui couvrent ces passifs financiers. L'entreprise doit indiquer à chaque variation des passifs la nature des flux associés avec sortie de trésorerie ou non, ceci pour permettre un rapprochement entre l'état de situation financière et le tableau de trésorerie.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2017 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption

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 2016 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 2016 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 :

À 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 (immobilisations corporelles

ou incorporelles à durée de vie déterminée) 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'arrêté 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 des derniers appels d'offre. 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 2016. 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 « Écarts 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 « Écarts 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 2016

2.1.1 Contrats de performance avec l'État

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

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

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, son Conseil d'Administration a validé le 20 décembre 2016 le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Ce contrat a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Ce contrat prévoit sur dix ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité à long terme sur les moyens mis à sa disposition. Ces montants très élevés n'avaient notamment jamais été atteints pour la rénovation du réseau :

- une enveloppe de rénovation du réseau structurant sanctuarisée à 34 milliards d'euros ;

— 12 milliards d’euros dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER).

Le contrat pluriannuel de performance se traduit également par un engagement fort de performance et d’économies de SNCF Réseau.

2.1.2 Renégociation de l'accord social d'entreprise

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

2.1.3 Règle d'or relative au financement des investissements de développement

Cette règle a pour objectif de contenir l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio de 18 (dette/marge opérationnelle) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus contribuer au financement des investissements, qui doit alors être assuré par le demandeur (État, Collectivités territoriales, ...);

Après validation par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 20 décembre 2016, le décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier 2017 après prise en compte de l'avis de l'ARAFER.

2.1.4 Nouvelle convention 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) pour lesquelles un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé pour évaluer toutes les propositions susceptibles d'être formulées sur ces 6 lignes, y compris la prise en charge de l'exploitation par une autre collectivité ;

— la poursuite des concertations avec les Régions, pour faire évoluer l'offre TET de jour, sur la base des préconisations de la commission Duron.

Faute de repreneurs, le Secrétaire d'État aux Transports a annoncé le 21 juillet 2016 la fermeture progressive des 6 lignes de nuit les 1^{er} octobre 2016, 1^{er} juillet et 1^{er} octobre 2017. Il a annoncé également la signature d'une nouvelle convention de cinq ans (2016-2020) pour l'automne avec SNCF Mobilités, qui vise à permettre un meilleur service aux voyageurs et un retour à l'équilibre économique pour SNCF Mobilités. Il a par ailleurs confirmé le financement d'investissements importants et la poursuite de la concertation avec les régions sur certaines lignes.

La convention 2016-2020, équilibrée sur la période, a été validée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités le 16 décembre 2016. Par ailleurs, la Loi de finances rectificative du 29 décembre 2016 a augmenté la contribution attendue de l'État par rapport à la Loi de finances initiale. En conséquence,

la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la première année (2016) de la future convention a été intégralement reprise. La reprise inclut une part non utilisée de 83 M€, principalement du fait des contributions additionnelles octroyées (voir note 4.3 des comptes consolidés annuels). La valeur nette comptable des investissements réalisés antérieurement à 2011, année de mise en œuvre de la première convention, n'étant plus garantie dans la nouvelle convention, une perte de valeur a été constatée dans le compte de résultat pour un montant de -84 M€. Si la nouvelle convention est équilibrée sur la période, les flux prévus ne permettent cependant pas de couvrir la valeur nette comptable de ces actifs.

2.1.5 Opération sur le capital d'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 au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération, suspendue à la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, est intervenue le 30 juin 2016. Depuis cette date, la société Akiem est comptabilisée par mise en équivalence. Au 31 décembre 2015, 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 des comptes consolidés annuels.

2.1.6 Monétisation de la créance de crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)

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

Les informations détaillées sont données en note 9 des comptes consolidés annuels.

2.1.7 Reprise de perte de valeur sur Gares & Connexions

L'élaboration du contrat de performance et de sa trajectoire financière approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 a conduit la direction à revoir son plan stratégique, et notamment celui de l'UGT Gares & Connexions. La révision de la trajectoire et le test réalisé en conséquence ont entraîné la comptabilisation d'une reprise de perte de valeur de 273 M€ sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé.

Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

2.1.8 Maintien de la valeur des actifs Infrastructure

La finalisation du contrat de performance 2017-2026 a constitué un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence, un test de valeur a été conduit au 31 décembre 2016. Les éléments détaillés de ce test sont présentés en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisé au 31 décembre 2015.

2.1.9 Réduction de la dotation en capital

En application de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et du décret 2014-949 du 20 août 2014 relatif à la gouvernance et les opérations de capital, l'État a approuvé, par arrêté du 17 novembre 2016, la réduction de la dotation en capital de l'Épic SNCF Mobilités pour un montant de 1 000 M€ par le transfert aux réserves distribuables.

Suite à cette opération, la dotation en capital de l'Épic SNCF Mobilités s'élève à 1,2 milliard d'euros au 31 décembre 2016, les dotations immobilières restant inchangées à 2,8 milliards d'euros (voir note 6.4 des comptes consolidés annuels).

2.1.10 Versement de la dotation à SNCF Réseau

Le dispositif de versement d'une dotation par SNCF à SNCF Réseau a été mis en œuvre dans les comptes 2016. La collecte des fonds et le versement s'effectuent via un fonds de concours de l'État créé à cet effet.

Le dispositif a donné lieu à la comptabilisation au 31 décembre 2016 de 126 M€ :

— en charge à payer au sein de la marge opérationnelle au titre du versement au fonds de concours ; et

— en subvention d'investissement de régénération à recevoir du fonds de concours.

2.1.11 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit)

Le 23 juin 2016, le Royaume-Uni s'est prononcé, dans le cadre d'un référendum, en faveur d'une sortie de l'Union Européenne (« Brexit »). Le groupe exerce, dans ce pays, des activités de transport de voyageurs (à travers principalement Eurostar et des co-entreprises au sein de Keolis) et de marchandises (à travers des filiales Geodis et STVA principalement). Les filiales présentes au Royaume-Uni contribuent, sur l'exercice 2016, à hauteur de 1 376 M€ au chiffre d'affaires du groupe, dont 1 003 M€ pour Eurostar. Quant aux co-entreprises au sein de Keolis, elles présentent une valeur de mise en équivalence de 31 M€ au 31 décembre 2016 dans l'état de situation financière consolidé.

À ce stade, il est trop tôt pour déterminer si la décision exprimée par le peuple britannique aura des conséquences financières et/ou en termes d'activité pour le groupe.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

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

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

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

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

Les engagements pris sont sans incidence sur les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2016.

2.2.2 Nouveau découpage sectoriel

La publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 a pour conséquence, à compter du 1^{er} janvier 2017, d'ajuster le positionnement de Gares & Connexions au sein de SNCF en créant un métier de plein exercice. Il en résultera une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part et non plus comme un secteur au sein de SNCF Voyageurs.

2.2.3 Signature des actes de vente de biens immobiliers

Des cessions immobilières ont été conclues courant janvier 2017 et générées des plus-values immobilières pour un montant global de 105 M€. Ces résultats de cessions seront comptabilisés sur 2017 sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Sur ces cessions, un montant de 86 M€ a été encaissé dont 41 M€ tout début janvier 2017.

2.2.4 Émission d'un emprunt obligataire

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

2.2.5 Diminution de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST)

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

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période (voir note 2.1 des comptes consolidés annuels). Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de SNCF Mobilités au financement des TET.

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

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

2.2.6 Avis de l'ARAFER sur le DRR 2018

Dans son avis exprimé le 1^{er} février 2017, l'ARAFER ne valide pas les tarifs proposés par SNCF Réseau dans le Document de Référence du Réseau pour 2018 (DRR 2018). Les éventuelles conséquences de cet avis n'ont pas été prises en compte dans les tests de perte de valeur (voir note 4.3 des comptes consolidés annuels), le groupe considérant que la discussion avec l'Autorité n'est pas achevée.

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'État et des Autorités Organisatrices. Elles sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'État, 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.

— SNCF Voyageurs composé de :

- 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, iDVRROOM, ...) 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 composé de :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport) ;

- Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VIIA, Naviland Cargo et Forwardis) ;

- Ermewa Group : gestion et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre) ;

- STVA : activité de logistique multimodale pour véhicules finis, neufs et d'occasion.

— 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 sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3. Information par métier

31/12/2016

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle
SNCF Réseau	2 336	4 026	6 361	1 909
SNCF Transilien, Régions et Intercités	7 743	671	8 413	481
Voyages SNCF	6 775	704	7 478	633
Gares & Connexions	239	998	1 238	206
Eliminations intra-métiers	0	-1 738	-1 738	0
SNCF Voyageurs	14 756	634	15 391	1 319
Geodis	7 866	99	7 965	320
TFMM	1 420	136	1 556	-95
Ermewa Group	340	120	460	264
STVA	312	0	312	6
Autres	0	1	1	-5
Eliminations intra-métiers	0	-161	-161	0
SNCF Logistics	9 938	194	10 133	490
Keolis	4 974	101	5 075	294
Corporate	110	2 950	3 060	-12
SNCF Immobilier	158	493	651	143
Inter métiers		-8 398	-8 398	0
TOTAL	32 273	0	32 273	4 144

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Marge opérationnelle hors amende concurrence
SNCF Réseau	2 402	4 052	6 454	2 014	2 014
SNCF Transilien, Régions et Intercités	7 810	693	8 503	539	539
Voyages SNCF	6 706	688	7 394	867	867
Gares & Connexions	256	951	1 208	220	220
Eliminations intra-métiers	0	-1 714	-1 714	0	0
SNCF Voyageurs	14 773	619	15 391	1 626	1 626
Geodis	6 856	126	6 982	58	254
TFMM	1 522	150	1 672	-46	-46
Ermewa Group	342	150	492	295	295
STVA	298	0	298	1	1
Autres	1	1	3	-12	-12
Eliminations intra-métiers		-196	-196		
SNCF Logistics	9 020	231	9 251	295	491
Keolis	4 904	98	5 002	261	261
Corporate	100	2 979	3 079	88	88
SNCF Immobilier	194	447	641	142	142
Inter métiers		-8 426	-8 426		
TOTAL	31 393		31 393	4 425	4 621

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration. Par ailleurs, les passifs ne sont pas suivis par secteur par le principal décideur opérationnel.

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'État français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Équilibre 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 354	4 131	223
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Equilibre du Territoire	346	263	82
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	48	65	-17
Effets sur le chiffre d'affaires	4 747	4 460	288
Encaissements sur actifs financiers de concession	814	787	27
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles ¹	2 234	1 738	496
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	3 048	2 525	523
Actifs incorporels de concession	44	48	-4
Actifs financiers de concession non courants	1 227	1 279	-52
Effets sur les actifs non courants	1 272	1 328	-56

1- dont 1 617 M€ en 2016 (1 196 M€ en 2015) 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Sous-traitance	-6 109	-5 565	-544
Péages Eurotunnel et autres	-702	-578	-125
Energies de traction	-511	-542	31
Autres achats et charges externes	-6 290	-6 240	-49
Achats et charges externes	-13 612	-12 925	-687

La variation du poste achats et charges externes s'explique par les prises de contrôle dans OHL et Eurostar en 2015.

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 2016, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Salaires	-13 410	-13 043	-367
Autres avantages du personnel	-15	-13	-3
Participation des salariés	-30	-31	1
Personnel détaché et intérimaire	-288	-200	-88
Charges de personnel	-13 743	-13 287	-456
Effectif moyen équivalent temps plein	259 096	259 399	-303

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 Économique 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
IFER	-270	-263	-7
Taxes Foncières	-138	-122	-16
Contribution Economique Territoriale	-354	-363	9
Contribution de Solidarité Territoriale	-90	-90	0
Autres impôts et taxes	-449	-417	-32
Impôts et taxes	-1 302	-1 255	-47

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. À compter du 1^{er} janvier 2017 il passera à 7%.

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 de crédit d'impôt 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.

Au 31 décembre 2016 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 527 M€ (499 M€ au 31 décembre 2015). Outre la part relative au CICE, il inclut les produits à recevoir liés aux taux T1 2013 et 2014 (voir note 4.5.2).

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	31/12/2016			31/12/2015*		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 931	-1 427	504	1 716	-1 245	470
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	161	-117	44	149	-100	48
Autres immobilisations incorporelles	2 111	-779	1 332	2 173	-651	1 522
Immobilisations incorporelles en cours	257	-5	252	212	-3	209
TOTAL	4 459	-2 328	2 132	4 249	-2 000	2 249

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

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 01/01/2015	407	57	647	204	1 316
Acquisitions	43	7	23	209	283
Cessions	-2	0	-18	-1	-21
Dotations aux amortissements	-184	-21	-124	0	-328
Pertes de valeur	-23	0	-22	-7	-52
Variations de périmètre	43	0	907	0	950
Ecart de conversion	0	0	-10	0	-10
Autres variations	186	5	118	-197	112
Valeur nette comptable au 31/12/2015 *	470	48	1 522	209	2 249
Acquisitions	33	2	31	239	306
Cessions	-1	0	-1	0	-2
Dotations aux amortissements	-193	-23	-138	0	-354
Pertes de valeur	-3	0	0	-6	-9
Variations de périmètre	1	0	11	0	12
Ecart de conversion	1	0	-83	0	-82
Autres variations	195	17	-10	-190	13
Valeur nette comptable au 31/12/2016	504	44	1 332	252	2 132

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1).

Au 31 décembre 2015, les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar et d'OHL.

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

4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'État, 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 la 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.

Pour certains en-cours, SNCF Réseau procède à une revue afin d'identifier des projets « dormants ». Le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine, et pour lesquels une provision est alors comptabilisée. Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable. Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100%. Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés

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'État 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.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	356	-23	333	361	-23	339
Terrains et constructions	21 582	-9 265	12 317	20 765	-8 686	12 079
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	42 645	-17 915	24 730	40 417	-17 422	22 995
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	18 868	-11 262	7 606	17 951	-10 804	7 147
Matériel de transport	33 560	-24 139	9 421	33 311	-23 721	9 591
Immobilisations corporelles en cours	24 360	-41	24 319	22 522	-82	22 441
TOTAL HORS SUBVENTIONS	141 371	-62 645	78 725	135 328	-60 738	74 590
Subventions d'investissement	42 865	-9 361	33 504	40 634	-8 364	32 270
TOTAL	98 505	-53 284	45 221	94 694	-52 374	42 320

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 01/01/2015	355	13 847	28 759	8 525	10 939	19 047	-30 497	50 973
Acquisitions	0	24	71	80	1 444	6 217	-2 434	5 402
Cessions	-15	-43	-15	-19	-49	2	0	-139
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	0	11	1 054	1	0	1 137
Ecart de conversion	0	-1	0	1	-23	0	0	-23
Autres variations	-1	836	1 381	1 165	-404	-2 758	-339	-119
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>	0	84	0	5	1 050	0	0	1 138
Acquisitions	0	-44	0	111	1 198	5 951	-1 830	5 386
Cessions	-5	-43	0	-11	-74	0	3	-130
Dotations nettes aux amortissements	0	-486	-812	-761	-1 085	0	1 022	-2 121
Pertes de valeur	0	277	0	-19	-93	-17	0	148
Variation de périmètre	0	65	1	8	16	0	-1	89
Ecart de conversion	0	-5	0	0	-134	0	0	-139
Autres variations	-1	473	2 547	1 130	2	-4 056	-428	-333
Valeur nette comptable au 31/12/2016	333	12 317	24 730	7 606	9 421	24 319	-33 504	45 221
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	0	58	0	4	854	0	0	916

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.2 et 4.3. L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2016 provient pour :

- -84 M€ de la perte de valeur constatée sur Intercités ;
- 273 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient pour :

- 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 Coporate 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 ;
- 9 555 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT Infrastructure.

Les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » en 2015 proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar et de la création de l'entreprise ferroviaire THI Factory.

En 2016, les autres variations sont mouvementées pour 47 M€ (53 M€ en 2015) 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 209 M€ (738 M€ en 2015). Ces mouvements sont partiellement compensés par un reclassement d'actifs dans le cadre du contrat long terme de la ZAC Paris Rive Gauche pour - 137 M€.

Le montant des subventions au 31 décembre 2016 inclut 2 870 M€ (2 803 M€ au 31 décembre 2015) au titre du projet en PPP SEA, les variations sur la période étant également présentées sur la ligne autres variations.

Il inclut, par ailleurs, 126 M€ de subvention d'investissement pour les travaux de régénération à recevoir d'un fonds de concours dédié de l'État (voir note 2.1).

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'État 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 en contrepartie d'une dotation immobilière au sein des capitaux propres.

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 2016, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF s'élèvent à 524 M€ pour les terrains et 316 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2015, ils s'élèvent respectivement à 529 M€ et 340 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	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	-306	-283
Immobilisations corporelles	-7 216	-7 835
Total acquisitions	-7 522	-8 118
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-44</i>	<i>-37</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-7 478	-8 081
BFR d'investissement	-282	765
Flux d'investissement corporels et incorporels	-7 761	-7 315

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 96 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 59 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau ;

— des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 3 556 M€ de production directe ;
- 622 M€ de production au titre des PPP et concessions (GSMR 62 M€, BPL 148 M€, CNM 408 M€, SEA 5 M€) ;
- 142 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 765 M€ (dont création de la ligne Tangentielle Légère Nord (TLN), création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, modernisation de la gare Paris Montparnasse, prolongement EOLE ouest, restructuration de la gare de Bordeaux St Jean, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Grenoble, Rennes et Lorient, aménagement de la gare de Versailles Chantiers) ;

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 176 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, Tram-Train nouvelle génération, 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 1 831 M€ dont 225 M€ pour le matériel ferroviaire et 1 606 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 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 Chantiers, 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.

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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-354	-325	-29
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-3 143	-3 640	498
Subventions reprises en résultat	1 025	999	26
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	115	106	9
Dotations aux amortissements	-2 357	-2 860	503

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 616 M€ au 31 décembre 2016 contre 2 469 M€ au 31 décembre 2015. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 99,5% au 31 décembre 2016, 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 (net des frais directement attribuables à l'opération) 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Cession d'actifs incorporels	9	-18	27
Cession d'actifs corporels	181	286	-105
Cession d'actifs financiers	30	6	24
Résultat de cession d'actifs	221	274	-53

Au 31 décembre 2016, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à l'opération Akiem (voir note 4.2.1.2) et aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 41 M€, par l'EPIC SNCF Réseau pour 66 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 35 M€.

Au 31 décembre 2015, ils étaient de 187 M€ pour l'EPIC Mobilités, de 67 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau et de 18 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 2015	1 748	-363	1 385
Acquisitions	1 020	-1	1 019
Cessions	-4	1	-3
Conversion	7	0	7
Autres variations	-48	0	-48
Au 31 décembre 2015	2 722	-363	2 359
Au 1^{er} janvier 2016	2 722	-363	2 359
Acquisitions	56	0	56
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	0	0	0
Conversion	-41	0	-41
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2016	2 736	-363	2 373

Les acquisitions 2015 concernent les prises de contrôle dans Eurostar, THI Factory et OHL. Les données de l'exercice 2015 ont été retraitées principalement du fait de la finalisation du prix d'acquisition de OHL (voir note 4.2.1.1).

Les autres variations de l'exercice 2015 sont liées à la décision prise de faire entrer un nouvel investisseur dans le capital d'Akiem (voir notes 4.2.1.2 et 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Keolis	548	499	49
SNCF Voyageurs	417	479	-62
SNCF Logistics	1 387	1 361	26
dont UGT Geodis	1 179	1 153	26
dont UGT Gestionnaires d'actifs	198	198	0
dont Autres entreprises ferroviaires	10	10	0
Corporate / Performance	21	21	0
Total	2 373	2 359	14

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 Mise à jour de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

Le 2 novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle d'OHL, consolidée par intégration globale depuis, lui permettant de renforcer sa présence aux États-Unis.

Au 31 décembre 2015, le montant de l'écart d'acquisition provisoirement reconnu est de 671 M€. Conformément à IFRS 3 « Regroupement d'entreprises », la mise à jour de l'affectation du prix d'acquisition réalisée au cours de l'exercice a abouti à retraiter l'exercice comparatif. Les nouvelles justes valeurs identifiées pour les actifs et passifs acquis sont les suivantes :

En millions d'euros	Valeurs reconnues à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	179
Immobilisations corporelles	47
Actifs financiers non courants	12
Titres mis en équivalence	1
Impôts différés actifs	27
<i>Actifs non courants</i>	264
Stocks et en-cours	1
Créances d'exploitation	179
Trésorerie et équivalents de trésorerie	86
<i>Actifs courants</i>	267
Total actifs	531
Provisions non courantes	13
Passifs financiers non courants	243
Impôts différés passifs	2
<i>Passifs non courants</i>	258
Dettes d'exploitation	201
<i>Passifs courants</i>	201
Total passifs	458
Actifs nets à 100%	73
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 100%	73
Ecart d'acquisition	486
Coût du regroupement	559

Par rapport à l'exercice publié 2015, la mise à jour a principalement eu pour effet de :

- modifier le montant de l'écart d'acquisition qui est passé de 671 M€ à 486 M€;
- reconnaître des actifs incorporels complémentaires pour 163 M€ (relations clientèle et technologie) ;
- reconnaître des actifs d'impôt différé complémentaires pour 31 M€ ;
- reconnaître des provisions non courantes complémentaires pour 9 M€.

La mise à jour est sans conséquence sur :

- la marque 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 ;
- la ligne « Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise » de l'état des flux de trésorerie consolidé.

L'affectation du coût d'acquisition est définitive depuis le 2 novembre 2016. L'écart d'acquisition est alloué à l'UGT Geodis.

4.2.1.2 Perte de contrôle dans Akiem

Afin de permettre le développement d'Akiem, 50% de la participation a été cédée à un nouveau partenaire entré au capital. La société, initialement consolidée par intégration globale, est comptabilisée par mise en équivalence à compter du 30 juin 2016, date à laquelle le contrôle est passé d'exclusif à conjoint et Akiem est devenue une coentreprise. Conformément à IAS 28 « Participations dans des entreprises associées » et IFRS 10 « États financiers consolidés », l'opération s'est traduite en deux temps dans les comptes consolidés annuels : la perte de contrôle dans l'entité intégrée globalement puis l'entrée d'une nouvelle entité mise en équivalence, dont le goodwill incorporé est calculé conformément à IFRS 3 « Regroupements d'entreprises ». Le détail des actifs et passifs acquis et de la valeur de mise en équivalence est le suivant :

En millions d'euros	Valeurs provisoires reconnues à la date de mise en équivalence
<i>Actifs non courants</i>	671
<i>Actifs courants</i>	60
Total actifs	732
<i>Passifs non courants</i>	430
<i>Passifs courants</i>	33
Total passifs	463
Actifs nets à 100%	269
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 50%	134
Ecart d'acquisition	32
Coût du regroupement	166

Au final, l'opération s'est traduite par :

- un résultat de cession de 94 M€ (dont 68 M€ sur la ligne « Résultat de cession d'actifs » et 26 M€ sur la ligne « réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » au titre de la quote-part conservée) ;
- une diminution de l'endettement financier net de 444 M€ ;
- une entrée de trésorerie nette de la trésorerie cédée avec la filiale de 47 M€ ;
- une augmentation des titres mis en équivalence de 166 M€ ;
- un écart d'acquisition de 32 M€ inclus dans les titres mis en équivalence.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 30 juin 2017.

Les impacts liés à la perte de contrôle d'Akiem ont généré les variations suivantes dans les engagements hors bilan du groupe au 31 décembre 2016 :

- une hausse nette pour 400 M€ au titre des engagements donnés dont : liés aux sûretés réelles pour 129 M€, aux investissements de matériel ferroviaire pour 30 M€ et aux contrats de location mobiliers pour 241 M€ ;
- une baisse nette de 162 M€ au titre des engagements reçus dont : liés aux sûretés personnelles pour 72 M€ et aux contrats de locations mobiliers pour 90 M€.

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	31/12/2016	31/12/2015
Au 1^{er} janvier	570	1 075
Part du groupe dans le résultat net	49	-66
Dépréciations	4	0
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	53	-66
Variation de périmètre	183	-470
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	0	-2
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	0	9
Distribution	-35	-53
Ecart de conversion	1	76
Au 31 décembre	773	570
Dont : Co-entreprises significatives	206	32
Entreprises associées significatives	441	435
Autres entreprises mises en équivalence	125	102

En 2016, la ligne variation de périmètre correspond principalement à la perte de contrôle dans Akiem, qui est comptabilisée par mise en équivalence à partir du 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2). La valeur des titres, après réalisation du PPA, s'élève à 166 M€ dont un écart d'acquisition incorporé de 32 M€. Par ailleurs, le Groupe a pris une participation à hauteur de 23,2% dans la société SAEMES (société de stationnement en Île-de-France) pour 23 M€.

En 2015, 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.

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).

Eurostar International Limited (ci-après « EIL »), était mise en équivalence jusqu'au 28 mai 2015, puis consolidée par intégration globale. Détenue à 55%, elle opère l'activité de transport longue distance de voyageurs entre la Grande-Bretagne, la France, et la Belgique.

Akiem opère une activité de location de locomotives et locotracteurs et est constitué de 4 filiales et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2), Akiem est détenue à 50% sous contrôle conjoint.

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	31/12/2016			31/12/2015	
	Govia	First Transpennine	Akiem	Govia	First Transpennine
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	717	13	58	859	91
Autres actifs courants	400	2	49	396	58
Total Actifs courants	1 116	16	107	1 255	149
Actifs non courants	44	0	1 134	27	2
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	63	0	23	73	2
Autres passifs courants	1 011	12	46	1 150	121
Total Passifs courants	1 074	12	69	1 223	123
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	0	869	0	0
Autres passifs non courants	3	0	11	2	0
Total Passifs non courants	3	0	880	2	0
Actif net	83	4	292	57	27
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>					
Part du groupe dans l'actif net	29	2	175	20	12
Valeur nette comptable des titres MEQ	29	2	175	20	12

Dans le cadre des activités de Govia 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 détenue au niveau des sociétés opérationnelles comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia. Ces disponibilités sont estimées à environ 522 M€ au 31 décembre 2016 (environ 746 M€ au 31 décembre 2015).

Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 29 M€ au 31 décembre 2016 (20 M€ au 31 décembre 2015), est intégralement distribuable.

En 2015, la quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence 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	31/12/2016			31/12/2015		
	Govia	First Transpennine	Akiem	Govia	First Transpennine	EIL
COMPTE DE RÉSULTAT						
Chiffre d'affaires	3 093	83	99	3 574	389	460
Résultat opérationnel	72	14	13	52	27	-8
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-8	0	-38	-16	0	-59
Résultat financier	1	0	-6	0	0	-218
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-3	0	34	-4	0	-223
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	4	0	0	4	0	0
Impôt sur les résultats	-16	-2	8	-16	-6	65
Résultat net des activités ordinaires	56	12	15	35	21	-161
Résultat net de l'exercice	56	12	15	35	21	-161
Part du groupe dans le résultat net	20	5	8	12	9	-91

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Govia	First Transpennine	Akiem	Govia	First Transpennine	EIL
AUTRES INFORMATIONS						
Résultat net de l'exercice	56	12	15	35	21	-161
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-20	1	3	39	-1	74
Résultat global total	36	13	18	75	20	-87
Dividendes versés au groupe	8	16	0	20	11	13

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.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100% et après neutralisations de résultats internes éventuels.

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%).

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
Actifs courants	3 677	511	4 695	489
Actifs non courants	15 785	135	16 349	94
Passifs courants	1 240	407	531	382
Passifs non courants	16 718	104	19 039	65
Actif net	1 503	134	1 474	136
Part du groupe dans l'actif net	340	56	333	57
Goodwill	0	46	0	46
Autres	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	340	102	333	102

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
COMPTE DE RÉSULTAT	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
Chiffre d'affaires	0	611	0	627
Résultat opérationnel	-11	27	-5	23
Résultat net des activités ordinaires	19	13	27	15
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	19	13	27	15
Part du groupe dans le résultat net	4	5	6	6

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
Résultat net de l'exercice	19	13	27	15
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	10	0	129	0
Résultat global total	30	13	156	15
Dividendes versés au groupe	0	3	0	3

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 466 M€ en valeur brute (654 M€ au 31 décembre 2015). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 373 M€ au 31 décembre 2016 contre 550 M€ au 31 décembre 2015. Au 31 décembre 2016, 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 2016 à 438 M€ (434 M€ au 31 décembre 2015).

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 662 M€ soit 710 MCHF (868 M€ soit 944 MCHF au 31 décembre 2015). 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'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (697 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 547 M€ au 31 décembre 2016 (542 M€ au 31 décembre 2015). L'État 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	31/12/2016		31/12/2015	
	Co-entreprises significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises significatives	Entreprises associées non significatives
En part du Groupe				
Résultat net des activités ordinaires	4	2	4	-1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	4	2	5	-1
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	0	0	0
Résultat global total	4	1	5	-1
Valeur nette comptable des titres MEQ	90	34	70	32

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	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	65	139
Achats et charges externes	-69	-55
Autres produits et charges	10	22
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	6	106

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Actifs financiers courants	18	18
Actifs financiers non courants	18	4
Passifs financiers courants	0	3
Passifs financiers non courants	0	0

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	31/12/2016	31/12/2015
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	570
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	34
Impact net au bilan	0	536

L'activité de la société Akiem (location de locomotives), appartenant à l'UGT « Gestionnaires d'actifs » a été considérée comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés au 31 décembre 2015. La perte de contrôle a été réalisée le 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2). Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées reclassées conformément à IFRS 5 au 31 décembre 2015 sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2015
Ecarts 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 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire ;

— 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	138	-12 324	12 461
Pertes de valeur	138	-12 324	12 462

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2016	Impact résultat au 31/12/2015
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	0
Eurostar	4.3.1.4	Voyages SNCF	0	0

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2016	Impact résultat au 31/12/2015
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	0 M€	-2200 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	0 M€	-38 M€
Gares & Connexions.	4.3.2.3	Gares & Connexions.	273 M€	-450 M€
Intercités	4.3.2.4	SNCF Transilien, Régions, Intercités	-84 M€	Pas d'indice
Infrastructure	4.3.2.5	SNCF Réseau	0 M€	-9600 M€

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, 1 179 M€ (1 153 M€ au 31 décembre 2015) 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 2016, le test a été réalisé y compris l'écart d'acquisition de l'activité d'OHL qui s'élève à 486 M€ (voir note 4.2.1.1). Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2016	2015
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 950 M€	1 283 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)	6,7% - 7,6%	7,1% - 8,1%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aux 31 décembre 2016 et 2015, 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.

4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 548 M€ (499 M€ au 31 décembre 2015) 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€ (87 M€ au 31 décembre 2015) 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 :

	2016	2015
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 710 M€	1 443 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%	6,0% - 6,9%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

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 ± 190 M€ sur la valeur recouvrable. Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 473 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 198 M€ (198 M€ au 31 décembre 2015) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs dont le périmètre opérationnel et managérial a été diminué par la perte de contrôle dans Akiem (voir note 4.2.1.2).

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 :

	2016	2015
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 285 M€	1 353 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)	4,4% - 5,0%	4,2% - 4,7%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

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.

4.3.1.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 371 M€ (432 M€ au 31 décembre 2015) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 272 M€ (317 M€ au 31 décembre 2015) 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 :

	2016
Secteur	Voyages SNCF
UGT	Eurostar
Actif testé	1 869 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 11 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,4% - 8,3%
Taux de croissance long terme	1,80%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

- l'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise pour revenir à un niveau ante attentats ;
- le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance ;
- la trajectoire de péages ;
- le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire ;
- 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 à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence ;
- les taux d'actualisation constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT, particulièrement dans le contexte lié au Brexit ;
- la valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Board d'Eurostar en décembre 2016. Elle tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit et au sentiment d'insécurité dû aux attentats ce qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

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 de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 50 M€ sur la valeur recouvrable ;
- les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 150 M€ sur la valeur recouvrable ;
- un décalage de 3 ans de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 230 M€ ;
- le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 140 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 ± 30 M€ sur la valeur recouvrable.

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de leurs participations dans Eurostar du consortium CDPO/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités est évalué sur ces mêmes bases (voir note 6.1.2.5).

Au 31 décembre 2015, un test de perte de valeur avait été réalisé. La valeur recouvrable avait été estimée sur la base de la juste valeur, correspondant au prix d'acquisition de la filiale. La valeur recouvrable confirmait la valeur des actifs de l'UGT.

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2016 et/ou en 2015

4.3.2.1 Éléments de contexte

Conformément à la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, un contrat cadre stratégique a été établi pour être conclu entre SNCF et l'État, ainsi que des contrats opérationnels (dits « contrats de performance ») entre SNCF Réseau et l'État d'une part, et SNCF Mobilités et l'État d'autre part (voir note 2.1). Le contrat-cadre est actuellement soumis à l'avis de l'ARAFER.

Le contrat de performance de SNCF Mobilités a été approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par son Conseil d'administration du 16 décembre 2016.

La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. Sous-tendant la mise en œuvre des tests de valeur sur certains actifs, elle 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 l'environnement international (attentats survenus en 2015 et 2016) ;
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité ;
- des réflexions en cours sur l'évolution du modèle tarifaire de Gares & Connexions.

En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests 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 et Thalys)

Dans le contexte mentionné en note 4.3.2.1, SNCF Mobilités avait identifié sur le 1^{er} semestre 2016, des retards de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle par rapport au budget induits essentiellement par les attentats et les mouvements sociaux. Cependant, il n'en avait pas tiré les conséquences dans ses comptes consolidés semestriels résumés, le groupe considérant que ces effets étaient conjoncturels et ne remettaient pas en cause sa trajectoire financière long terme, approuvée par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016.

Au 31 décembre 2016, les retards de chiffres d'affaires et de marge opérationnelle ont été confirmés et ont donné lieu à une modification de la trajectoire financière (rebasage de certaines hypothèses).

Dans ce contexte, un test de perte de valeur a été mené. La valeur recouvrable calculée sur la base des hypothèses ci-dessous justifie la valeur des actifs de l'UGT. Aucune dépréciation ou reprise n'est à comptabiliser à la clôture de l'exercice.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2016	2015
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
UGT		
Actif testé	2 011 M€	3 805 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité + année normative actualisée à l'infini	Valeur d'utilité + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9% - 7,8%	6,9% - 7,8%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

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 :

- une croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles modérée sur les 5 prochaines années 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 ;
- la trajectoire de péages ;
- 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 2026 appliqué au chiffre d'affaires de l'année 2021 majoré du taux de croissance à l'infini de 1,8%, 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, covoiturage, autocar, 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 ± 850 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 sur les péages de Voyages EPIC hors LISEA aurait un effet d'environ +1 750 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une baisse en valeur des péages de Voyages EPIC hors LISEA d'environ -4% à partir de 2018 aurait un effet d'environ + 1 020 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 d'environ ± 315 M€ sur la valeur recouvrable ;
- les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet d'environ ± 90 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 d'environ ± 50 M€ sur la valeur recouvrable.

Au 31 décembre 2015, le test de perte de valeur réalisé a conclu à la comptabilisation d'une dépréciation de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et de 38 M€ au titre des actifs de support du Corporate.

4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT. Dans ce contexte, Gares & Connexions a 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,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, a par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions a été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'a été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la direction de Gares & Connexions a lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire. Elle y a proposé de nouvelles évolutions de ce dernier. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire est toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis ont par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 (voir note 2.1), le plan stratégique 2016-2025 de Gares & Connexions a été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant continue toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intègre pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, a conduit la direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 273 M€. La reprise de perte de valeur porte principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, est toujours attendu. L'ARAFER a d'ores et déjà publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles est envisagée une sortie de Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

Les projections établies par l'activité Gares & Connexions et en conséquence la valorisation de l'UGT estimée à l'issue du test sont entourées plusieurs aléas et incertitudes liés en particulier à :

— un modèle tarifaire, qui comme évoqué ci-dessus est en cours de négociation et d'adaptation et tient compte des avis des différentes parties prenantes recueillis à l'issue de la consultation publique de l'été 2016 ;

— une éventuelle sortie de l'activité Gares & Connexions de chez SNCF Mobilités pouvant avoir des conséquences sur le futur cadre opérationnel, économique et financier de l'activité, et donc sur ses perspectives ;

— la sensibilité de la trajectoire financière de l'activité en raison des évolutions économiques, réglementaires et de régulation.

Ces éléments sont susceptibles de se réaliser dans un avenir proche, entraînant des interactions entre eux ne pouvant être aujourd'hui précisément déterminées.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2016	30 juin 2015
Secteur	Gares & Connexions	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
Actif testé	1 294 M€	1 643 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)	4,8% - 5,2%	4,8% - 5,3%
Taux de croissance long terme	1,80%	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 de 2021 et le montant d'investissements moyen de 2022-2024. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

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 ± 340 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 ± 110 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'actualisation (± 20 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 100 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 ± 100 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.2.4 UGT Intercités

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à un projet de convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, qui a été approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, puis présenté par le secrétaire d'État le 12 janvier 2017 (cf note 2.1). Deux clauses de revoyure sont prévues afin d'examiner l'évolution de l'équilibre financier de la convention.

La nouvelle convention, et sa trajectoire financière annexée, intègrent à la fois des évolutions de l'offre conformes aux annonces du secrétaire d'État et des hypothèses de reprise de lignes par les régions (5 régions se sont portées candidates).

À l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé. Ce nouvel élément constitue un indice de perte de valeur pour les actifs relatifs au matériel roulant antérieurs à 2011.

Dans ce contexte, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2016, aboutissant à la comptabilisation d'une dépréciation des actifs de l'UGT Intercités de -84 M€.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

2016	
Secteur	SNCF Transilien, Régions, Intercités
UGT	Intercités
Actif testé	96 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,9% - 7,3%
Taux de croissance long terme	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux de marge opérationnelle, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale et de l'approche retenue.

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.

4.3.2.5 UGT Infrastructure

Au 31 décembre 2016, 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 et de dépréciation de 26,8 Mds€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement (CNM, BPL et SEA) pour une valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,3 Mds€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,4 Mds€, soit un total de 31,5 Mds€ après dépréciation (38,5 Mds€ au 31 décembre 2015 avant test de perte de valeur).

L'UGT comprenait également, jusqu'à la dernière clôture, les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Mds€ au 31 décembre 2015. Les actifs d'impôt différé sont dorénavant exclus des actifs de l'UGT Infrastructure et font l'objet d'une évaluation spécifique (voir note 7.1), pour un montant de 3,8 Mds€.

Pour rappel, un test de valeur avait été réalisé au moment de la clôture des comptes arrêtés au 31 décembre 2015 qui avait conduit à une dépréciation de 9,6 Mds€. Il était basé sur les discussions en cours avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, et une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État à cette date.

La finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20 décembre 2016 a constitué un indice de variation de valeur et un nouveau test a été réalisé au 31 décembre 2016 qui a conduit à maintenir le montant de la dépréciation.

Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance concernent :

- la prise en compte d'hypothèses complémentaires de productivité sur les charges ;
- la révision à la baisse de la redevance quais ;
- la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels.

Actifs testés

Pour les lignes en service et les encours de régénération (26,8 Mds€ au 31 décembre 2016), les flux actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État, prolongés jusqu'en 2030, qui constitue l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance suffisant.

Les flux relatifs aux 3 grandes LGV actuellement en cours d'achèvement (3,3 Mds€ net de subvention et de financement par le concessionnaire) et devant être mises en service en 2017, à savoir LGV BPL, LGV CNM, et LGV SEA, ont été testées. S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,4 Mds€ au 31 décembre 2016 contre 1,5 Mds€ au 31 décembre 2015), qui concerne des investissements de capacité en cours de développement, 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 concernent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Les prévisions de trafic à 10 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 covoiturage, 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 confirmés 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 à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. 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.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire en lien avec des plans de productivité qui reposent également sur un plan d'intensification de l'externalisation des études, services et travaux et sur un programme de performance et d'économies.

Autres éléments méthodologiques

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Pour la projection des flux de trésorerie après impôt, l'impôt sur les sociétés retenu est un impôt sur les sociétés théorique au taux de 34,43% (ou 28,92% à compter de 2020) appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel. Il s'agit d'une évolution par rapport aux pratiques antérieures qui renaient un impôt sur les sociétés décaissé prenant en compte l'utilisation des déficits fiscaux reportables. Parallèlement, les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,1% sans prise en compte de l'effet du déficit fiscal reportable, contre 5,5% au 31 décembre 2015, taux qui intégrait l'effet d'un déficit reportable. A compter de 2020, les flux ont été actualisés au taux de 5,2% pour prendre en compte l'effet de la baisse du taux d'imposition prévu par la loi de finances pour 2017.

Les éventuelles conséquences de l'avis de l'ARAFER du 1^{er} février 2017 relatif à la fixation des tarifs pour l'horaire de service 2018 n'ont pas été intégrées dans les flux, le Groupe considérant que la discussion avec l'Autorité n'est pas achevée.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	2016	2015
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	30,1 Mds€	40,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030 + année normative actualisée à l'infini	Plan 15 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation	5,1% - 5,2%	5,5%
Taux de croissance long terme	1,70%	1,70%

Résultat du test de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 30,4 Mds€ au 31 décembre 2016. La valeur terminale, calculée par projection à l'infini des flux générés à compter de 2030 représente 99,7% (y compris périmètre avec les 3 LGV en voie d'achèvement) de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant légèrement supérieure à l'actif de référence testé (intégrant les 3 LGV en voie d'achèvement), SNCF Réseau a maintenu à l'identique le montant de la perte de valeur de 9,6 Mds€ comptabilisée sur l'exercice précédent.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent notamment sur le contrat de performance. 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.

Analyses de sensibilité

— Sensibilité aux paramètres de valorisation :

- une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de $\pm 1,2$ Mds€ de valeur recouvrable ;

- une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de $\pm 0,9$ Mds€.

— Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet impôt) :

- une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de $\pm 2,0$ Mds€ 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 $\pm 1,7$ Mds€ de la valeur recouvrable ;

- une variation de $\pm 10\%$ des gains de productivité annuelle représente une variation de $\pm 1,8$ Mds€ de la valeur recouvrable.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2016	31/12/2015
Variation des stocks et encours	45	4
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	381	-950
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	217	-291
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-208	654

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 2016, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	1 015	-163	852	809	43
Produits finis	261	0	261	268	-7
Encours de production	59	-5	55	35	19
Stocks et en-cours	1 335	-168	1 167	1 112	55

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2016
Matières premières et fournitures - dépréciation	-171	-105	114	-1	0	-163
Encours de production - dépréciation	-5	-1	2	0	0	-5
Dépréciations de stocks	-176	-106	115	-1	0	-168

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	31/12/2016			31/12/2015*	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	4 250	-179	4 071	3 507	563
Créances sur l'État et les collectivités	2 093	0	2 093	2 550	-456
Autres créances d'exploitation	3 705	-28	3 677	4 031	-354
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	76	-1	75	117	-42
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	3	0	3	0	3
Montant net des créances d'exploitation	10 128	-209	9 919	10 205	-286

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir 4.2.1.1)

La diminution des autres créances d'exploitation s'explique principalement par l'encaissement anticipé de la créance de crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (voir notes 2.1 et 9).

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2016 et 2015 :

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2016
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-159	-62	40	2	-1	-1	-179
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-33	-2	5	0	0	0	-29
TOTAL	-191	-63	45	2	-1	-1	-209

En millions d'euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change t 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

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, le Groupe considère qu'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) :

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	3 211	493	407	41	59	39	4 250
TOTAL	3 211	493	407	41	59	39	4 250

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

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	31/12/2016	31/12/2015*	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	5 796	5 923	-127
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	957	1 469	-512
Avances et acomptes reçus sur commande	504	479	25
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	81	26	55
Dettes sociales	2 505	2 488	17
Dettes sur l'État et les collectivités	2 041	2 049	-8
Autres dettes d'exploitation	863	850	13
Produits constatés d'avance	1 763	1 754	8
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	15	7	8
Total des dettes d'exploitation	13 487	13 550	-63

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1)

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 doive 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	01/01/2016 de l'exercice	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice		Autres variations	31/12/2016	dont courant	dont non courant
			(utilisées)	(non utilisées)				
Litiges et risques contractuels	576*	136	-68	-161	2	485	86	399
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	203	19	-7	-1	0	214	15	199
Risques environnementaux	836	74	-43	-5	47	910	23	887
Coûts de restructuration	32	33	-12	-10	-1	42	31	11
Autres	453	67	-52	-66	-216	186	77	109
Total provisions	2 100	329	-181	-243	-167	1 837	231	1 606

* Retraité principalement suite à la finalisation de l'affectation du prix d'acquisition d'OHL (voir note 4.2.1.1)

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 19 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2016.

La baisse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours de l'exercice 2016, une augmentation des provisions de 54 M€ dont 13 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 41 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1). Concernant la provision pour démantèlement du matériel ferroviaire, la baisse du taux est liée :

— à une réévaluation de la durée entraînant une augmentation de la provision de 46 M€, dont 9 M€ en contrepartie du résultat opérationnel courant et 37 M€ en contrepartie du composant à l'actif ;

— à une évolution du taux de référence entraînant une augmentation de la provision de 9 M€, dont 4 M€ en contrepartie du résultat opérationnel courant et 5 M€ en contrepartie du composant à l'actif.

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 : 146 M€ (127 M€ en 2015) ;

— coûts liés à l'amiante : 734 M€ (680 M€ en 2015).

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

— Différends avec l'ARAFER

L'EPIC SNCF Mobilités était en procédure auprès de l'ARAFER sur un litige qui l'opposait au Syndicat des Transports d'Ile-de-France d'une part, et à la région Pays-de-la-Loire d'autre part. L'ARAFER avait rendu deux décisions de règlement de différend favorables au STIF et à la région Pays-de-la-Loire. Après avoir interjeté appel de ces décisions devant la Cour d'appel de Paris, Gares & Connexions s'est finalement désisté de ces deux recours sur le second semestre 2016.

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. La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017.

— 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. La charge à payer de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 a été intégralement payée en avril 2016. La procédure d'appel suit son cours avec une audience prévue en mars 2017.

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Ouibus

Une enquête de l'Autorité de la concurrence a débuté en décembre 2016 sur l'activité Ouibus suite au dépôt d'une plainte par Transdev pour mesures conservatoires. Il est trop tôt pour se prononcer sur l'issue de la procédure. Aucune provision n'est comptabilisée à ce stade.

— Différends avec l'ARAFER

La Région Nouvelle-Aquitaine a sollicité l'ARAFER dans le cadre d'un différend relatif notamment aux redevances d'accès gares pour 2014 et 2015. Suite à l'audition tenue le 25 janvier 2017, l'ARAFER a rendu sa décision le 1^{er} février 2017 dans laquelle elle enjoint Gares & Connexions à plafonner le niveau de rémunération des capitaux investis à 6,9% pour 2014 et 2015. Les conséquences de cette décision, telles qu'estimées à ce stade par le Groupe, sont peu significatives au regard de ses comptes consolidés annuels.

De son côté, SNCF Mobilités (Gares & Connexions) a déposé un recours devant le Conseil d'État au sujet de l'avis conforme défavorable de l'ARAFER sur les redevances d'accès gares pour 2016 et 2017. En octobre 2016, le Conseil d'État a confirmé les décisions de l'ARAFER pour le DRG 2016 remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis. SNCF-Mobilités s'est désisté de son recours devant le conseil d'État pour les redevances 2017.

— Jugement du Conseil de Prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'EPIC SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 ces premières séries d'affaires seront plaidées devant la Cour d'appel. Par ailleurs, de nouvelles affaires seront portées pour la première fois devant le Conseil de Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ».

— Accident de Brétigny-sur-Orge

A 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, 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.

Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci sera examiné par la chambre de l'instruction dans les mois à venir.

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 dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnités sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

A 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. A 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.

— Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux de cotisation vieillesse

Identifiant un problème dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

L'annulation de ces arrêtés implique que les taux T1 définitifs 2013 et 2014 soient recalculés et qu'une nouvelle publication au Journal Officiel soit opérée.

Au titre des taux T1 2013 et 2014, un produit à recevoir estimé à 58 M€ a donc été comptabilisé sur la ligne « Autres charges et produits opérationnels » du compte de résultat, le gain attendu étant acquis dans son principe et dans son montant la date de clôture.

En raison de problématiques liées aux déclaratifs, les taux définitif 2015 et provisionnel 2016 ne sont pas encore publiés. A ce titre, aucun recours n'a donc pu être porté devant le Conseil d'État. A ce stade, le taux 2015 définitif et le taux provisionnel 2016 restent calculés selon l'ancienne méthode. Au titre du taux 2015, l'entrée de trésorerie est probable mais pas certaine : dans l'attente d'un recours possible devant le Conseil d'État et d'une décision favorable, le produit attendu estimé à 29 M€ n'a pas été comptabilisé.

— Recours indemnitaires liés aux ententes sur les marchés Magenta et Condorcet d'Éole

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016 est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Éole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages et intérêts se poursuit à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues devant la Cour Administrative d'Appel de Paris après que le Tribunal Administratif de Paris, a validé le désistement d'instance des défenderesses signataires du protocole transactionnel tout en reconnaissant

l'existence d'une faute dolosive susceptible d'engager la responsabilité des entreprises, a rejeté par jugement du 31 mai 2016 la demande de SNCF Mobilités au motif que celle-ci ne rapportait pas la preuve de son préjudice. Par ailleurs, les sociétés du groupe Bouygues ont, de leur côté, demandé en appel la nullité du protocole transactionnel conclu le 19 février 2016.

— Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence soit 119 M€.

— 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 diligencé, 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.

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.

La convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire, 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 considérait qu'il était 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) devait ressortir en déficit. Au titre des années suivantes (2017-2020), les discussions se sont poursuivies avec l'État dans l'objectif d'un équilibre sur la durée résiduelle de la convention.

En conséquence, SNCF Mobilités avait 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 à cette date, il existait 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 première année.

Les négociations avec l'État ont abouti à une nouvelle convention validée par le Conseil d'administration du 16 décembre 2016 et équilibrée sur la période 2016-2020 (voir note 2.1.4). Par ailleurs, la loi de finances rectificative a octroyé à SNCF Mobilités des contributions supplémentaires pour l'année 2016. En conséquence de quoi, la provision pour pertes à terminaison initialement comptabilisée a été reprise intégralement sur la ligne « Variations nettes des provisions » du compte de résultat, dont 23 M€ de reprise utilisée et 83 M€ de reprise non utilisée. En revanche, une dépréciation a été comptabilisée pour 84 M€ sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat, les flux de la convention ne permettant de couvrir la valeur des actifs non courants historiques (voir notes 2.1.4 et 4.3).

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).

SNCF Réseau a fait l'objet d'un contrôle fiscal et a comptabilisé une provision pour les éléments de redressement acceptés. En revanche, elle en conteste d'autres, dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER versées par l'État pour le compte des régions et qui feront l'objet d'une démarche contentieuse. Aucune provision n'a ainsi été comptabilisée sur ces éléments contestés. Les autres éléments contestés et non provisionnés dans le cadre de ce contrôle représentent un risque de 7 M€.

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.

4.5.5 Autres Provisions

Une simplification des schémas comptables, au titre du contrat de la ZAC PRG, a conduit à une reprise nette de 216 M€ sans impact sur le compte de résultat, compte tenu notamment, de son reclassement en produit constaté d'avance et de désinvestissement de coûts engagés.

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 1/14ème 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. L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre 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 Accord en faveur des anciens apprentis

L'EPIC SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des EPIC constituant le groupe public ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Au 31 décembre 2016 cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'est traduit par la constitution d'une provision de 14,5 millions d'euros au titre d'un coût des services passés.

5.1.8 Facilités de circulation

Le personnel des EPIC (actifs, retraités et leurs ayant-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 ayant-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	31/12/2016	31/12/2015
Valeur actualisée des obligations	3 064	2 952
Juste valeur des actifs du régime	-356	-358
Situation nette des régimes	2 707	2 594
Effet du plafonnement de l'actif	0	1
Passif (actif) net à la date de clôture	2 707	2 594
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 707</i>	<i>2 594</i>

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Retraite et autres avantages assimilés	462	392
Prévoyance CS	54	58
Action Sociale	285	294
Rentes Accidents du travail	1 064	1 056
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 864	1 801
Rentes Accidents du travail	44	40
Médailles du travail et autres avantages assimilés	191	162
Cessation progressive d'activité (CPA)	452	464
Compte épargne temps (CET)	157	127
Passif au titre des autres	844	792
Passif total	2 708	2 593
- dont non courant	2 536	2 422
- dont courant	172	171

5.2.1 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 594	2 564
Coût des services rendus	187	172
Coût des services passés	2	11
Effet des liquidations du régime	-1	-1
Intérêt financier net	43	35
Ecart actuariels générés sur la période	63	-147
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-165	-163
Contribution de l'employeur au fonds	-9	-12
Effet des variations de périmètre	4	79
Effet de change	-10	1
Autres	0	52
Total passif (actif) net à la clôture	2 708	2 594

Le coût des services passés résulte de diverses modifications de plans opérées sur la période et de l'instauration du nouveau régime d'aide financière au rachat de trimestres en faveur des anciens apprentis.

La baisse de l'intérêt financier net résulte principalement de la baisse du taux d'actualisation entre 2014 (1,35%) et 2015 (1,75%).

La perte actuarielle nette de 63 M€ s'explique essentiellement par la baisse du taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires : la perte de 68 M€ reconnue en Réserves non recyclables au titre des avantages postérieurs à l'emploi est partiellement compensée par un gain net de 5 M€ constaté en résultat financier au titre des autres avantages à long terme.

Au 31 décembre 2015, la ligne « Effet des variations de périmètre » incluait principalement le montant du passif net d'Eurostar valorisé à la date de prise de contrôle (80 M€). Depuis le 28 mai 2015, cette filiale anglaise est consolidée par intégration globale ; elle était jusqu'alors mise en équivalence. Elle offre à ses salariés un régime de retraite partiellement financé par des actifs de régime. Dans la situation nette des engagements sociaux du Groupe au 31 décembre 2015, son passif net représentait 60 millions d'euros.

Sur l'exercice 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 » concernait principalement des avantages à long terme.

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 2016, sont les suivantes :

31/12/2016 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	751	58	294	1 096	590	162	2 952
Coût des services rendus	34	1	5	45	64	37	187
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-6	0	0	0	0	12	6
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-2	0	0	0	0	-2	-4
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	19	1	5	19	10	3	57
Ecart actuariels générés sur la période	100	-5	-5	10	-2	-4	94
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-14	-2	-14	-63	-54	-18	-165
Prestations payées par le fond	-10						-10
Effet des variations de périmètre	3	0	0	0	0	1	4
Effet de change	-55					1	-54
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	817	54	285	1 108	609	191	3 064
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	305	54	285	1 108	609	191	2 551
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	512						512

31/12/2016 En millions d'euros	Retraites et assimilés	
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	358	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture
Rendement implicite des actifs de régime	13	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif
Ecart actuariels générés sur la période	32	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
Contribution de l'employeur au fonds	9	
Cotisation des salariés au fonds	0	
Prestations payées par le fonds	-10	
Effet des variations de périmètre	0	
Effet de change	-44	
Autres	-1	
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	356	

31/12/2016 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	817	54	285	1 108	609	191	3 064
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-356	0	0	0	0	0	-356
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	462	54	285	1 108	609	191	2 708
Actif disponible après effet du plafonnement	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif à la clôture	462	54	285	1 108	609	191	2 708

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
Ecarts 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	0	0	0	0	0	-13
Effet des variations de périmètre	338	0	0	0	0	-2	336
Effet de change	5					0	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>	288	58	294	1 096	590	162	2 489
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	463						463

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
Rendement implicite des actifs de régime	13	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif
Ecarts 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
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	0						0
Total Passif à la clôture	393	58	294	1 096	590	162	2 594

5.2.2 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Obligations	80	104
Actions	246	240
Biens immobiliers	3	2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	3
Autres	25	9
Juste valeur totale des actifs du régime	356	358
<i>Dont marché actif</i>	315	358
<i>Dont zone Euro</i>	-15	-14

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe

5.2.3 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (11 M€ au 31 décembre 2016, contre 10 M€ au 31 décembre 2015). 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.

5.2.4 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

31/12/2016 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	8
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	13

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

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 2016 est détaillée ci-après.

31/12/2016 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	34	1	5	45	64	37	187
Coût des services passés générés sur l'exercice	-8	0	0	0	0	10	2
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-6	0	0	0	0	12	6
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-2	0	0	0	0	-2	-4
Effet des liquidations sur l'obligation	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	1						1
Autres	1	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	25	1	5	45	64	47	188
Intérêt financier net du régime	6	1	5	19	10	3	43
<i>Dont coût financier</i>	19	1	5	19	10	3	57
<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			0	-2	-4	-6
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	7	1	5	18	8	-1	38
Total Charge comptabilisée	32	2	10	64	73	46	226

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

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 1,6 milliards d'euros sur 2016 (1,7 milliards d'euros en 2015).

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).

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). 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.

31/12/2016 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	-160	-11	61	-317	-427
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-100	5	5	-11	-100
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	32				32
Écarts 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	11				11
Autres	0				0
Écarts de réévaluation à la clôture	-217	-6	67	-328	-484

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
Ecarts de réévaluation à la clôture	-160	-11	61	-317	-427

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 actuaire 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. 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 16 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 82% du total Groupe, sont détaillées ci-après les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations.

	31/12/2016	31/12/2015
Taux d'actualisation	1,60%	1,75%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	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		
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%	31,98% -25,94% - 10,74%

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 :

	31/12/2016			31/12/2015		
	Zone Euro	Grande Bretagne	Suède	Zone Euro	Grande Bretagne	Suède
Taux d'actualisation	1,23% 0,96% 1,21%	2,60%	2,75%	1,49% 1,72% 1,78%	3,80%	3,00%
Taux d'augmentation des salaires	2,00% 3,22% 4,34%	2,70%	3,00%	4,40% 3,00% 2,73%	3,60%	1,50%

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, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2016 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	-159	-11	61	-317	-426				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	2	3	12	12	29	1	13	6	19
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-102	2	-6	-23	-129	0	-11	-2	-13
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-100	5	5	-11	-100	0	2	4	6
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	32				32				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	32				32				0
Effet de change	11				11				0
Autres	0				0				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-217	-6	67	-328	-484				0
Total ajustements liés à l'expérience	34	3	12	12	61	1	13	6	19
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-102	2	-6	-23	-129	0	-11	-2	-13

* 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 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	4	9	5	18
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
Total ajustements liés à l'expérience	5	-2	3	13	19	2	-13	3	-7
Total ajustements liés aux changements d'hypothèses actuarielles	24	4	19	63	110	2	21	2	24

* 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.

31/12/2016 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	-35	-2	-11	-39	-16
Variation de - 0,25pt	34	2	11	41	17
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		2	11	41	
Variation de - 0,25pt		-2	-11	-39	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					16
Variation de + 1pt					-16

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	-25	-2	-11	-38	-14
Variation de - 0,25pt	31	2	12	40	15
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					17
Variation de + 1pt					-17

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. A partir de l'exercice 2016 sont également inclus les membres du Directoire de SNCF. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Nombre de dirigeants concernés	21	16	5
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	17	15	2
Rémunération totale en M€	5	4	1

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 actifs et passifs financiers de concessions ;
- 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	15	21	-6
Charges d'intérêts nettes	-1 448	-1 498	50
Autres charges et produits financiers	-20	-6	-14
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 483	31

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Charges financières	-1 907	-2 022	115
Produits financiers	454	539	-85
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 452	-1 483	31

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.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, 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.

31/12/2016

Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Instruments financiers							Total	Juste valeur				
	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 390	147	-	-	2 537	-	-	2 537	2 537	-	2 537	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 503	42	1 545	-	1 545	-	-	1 545	2 041	-	2 041	-
Cash collatéral actif		-	802	802	-	802	-	-	802	802	0	802	-
Autres prêts et créances		498	110	608	-	608	-	-	608	637	7	621	8
Actifs financiers de concession	3.2	1 227	155	-	-	1 383	-	-	1 383	1 603	-	1 603	-
Sous-total prêts et créances		5 619	1 256	2 955	-	6 875	-	-	6 875	7 620	7	7 605	8
Actifs de retraite	5	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	205	0	-	205	-	-	-	205	206	0	0	205
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	0	0	-	-	0	-	0	0	0	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1 973	74	2 047	-	-	-	2 047	2 047	2 047	-	2 047	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	912	210	1 122	-	-	1 122	-	1 122	1 122	-	1 122	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	8 271	8 271	-	-	8 271	-	8 271	8 271	7 837	434	0
Total des actifs financiers courants et non courants		8 721	9 812	14 396	205	6 875	9 394	2 047	18 521	19 267	7 844	11 209	214
Emprunts obligataires		52 925	2 937	55 862	-	55 667	195	-	55 862	65 988	-	65 988	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2 135	176	2 311	-	2 311	-	-	2 311	2 345	1	2 344	0
Dettes de location- financement		796	67	863	-	863	-	-	863	867	0	867	-
Sous-total emprunts	6.1.2.5	55 857	3 179	59 036	-	58 841	195	-	59 036	69 200	1	69 199	0
dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- évalués au coût amorti		51 255	2 734	53 988	-	53 988	-	-	53 988	64 086	1	64 085	0
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 432	421	4 853	-	4 853	-	-	4 853	4 920	0	4 920	-
- évalués selon l'option «juste valeur»		193	2	195	-	-	195	-	195	195	0	194	0
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2 813	44	2 857	-	-	-	2 857	2 857	2 857	-	2 857	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	736	109	844	-	-	844	-	844	844	-	844	-
Emprunts et dettes financières		59 405	3 332	62 737	-	58 841	1 039	2 857	62 737	72 902	1	72 901	0
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	-	4 459	4 459	-	4 459	-	-	4 459	4 459	2 000	2 459	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		1 176	1	-	1 177	-	-	-	1 177	1 177	-	1 146	31
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 443	156	-	-	2 599	-	-	2 599	2 599	-	2 599	-
Total des passifs financiers courants et non courants		63 024	7 948	67 196	1 177	65 899	1 039	2 857	70 972	81 137	2 001	79 104	31
Endettement financier net du groupe		54 519	-1 719	52 800	-	60 345	-8 354	810	52 800	62 441	-5 842	68 291	-9

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 153 M€.

31/12/2015

Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur 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	-	2 091	-
Cash collatéral actif		-	592	592	-	592	-	-	592	592	-	592	-
Autres prêts et créances		543	49	592	-	592	-	-	592	592	-	592	-
Actifs financiers de concession	3.2	1 279	43	-	-	1 322	-	-	1 322	1 538	-	1 538	-
Sous-total prêts et créances		5 515	725	2 740	-	6 241	-	-	6 241	6 992	-	6 992	-
Actifs de retraite	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	240	0	-	240	-	-	-	240	239	40	-	199
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	47	47	-	-	47	-	47	47	47	-	0
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	6 833	6 433	400	-
Total des actifs financiers courants et non courants		9 008	7 916	13 173	240	6 241	7 963	2 470	16 913	17 663	6 519	10 945	199
Emprunts obligataires		50 115	2 799	52 914	-	52 720	194	-	52 914	55 414	-	55 414	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 831	713	2 544	-	2 544	-	-	2 544	3 225	0	3 223	1
Dettes de location-financement		817	283	1 100	-	1 100	-	-	1 100	1 061	0	1 061	-
Sous-total emprunts	6.1.2.5	52 763	3 794	56 558	-	56 364	194	-	56 558	59 700	0	59 698	1
- évalués au coût amorti		48 284	2 831	51 116	-	51 116	-	-	51 116	54 257	-	54 257	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 313	937	5 250	-	5 250	-	-	5 250	5 250	-	5 250	-
- évalués selon l'option «juste valeur»		191	3	194	-	-	194	-	194	193	0	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	62 766	0	62 764	1
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	-	3 709	3 709	-	3 709	-	-	3 709	2 166	407	1 759	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		1 276	-	-	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	68 466	407	68 057	1
Endettement financier net du groupe		50 340	-180	50 160	-	57 333	-6 968	-205	50 160	51 225	-6 072	57 295	1

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 148M€.

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 et les collectivités territoriales. 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 et des collectivités territoriales sur la ligne « Créances des partenariats publics privés » au sein de ses actifs financiers courants et non courants, dont 1074 M€ pour BPL, 993 M€ pour CNM et 470 M€ pour GSM-R (respectivement 962 M€, 742 M€ et 474 M€ au 31 décembre 2015) ;

— 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.

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.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 et 2016 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

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.

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 205 M€ (240 M€ au 31 décembre 2015), 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.

6.1.2.5 Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	5 532	5 169	363
Disponibilités	2 739	1 664	1 075
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	8 271	6 833	1 438
Intérêts courus à payer	-1	-3	2
Concours bancaires courants	-307	-404	98
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)	0	2	-2
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	7 963	6 427	1 536

* 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 4 630 M€ au 31 décembre 2016 (4 174 M€ au 31 décembre 2015). Les trois EPIC contribuent pour environ 100% 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 2015).

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 3 824 M€ en 2016 (4 333 M€ en 2015). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 235 M€ (2 523 M€ en 2015). Les impôts décaissés avaient été particulièrement importants en 2015 en raison du paiement sur le même exercice de la TREF 2015 pour 200 M€ et de celle de l'année précédente pour le même montant, du fait d'une publication décalée des décrets. A l'inverse, il n'y a pas de paiement de TREF sur 2016, du fait d'un nouveau décalage dans la publication des décrets.

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 5 179 M€ en 2016 (négatifs de 5 221 M€ en 2015).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des incidences des variations de périmètre pour -95 M€ en 2016 (-567 M€ en 2015 essentiellement liées à l'acquisition d'OHL) ;
- des investissements corporels et incorporels pour 7 761 M€ en 2016 (7 315 M€ en 2015) ; ils sont détaillés en note 4.1.3 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 769 M€ en 2016 (818 M€ en 2015) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour -162 M€ en 2016 (contre une variation de 513 M€ en 2015).

— Ils sont compensés par :

- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 401 M€ en 2016 contre 396 M€ en 2015 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 2 234 M€ en 2016 contre 1 738 M€ en 2015 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 814 M€ en 2016 contre 787 M€ en 2015.

Les flux liés au financement du Groupe sont positifs de 2 858 M€ en 2016 (ils étaient négatifs de 691 M€ en 2015). Ils proviennent principalement :

— du paiement des intérêts financiers nets pour 1 454 M€ (1 483 M€ en 2015) ;

— d'une augmentation des dettes de trésorerie pour 814 M€ (contre des remboursements de dettes de trésorerie de 996 M€ en 2015) ;

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 2 369 M€ (2 600 M€ en 2015). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à 0 M€ (92 M€ en 2015) ;

— de nouveaux emprunts pour 5 929 M€ (4 441 M€ en 2015) dont 4 391 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Réseau (4 005 M€ en 2015) et 652 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Mobilités (11 M€ en 2015).

6.1.2.7 Dette qualifiée en dette d'État

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Mds€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

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 2016 est de 95,70% comparée à 100% au 31 décembre 2015. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,50% pour l'exercice 2016 contre 3,96% pour l'exercice 2015.

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 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2016				31/12/2015			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables						
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	5	0	-5	0	11	0	-11	0
Dettes en juste valeur sur option	6	0	-6	0	6	0	-6	0
Dérivés non qualifiés de couverture	13	0	-22	0	6	0	-6	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	22	797	-26	-893	37	743	-41	-836
TOTAL	46	797	-59	-893	59	743	-64	-836

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	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Taux fixe	51 799	48 521	50 432	46 934
Taux variable	4 200	5 002	7 007	8 040
Taux d'inflation	3 037	3 036	1 597	1 584
Total des emprunts	59 036	56 558	59 036	56 558

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 2016, la part de l'endettement financier net restant en devises, pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, diminue et s'élève à 0,27% (1,25% au 31 décembre 2015).

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	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Euro	47 177	44 486	58 367	55 704
Franc suisse	3 370	3 557	0	143
Dollar américain	1 535	816	233	237
Dollar canadien	279	264	31	30
Livre sterling	5 720	6 602	312	359
Yen	700	649	0	3
Dollar australien	77	76	77	76
Dollar hong-kong	93	36	0	0
Couronne norvégienne	69	65	0	0
Autres	15	7	15	7
Total des emprunts	59 036	56 558	59 036	56 558

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, les dettes en Franc suisse sont totalement couvertes, celles couvertes partiellement par des prêts sont arrivées à échéance en mai 2016, et les dettes en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Dollar.

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, le risque de change lié aux ressources levées en devises est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

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'année 2015 une couverture de flux de trésorerie a été désignée sur l'EPIC SNCF Mobilités. Trois tunnels à prime netto 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, la mise en place de deux swaps désignés en couverture de flux de trésorerie sur l'EPIC SNCF Mobilités pour un volume de 12 000 tonnes a entraîné le paiement d'un différentiel de strike de 0,193 M€.

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 correspondant 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.

6.2.5 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.

6.2.5.1 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. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de versement/réception de collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec l'EPIC SNCF Mobilités d'une part ou l'EPIC SNCF Réseau d'autre part, afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

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.

Au 31 décembre 2016, ils sont actifs pour 3 M€ et passifs pour 15 M€ (passifs pour 7 M€ au 31 décembre 2015).

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 »

31/12/2016 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	3 173	0	3 173	1 206	1 734	233
Instruments financiers dérivés passifs	3 717	0	3 717	802	1 748	1 167
Position nette sur instruments dérivés	-544	0	-544	404	-14	-934

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	-476

Au 31 décembre 2016 :

— trois contreparties représentent 93% du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités. L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collateralisation et la mensualisation des appels de marge ;

— 2 contreparties représentent 98% du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau.

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 collateralisation et la mensualisation des appels de marge ;

— quatre contreparties représentent 91% du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau.

6.2.6 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 3 049 M€, utilisé à hauteur de 150 M€ au 31 décembre 2016 (110 M€ au 31 décembre 2015) et en moyenne à hauteur de 70 M€ pendant l'exercice 2016, contre 39 M€ en 2015.

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 1 130 M € au 31 décembre 2016 (457 M€ au 31 décembre 2015) et en moyenne à hauteur de 270 M€ pendant l'exercice 2016 (788 M€ sur 2015).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1 250 M€ non utilisée en 2016 (1 250 M€ non utilisée en 2015). Cette ligne est à échéance du 19 juillet 2017. Une démarche de renouvellement est en cours. De son côté, SNCF Mobilités dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 780 M€ (780 M€ en 2015). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2016	2 630	1 461	1 163	6
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2015	2 651	60	2 431	160

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Moins d'1 an	3 130	3 778
De 1 à moins de 5 ans	11 481	8 993
De 5 à moins de 10 ans	21 265	18 232
De 10 à moins de 20 ans	14 508	17 232
20 ans et plus	8 467	7 564
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	41	39
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	144	719
TOTAL	59 036	56 558
Juste valeur des dérivés non courants	3 549	2 876
Juste valeur des dérivés courants	153	190
Total emprunts et dettes financières	62 737	59 624

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) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

En millions d'euros	31/12/2016					
	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-79 258	-3 957	-17 113	-28 286	-17 735	-12 167
Capital	-55 739	-2 055	-10 089	-22 345	-12 915	-8 335
Flux d'intérêts	-23 520	-1 902	-7 024	-5 942	-4 820	-3 832
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 438	-173	-1 261	-288	-353	-364
Capital	-2 310	-149	-1 230	-266	-310	-354
Flux d'intérêts	-128	-24	-31	-22	-43	-9
Sur dettes de location-financement	-872	-68	-572	-111	-120	0
Capital	-863	-67	-567	-107	-122	0
Flux d'intérêts	-9	-1	-6	-4	2	0
Sur le sous-total emprunts	-82 569	-4 198	-18 946	-28 685	-18 209	-12 531
Capital	-58 912	-2 271	-11 886	-22 718	-13 347	-8 690
Flux d'intérêts	-23 657	-1 927	-7 060	-5 967	-4 862	-3 841
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 459	-4 459				
I - Total emprunts	-87 028	-8 657	-18 946	-28 685	-18 209	-12 531
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 043	99	876	1 068	0	0
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	636	99	376	161	0	0
Sur autres prêts et créances	1 509	924	293	155	127	9
Capital	1 466	907	272	152	126	9
Flux d'intérêts	42	17	21	3	1	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	8 271	8 271	0	0	0	0
II - Actifs financiers	11 823	9 294	1 169	1 223	127	9
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-1 432	-103	-284	-344	-488	-214
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-924	-108	-430	-366	-7	-13
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	1 779	154	457	372	534	262
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 169	151	586	422	7	3
III - Instruments financiers dérivés	592	94	330	84	46	38
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-74 613	731	-17 447	-27 377	-18 036	-12 484

Flux d'échéances

31/12/2015

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-75 285	-3 867	-14 909	-24 921	-20 098	-11 490
Capital	-49 541	-1 906	-7 475	-18 087	-14 723	-7 351
Flux d'intérêts	-25 744	-1 961	-7 435	-6 834	-5 375	-4 139
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 713	-713	-1 377	-308	-315	0
Capital	-2 602	-684	-1 305	-300	-312	0
Flux d'intérêts	-111	-29	-72	-8	-2	0
Sur dettes de location-financement	-1 097	-289	-542	-141	-125	0
Capital	-1 085	-283	-538	-138	-126	0
Flux d'intérêts	-12	-6	-4	-3	1	0
Sur le sous-total emprunts	-79 095	-4 869	-16 829	-25 370	-20 538	-11 490
Capital	-53 229	-2 873	-9 317	-18 525	-15 162	-7 351
Flux d'intérêts	-25 867	-1 996	-7 511	-6 845	-5 376	-4 139
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-3 709	-3 709	0	0	0	0
I - Total emprunts	-82 804	-8 577	-16 829	-25 370	-20 538	-11 490
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 142	99	895	1 149	0	0
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	735	99	395	242	0	0
Sur autres prêts et créances	1 159	680	340	133	0	6
Capital	974	641	244	83	0	6
Flux d'intérêts	186	39	97	50	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 833	6 833	0	0	0	0
II - Actifs financiers	10 134	7 611	1 235	1 282	0	6
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-1 758	-178	-641	-453	-295	-191
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-916	-95	-379	-399	-30	-13
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	2 418	203	734	512	508	462
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 206	137	550	485	29	4
III - Instruments financiers dérivés	950	67	264	145	212	262
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-71 721	-899	-15 330	-23 943	-20 326	-11 222

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des passifs et actifs financiers en dehors de l'EFN se présentent comme suit :

Flux d'échéances

31/12/2016

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-4 139	-162	-1 041	-1 157	-1 735	-45
Capital	-2 599	-156	-874	-769	-785	-16
Flux d'intérêts	-1 540	-6	-167	-389	-950	-30
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-4 139	-162	-1 041	-1 157	-1 735	-45
Créances des partenariats publics privés (PPP)	4 047	152	1 020	1 096	1 735	44
Capital	2 537	147	858	732	785	15
Flux d'intérêts	1 510	5	161	364	950	30
Actifs financiers de concession	1 604	202	1 396	6	0	0
Capital	1 476	155	1 315	6	0	0
Flux d'intérêts	128	46	81	0	0	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	5 651	353	2 416	1 103	1 735	44

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-3 688	-3	-933	-1 069	-1 532	-152
Capital	-2 258	0	-790	-724	-694	-50
Flux d'intérêts	-1 430	-3	-143	-345	-838	-102
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-3 688	-3	-933	-1 069	-1 532	-152
Créances des partenariats publics privés (PPP)	3 641	7	893	1 057	1 532	152
Capital	2 178	0	744	691	694	50
Flux d'intérêts	1 463	7	149	367	838	102
Actifs financiers de concession	1 483	157	1 284	43	0	0
Capital	1 271	95	1 134	42	0	0
Flux d'intérêts	213	62	150	1	0	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	5 124	164	2 177	1 100	1 532	152

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	31/12/2016			31/12/2015		
	Non courant	Courant	TOTAL	Non courant	Courant	TOTAL
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	1 100	11	1 111	1 312	90	1 402
Dérivés de couverture de juste valeur	873	63	937	1 026	42	1 068
Dérivés de transaction	912	210	1 122	904	179	1 083
Total instruments dérivés actifs	2 885	284	3 170	3 242	311	3 553
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	2 738	54	2 792	2 171	79	2 250
Dérivés de couverture de juste valeur	76	-10	66	16		16
Dérivés de transaction	736	109	844	689	112	801
Total instruments dérivés passifs	3 549	153	3 702	2 876	190	3 066

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 31/12/2016					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015				
	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	5	0	5	0	0	14	0	14
Swaps de devises	1 081	788	48	0	1 917	1 351	928	44	0	2 324
Achat à terme de devises	0	0	75	0	75	5	0	39	0	45
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	1 081	788	129	0	1 998	1 356	928	97	0	2 382
Swaps cambistes	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0
Swaps de devises	1 588	57	0	0	1 645	1 078	16	5	0	1 099
Achat à terme de devises	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Vente à terme de devises	2	0	2	0	3	1	0	0	0	1
Options sur devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés passifs	1 589	57	4	0	1 651	1 079	16	9	0	1 104
Position nette s/devises	-509	731	125	0	347	277	913	88	0	1 277

Aux 31 décembre 2016 et 2015 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 d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2016											
	Moins d'1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		TOTAL	
	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	
Franc suisse	100	93	2 365	2 202	150	140	575	535	130	121	3 320	3 092
Dollar américain	100	95	1 000	949					270	256	1 370	1 300
Dollar canadien							277	195			277	195
Livre sterling	0	0	800	934			2001	2337	1344	1569	4 145	4 841
Yen			29000	235	7 000	57	26 500	215	15 000	122	77 500	628
Dollar australien												
Dollar néozélandais												
Dollar de Hong Kong			801	98							801	98
Couronne norvégienne							500	55			500	55
Dollar de Singapour											0	0
Euro ¹			60	60							60	60
TOTAL	188	188	4 478	4 478	196	196	3 337	3 337	2 068	2 068	10 268	10 268

1- Ancien swap de devise EUR/ESP

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2015											
	Moins d'1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		TOTAL	
	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	contre-valeur euro au en cours de devises clôture	
Franc suisse	162	149	1715	1583	750	692	725	669	130	120	3482	3214
Dollar américain	250	230	100	92					270	248	620	569
Dollar canadien							277	183			277	183
Livre sterling	65	89			853	1162	2001	2726	1334	1818	4253	5795
Yen			19000	145	17000	130	26500	202	15000	114	77500	591
Dollar Australien												
Dollar de Hong Kong	300	36									300	36
Couronne norvégienne							500	52			500	52
Dollar de Singapour												
Euro ¹					60	60					60	60
TOTAL	504	504	1 820	1 820	2 044	2 044	3 833	3 833	2 300	2 300	10 500	10 500

1- Ancien swap de devise EUR/ESP

Engagements nominaux donnés 31/12/2016					
En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	143	4 068	157	3 962	2 260
TOTAL	143	4 068	157	3 962	2 260

Engagements nominaux donnés 31/12/2015					
En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	439	1 361	1 912	4 090	2 246
TOTAL	439	1 361	1 912	4 090	2 246

6.3.1.2 Swaps de devise ayant un sous-jacent actif

Engagements nominaux donnés 31/12/2016											
En millions d'euros	Moins d'1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		
	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	32	31									
Dollar canadien											
Livre sterling	2	2									
Dollar australien											
Dollar néozélandais											
Dollar de Hong Kong											
Dollar de Singapour											
TOTAL	32	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Engagements nominaux donnés 31/12/2015											
En millions d'euros	Moins d'1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus		
	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	43	40									
TOTAL	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Engagements nominaux reçus 31/12/2016					
En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	31				
TOTAL	31				

Engagements nominaux reçus 31/12/2015					
En millions d'euros	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	39				
TOTAL	39				

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 31/12/2016					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015				
	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	149	994	0	1 143	1	139	986	0	1 126
Swap payeurs de taux fixe	29	0	0	0	29	44	0	0	0	44
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Instruments dérivés actifs	30	149	994	0	1 172	46	139	986	0	1 171
Swaps receveurs de taux fixe	5	8	0	0	14	10	0	0	0	10
Swap payeurs de taux fixe	1 195	0	832	0	2 027	1 159	0	792	0	1 950
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	2	0	9	0	10	2	0	0	0	2
Instruments dérivés passifs	1 202	8	840	0	2 050	1 170	0	792	0	1 962
Position nette taux	-1 172	141	153	0	-878	-1 124	139	195	0	-790

Aux 31 décembre 2016 et 2015, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	5 123	181	5 299	174
Swaps payeurs de taux fixe	9 824	95	9 447	196
Swaps d'index	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	665	25	23	1

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 31/12/2016	Moins d'1 an	Echéancier			
			De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 489	-14	313	38	-1 240	-586
Emprunts non obligataires	-171	-25	-62	-39	-45	0
Dettes de location financement	-21	0	-21	0	0	0
Prêts et créances	0	0	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 681	-39	230	-1	-1 286	-586

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2015	Moins d'1 an	Echéancier			
			De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-674	20	258	17	-737	-232
Emprunts non obligataires	-174	-1	-117	-14	-41	0
Dettes de location financement	0		0	0	0	0
Prêts et créances		0		0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-848	20	140	3	-778	-232

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 01/01/2015	-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
Ouverture au 01/01/2016	-1 312
Recyclé en résultat	653
Variation de valeur efficace	-878
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-2
Clôture au 31/12/2016	-1 538

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	2016	2015
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	58	-21
Variation de juste valeur des dérivés actifs	-43	13
Variation de juste valeur des dérivés passifs	-31	-2
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-16	-11

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, 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 2016, le capital du groupe SNCF est donc essentiellement constitué de :

— 9,8 milliards d'euros de dotations en capital reçues par SNCF Réseau ;

— 3,9 milliards d'euros de dotations reçues par SNCF Mobilités (1,2 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'État). D'un montant de 2,2 milliards d'euros au 31 décembre 2015, les dotations en capital ont été diminuées de 1 milliard d'euros par affectation sur les réserves distribuables suite à un arrêté ministériel de novembre 2016.

Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté et versé à l'État en août 2015 pour 63 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Geodis	10	10	0
STVA	1	1	0
Ermewa	6	5	0
CapTrain	20	20	0
Keolis	87	91	-4
Autres	7	8	-2
TOTAL	131	137	-6

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	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	5 073	5 002
Résultat net de l'exercice	40	23
Résultat global total	34	35
Flux de trésorerie généré sur la période	50	-54
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>-12</i>	<i>-16</i>
Actifs courants	1 157	1 190
Actifs non courants	2 432	2 265
Passifs courants	1 845	1 766
Passifs non courants	1 353	1 272
Actif net	391	417

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 16 M€ au 31 décembre 2016 (13 M€ au 31 décembre 2015).

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 sur les dividendes versés par une société qui ne respecte pas les conditions de détention pour être incluse dans un groupe d'intégration fiscale ;
- 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 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1^{er} janvier 2016 (200 M€ à partir du 1^{er} janvier 2013) et calculé après réintégration des dotations aux amortissements. 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-329	-245	-84
(Charge) / produit d'impôt différé	190	-305	495
TOTAL	-139	-550	411

Du fait de la hausse du plafonnement instaurée par la loi de Finances rectificative pour 2016, la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires augmente à 252 M€ au 31 décembre 2016 contre 200 M€ au 31 décembre 2015. La charge comptabilisée inclut un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 165 M€ sur 2016 (131 M€ sur 2015).

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 243 sociétés au 31 décembre 2016 (250 au 31 décembre 2015) et présente les particularités suivantes :

- 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 ses seuls résultats. La méthode d'évaluation des IDA de SNCF Réseau a été revue par rapport à l'exercice 2015, notamment en excluant la créance nette d'IDA des actifs de référence de l'UGT Infrastructure, pour mettre en œuvre une méthode d'évaluation propre à cette nature de créance en application de la norme IAS 12. Compte tenu de son cycle de vie, l'EPIC SNCF Réseau peut faire des prévisions pour la récupération de ses déficits sur un horizon plus long que le reste du Groupe. Ainsi, un horizon de 25 ans est considéré comme un horizon raisonnable de consommation d'actif d'impôt pour reconnaître sa créance d'IDA ;

— 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 issues 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 des éléments de contexte indiqués en note 4.3.2.1.

Le produit d'impôt différé sur 2016 provient de deux éléments :

— un effet issu du changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2017. Le taux d'impôt applicable sera de 28,92% de façon progressive à partir de 2017. Toutes les entités françaises du groupe seront concernées sans exception dès 2020. Le Groupe a donc réévalué ses impôts différés en fonction de ce nouveau taux, entraînant une charge d'impôt de 623 M€ ;

— une activation d'impôts différés actifs de 886 M€ au vu des nouvelles perspectives de résultat futur.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2016, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 17 M€.

Au 31 décembre 2015, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 119 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	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net de l'exercice	550	-12 225
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	53	-66
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	2
Impôt sur les résultats	-139	-550
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	635	-11 610
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	-219	3 997
Différences permanentes	-74	-163
Activation de déficits antérieurs	957	-198
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-5	-4 204
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	0	-5
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	4	6
Différentiels de taux	-307	-90
Crédits d'impôts	119	117
Ajustements sur exercices antérieurs	-1	0
Effets des changements de taux	-614	-10
IMPOT COMPTABILISE	-139	-550
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	21,83%	4,74%

Des Lois de Finances successives ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— le taux d'impôt sur les résultats passe de 34,43% à 28,92% de façon progressive suivant la taille de l'entité entre 2017 et 2020. Toutes les entités françaises du groupe seront passées au taux de 28,92% en 2020. Ce changement entraîne un effet négatif de 623 M€ sur la ligne « Effets des changements de taux » de la preuve d'impôt ;

— s'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est 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. Cette contribution a été limitée aux sociétés versantes qui ne respectent pas les conditions de détention pour faire partie d'un groupe d'intégration fiscale par la Loi de Finances pour 2017 ;

— 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 108 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (110 M€ au 31 décembre 2015).

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2016 s'élevaient à 18,7 milliards d'euros contre 18,6 milliards d'euros au 31 décembre 2015. Sur ce montant, 16,6 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (16,0 milliards d'euros au 31 décembre 2015). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 5,9 milliards d'euros (8,0 milliards d'euros au 31 décembre 2015).

En millions d'euros	31/12/2015	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2016
Reports déficitaires	6 318	-724	-94	0	-69	5 431
Avantages du personnel	60	-6	3	0	0	58
Différences de valeur sur les immobilisations	-309	-37	0	-21	3	-363
Location financement	-23	0	0	24	0	1
Provisions réglementées	-146	6	0	0	-4	-144
Instruments financiers	469	4	16	17	-7	499
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-381	67	0	-3	8	-309
Résultats internes	131	-10	43	0	0	164
Total retraitements de consolidation	-197	24	62	17	0	-94
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	6 325	-1 119	22	-8	10	5 230
Impôts différés non reconnus	-7 990	2 008	12	0	51	-5 918
Impôts différés nets reconnus	4 456	190	2	9	-8	4 649
Impôts différés actif	4 703	0	0	0	0	4 842
Impôts différés passif	247	0	0	0	0	192
Impôts différés nets au bilan	4 456	0	0	0	0	4 649

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'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

— l'État, 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, Orange, 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'État, 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'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Subventions d'exploitation reçues	77	87

Par ailleurs, le Groupe facture l'État, 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'État 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	31/12/2016	31/12/2015
Redevances d'accès*	1831	1831
Compensations Fret	78	31

* Dont redevances TER 1 391 M€ et redevances TET 440 M€ (1 392 M€ et 439 M€ à la clôture précédente)

Les montants reçus de l'État 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	31/12/2016	31/12/2015
Actifs financiers courants	11	10
Actifs financiers non courants	275	287
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 2015) 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

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants et la part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises comprise dans le total s'élève à :

- 0 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2016 (8 M€ pour 2015).
- 241 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2016 (0 M€ pour 2015). La hausse s'explique principalement par la mise en équivalence d'Akiem en date du 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2).

Engagements reçus (en M€)	Notes*	Montant des engagements par période				Engagement total
		Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		2 688	1 472	1 182	34	2 797
Sûretés personnelles	9.1.1.1	55	7	19	28	128
Sûretés réelles	9.1.1.2	4	4	0	0	18
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.6.5	2 630	1 461	1 163	6	2 651
Engagements liés aux activités opérationnelles		7 649	2 785	4 252	612	7 825
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	2 878	897	1 981	0	2 728
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	1 556	554	908	94	1 927
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	219	216	1	2	160
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 591	820	747	24	1 514
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	450	171	234	44	513
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	928	118	363	447	952
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		28	9	18	0	31
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)		0	0	0	0	0
Engagements liés au périmètre consolidé		18	0	10	8	18
Garanties de passif		1	0	0	1	1
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	0	10	7	17
Autres engagements reçus		8	0	8	0	7
Total engagements reçus		10 363	4 258	5 451	654	10 647

* Les renvois de notes se rapportent aux commentaires des engagements hors bilan exceptés ceux de SNCF Réseau qui se trouvent en note 9.2

Engagements donnés (en M€)	Notes*	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		1 828	194	120	1 514	1 494
Sûretés personnelles	9.1.1.1	252	173	52	28	283
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	9.1.1.1	824	9	37	778	950
Sûretés réelles	9.1.1.2	751	12	31	708	261
Engagements liés aux activités opérationnelles		14 006	4 927	7 332	1 747	13 744
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	4 413	1 596	2 805	13	4 345
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	3 439	1 357	2 017	65	4 079
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	217	216	1	0	196
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 573	302	271	1 000	1 511
Cautions douanes (activité Geodis)		175	131	17	27	172
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	1 560	478	765	317	940
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	1 969	400	1 252	317	1 872
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9.1.2.6	175	164	6	5	103
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.7	485	284	198	2	526
Engagements liés au périmètre consolidé		9	0	9	0	22
Autres engagements liés au périmètre consolidé		9	0	9	0	22
Autres engagements donnés		23	14	7	2	24
Total engagements donnés		15 865	5 136	7 467	3 262	15 285

* Les renvois de notes se rapportent aux commentaires des engagements hors bilan exceptés ceux de SNCF Réseau qui se trouvent en note 9.2

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés personnelles

La baisse des engagements reçus des suretés personnelles de 74 M€ s'explique par la sortie d'Akiem (voir note 4.2.1.2) et la baisse des engagements donnés est due à la diminution des garanties liées aux lignes de crédit non utilisées sur la branche SNCF Logistics.

Les cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel correspondent à 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.

9.1.1.2 Sûretés réelles

La variation à la hausse des engagements donnés liés aux suretés réelles au 31 décembre 2016 pour 490 M€ s'explique principalement par une nouvelle garantie bancaire de 347 M€ prise par Eurostar concernant l'achat de nouvelles rames Siemens et la perte de contrôle d'Akiem (voir note 4.2.1.2).

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

9.1.2.1 Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

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. L'augmentation nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période inférieurs 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 2016, la hausse des engagements reçus est due principalement à :

- de nouveaux engagements liés à la convention Omneo Normandie pour 669 M€ sur Intercités ;

- la garantie financière reçue sur les nouvelles rames NAT pour 278 M€ sur Transilien ;

- compensés par une baisse de 616 M€ liée aux investissements réalisés sur les rames Regiolis, Regio2N et Tram Train.

L'augmentation des engagements donnés s'explique par :

- le nouveau programme d'investissement de 40 rames Omneo Normandie pour 669 M€ ;

- les levées d'option des tranches 3 et 4 pour l'acquisition de 64 rames NAT Bombardier (Nouvelles Automotrices Transilien) pour 476 M€ sur Transilien ;

- une compensation à la baisse :

- d'une part du fait des investissements réalisés et des acomptes versés sur la période 2016 pour 942 M€ concernant des rames Régiolis (157 M€), Regio2N (205 M€), TVG 2N2 (293 M€), des NAT (129 M€), des rames Siemens chez Eurostar (123 M€), et des Tram Train (34 M€) ;

- d'autre part au titre de la convention de maintenance préventive entre SNCF et RATP pour 83 M€ qui est dorénavant comprise dans la convention STIF 2016/2019.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La variation des engagements donnés d'achats d'immobilisations s'explique :

— à la hausse par la nouvelle convention relative à la rénovation d'ateliers pour accueillir OMNEO Normandie pour 80 M€ ;

— à la baisse par :

- l'avancement des projets sur gares et des pôles d'échange multimodal pour 204 M€ chez Gares & Connexions ;

- les investissements liés au PQI 2012/2015 de 171 M€ chez Transilien.

La variation des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire s'explique :

— à la hausse par :

- le nouveau Plan Quadri annuel d'Investissements (PQI) 2016/2019 relatif au Contrat de Plan État/Région (CPER) pour 163 M€ et hors CPER pour 131 M€ chez Transilien ;

- au titre d'un engagement d'achat d'immobilisation et une subvention à recevoir de l'AO Normandie pour 80 M€ ;

— à la baisse par l'avancement des projets sur gares et des pôles d'échange multimodal pour 124 M€ chez Gares & Connexions.

9.1.2.3 Promesses de vente immobilière

La hausse des engagements reçus et donnés liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par la signature d'une promesse synallagmatique de vente de la filiale EFA sur le site La Chapelle International.

9.1.2.4 Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières donnés augmentent de 62 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC Mobilités pour 41 M€ et sur Keolis pour 33 M€.

Les garanties opérationnelles et financières reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire Bombardier et Alstom. La baisse pour 304 M€ est liée principalement aux livraisons des rames Regio2N et Régiolis chez TER.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Les engagements donnés de contrats de locations simples mobiliers et immobiliers augmentent de 716 M€ en raison principalement :

— de deux nouveaux contrats de location mobiliers pour un total de 316 M€ chez KEOLIS Allemagne ;

— de nouveaux baux immobiliers pour 138 M€ ;

— de nouveaux contrats de location de locomotives pour 63 M€ ;

— et en raison de la sortie d'Akiem pour 241 M€.

Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus diminuent de 87 M€ principalement du fait de la perte de contrôle dans AKIEM (voir note 4.2.1.2).

9.1.2.6 Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations

Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés augmentent de 72 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons.

Le Document de Référence du Réseau pour 2017 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise.

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

9.1.2.7 Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité.

La diminution des engagements donnés s'explique principalement par l'arrivée à échéance mi 2017 du contrat d'achat de gazole non routier conclu par SNCF Combustible avec un tiers.

9.2 ENGAGEMENTS HORS BILAN SNCF RÉSEAU

9.2.1 Engagements relatifs aux achats d'immobilisations

Les engagements hors bilan au 31 décembre 2016 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, au fur et à mesure de l'avancement des projets.

PPP et concession

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des montants restant à verser au titre des PPP et concession s'élève à 551 M€ et se décompose comme suit :

— 193 M€ sur CNM ;

— 295 M€ sur BPL ;

— 63 M€ sur SEA.

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des subventions restant à percevoir au titre des PPP et concession s'élève à 424 M€ et se décompose comme suit :

- 189 M€ sur CNM ;
- 206 M€ sur BPL ;
- 29 M€ sur SEA

9.2.2 Engagements relatifs aux projets ferroviaires

Projet Charles de Gaulle Express

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribue à une société, détenue majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe ADP une concession de travaux (avec la possible participation d'un investisseur tiers au capital, pour une part minoritaire). La société aura pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'État de désigner, par voie d'appel d'offres, l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes.

L'État a fait adopter un amendement visant à préciser que la règle d'or ne s'applique pas à la participation de SNCF Réseau au financement du CDG Express compte tenu de sa spécificité. Le montage financier de cette concession est en cours de finalisation.

Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

L'ensemble des financeurs a désormais approuvé le protocole cadre de financement, à l'exception du Conseil Général des Hauts de Seine.

Le protocole arrête le plan de financement global du projet à hauteur de 3,4 Mds€ dont 256 M€ sur fonds propres SNCF Réseau. Le montant des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau s'élève à 3 Mds€. La mise en service s'échelonne de 2022 à 2024.

Sur décision de l'État, SNCF Réseau assurera une avance (remboursable) de trésorerie plafonnée à 40% de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, soit un montant maximum de 805 M€. Cette avance, effectuée sur une période de 10 ans, sera rémunérée au taux de 1,5%. Les frais de portage sont couverts par l'État et la Société du Grand Paris (SGP).

SNCF Réseau attend désormais la notification du financement par le STIF.

9.2.3 Garanties financières données et reçues des tiers

— Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2016 principalement de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Epargne ;

— Les garanties financières reçues s'élèvent à 493 M€ et se décomposent principalement :

- d'une garantie financière auprès de Eiffage Rail Express pour 187 M€ ;
- d'une garantie financière auprès d'OCVIA pour 122 M€.

La garantie émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Epargne s'élève à 757 M€ au 31 décembre 2016 comme au 31 décembre 2015.

9.3 OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités 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.

À 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.

9.4 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

En 2016 et 2015, 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) a fait l'objet d'une cession Dailly pour un seul des groupes d'intégration fiscale français. Par ailleurs, SNCF, mère du groupe d'intégration fiscale auquel SNCF Mobilités appartient, a procédé, fin décembre 2016, à la monétisation de sa créance de CICE correspondant à la quote-part de SNCF Mobilités relative aux années civiles 2016 et 2015.

Dans les deux cas, cession ou monétisation, l'opération 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 pour la cession Dailly et sans recours pour la monétisation. 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 Dailly et la monétisation se sont traduites pour le Groupe par un encaissement net de, respectivement, 50 M€ sur 2016 (50 M€ sur 2015) et 316 M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

10 PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	836	840	-4
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	1	1	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	52	43	9
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	67	64	3
Périmètre total	956	948	8

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 6.1.2.3 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— actifs non courants : 4 338 M€ (4 210 M€ en 2015) ;

— passifs non courants (dettes) : 2 391 M€ (2 330 M€ en 2015).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,36 milliards d'euros (2,34 milliards d'euros au 31 décembre 2015).

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 : 1 787 M€ (1 651 M€ au 31 décembre 2015) ;

— passifs non courants : 1 756 M€ (1 650 M€ au 31 décembre 2015).

10.2.3 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							
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	CE	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	GRANDE BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
	FRANCE	ID Bus	IG	95%	95%	100%	100%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	RE 4A	CE	50%	50%	50%	50%
	FRANCE	SNCF - Voyages - Europe ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - TGV ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Voyages Central ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur							
Gares & Connexions							
FRANCE	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Gares & Connexions ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Société des commerces en gares	CE	50%	50%	50%	50%
Métier							
Keolis							
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ÉTATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Southlink Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	First / Keolis Transpennine	CE	45%	31%	45%	31%
	GRANDE BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
		Keolis Danmark	IG	100%	70%	75%	52%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		London Midland	CE	35%	24%	35%	24%
		London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Syntus	IG	100%	70%	100%	70%
	PORTUGAL	Prometro	CE	20%	14%	20%	14%
	SUÈDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
FRANCE	FRANCE	Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
		Effia Stationnement et Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Angers	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Artois	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Brest	IG	100%	70%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Keolis Caen	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis CIF	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Dijon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lille	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lorient	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		SAEMES	CE	33%	23%	0%	0%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	0%	0%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	CE	40%	32%	40%	32%
	Métier	SNCF Logistics					
AFRIQUE, MOYEN ORIENT	ÉMIRATS ARABES UNIS	Geodis Freight Forwarding LLC	IG	100%	100%	100%	100%
AMÉRIQUES	BRÉSIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS UNIS	Barthco International, Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson USA Inc.(absorbée par OHBNA – Barthco International Inc.)	NI	0%	0%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Holding Company, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Shanghai Eastern Fudart Transportation Sces Co., Ltd.	CE	20%	20%	20%	20%
		Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	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%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Germany	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%
		ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB	CE	67%	34%	67%	34%
		WEA	IG	100%	98%	100%	96%
	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 Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis BM Iberica	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	STVA UK	IG	100%	98%	100%	96%	
		Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%	
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%	
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%	
		Cap Train Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
	LUXEMBOURG	Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
		LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%	
		Lexsis (ex. BM Sidérurgie Luxembourg)	IG	100%	100%	100%	100%	
	PAYS BAS	GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis Holding BV	IG	100%	100%	100%	100%	
	POLOGNE	Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%	
	SUEDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%	
		Geodis Wilson Holding AB	IG	100%	100%	100%	100%	
	SUISSE	PIRCO SA	CE	45%	45%	45%	45%	
		Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%	
	FRANCE	FRANCE	AKIEM Holding	CE	50%	50%	100%	100%
			AKIEM SAS	CE	50%	50%	100%	100%
			ALPS1	CE	50%	50%	100%	100%
			Ateliers d'Orval	IG	100%	100%	100%	100%
			BM Virolle	CE	35%	35%	35%	35%
			Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Méditerranée	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
			Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
			Challenge International	IG	100%	100%	100%	100%
			Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
			Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
			Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
			Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%
			Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%
Ermewa Intermodal			IG	100%	100%	100%	100%	
Eurotainer SAS			IG	100%	100%	100%	100%	
Flandre Express			IG	100%	100%	100%	100%	
Forwardis SA			IG	100%	100%	100%	100%	
Geodis Automotive Est			IG	100%	100%	100%	100%	
Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%			
Geodis Euromatic	IG	100%	100%	100%	100%			

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Geodis Logistics Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Projets	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%
		Giraud Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%
		S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		Seine Express	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis - Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		STVA SA	IG	98%	98%	96%	96%
		Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
		VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
	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%
		Corporate					
EUROPE HORS FRANCE	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC S&F (hors DFT-FM) ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Matériel ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Pilotage et CC ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Autres CSP ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Optim' Services ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - DFT FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	STELSIA	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Systra	IN	42%	42%	42%	42%

03 —
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.

31 DÉCEMBRE 2016

04—
RAPPORT
DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (Exercice clos le 31 décembre 2016)

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 2016, 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 4.2.3.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, le Groupe SNCF avait mené au 31 décembre 2015 un test de perte de valeur qui avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation de 9,6 milliards d'euros. En lien avec la préparation du contrat-cadre stratégique entre la SNCF et l'État, et l'approbation du contrat de performance par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20 décembre 2016 (note 2.1.1 de l'annexe), le Groupe SNCF a identifié des indices de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure et a en conséquence mis en œuvre à la clôture de l'exercice i) un test de dépréciation sur ses actifs corporels et incorporels, ii) une évaluation distincte de ses actifs d'impôts différés, conformément aux exigences normatives, qui reposent tous deux sur des hypothèses tenant compte du caractère spécifique de l'activité Infrastructure.

Ainsi, pour le réseau en service, le Groupe SNCF a retenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspond à l'année où le réseau est stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur la trajectoire financière de 10 ans du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat, 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.

Les évaluations réalisées soutiennent d'une part, le montant de la valeur comptable des immobilisations corporelles et incorporelles après dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisée l'exercice précédent et, d'autre part, une valeur de 3,8 milliards d'euros d'actifs d'impôts différés. Elles reflètent l'équilibre de négociations entre SNCF Réseau et l'Etat acté dans le contrat de performance. 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. Enfin, la valeur terminale, qui constitue 99% de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, qui ne peut être corrélée à aucune situation historique connue.

- Comme mentionné en notes 2.1.6 et 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal (aussi appelé contrat de performance) entre l'Etat et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière (note 2.1.1 de l'annexe), le plan stratégique de Gares & Connexions a été modifié, conduisant à une reprise de la perte de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions à hauteur de 273 millions d'euros au 31 décembre 2016.

La sensibilité de la valeur recouvrable de ces actifs aux hypothèses économiques et financières est très élevée. Plusieurs aléas et incertitudes importants pèsent sur les perspectives économiques et financières de l'UGT Gares & Connexions, à savoir, (i) un modèle tarifaire toujours en cours de négociation et d'adaptation, (ii) un transfert possible des gares et de leur gestion hors de SNCF Mobilités, mis en avant par l'ARAFER, dont il est aujourd'hui difficile d'apprécier les éventuelles conséquences sur le cadre opérationnel, économique et financier de cette activité, (iii) et une trajectoire financière qui, comme illustré sur la période écoulée de 18 mois, est sujette à des adaptations pour tenir compte des évolutions de l'environnement économique, réglementaire et de régulation. Ces éléments pourraient se réaliser dans un avenir proche, avec des interactions ne pouvant être précisément déterminées, affectant la valeur d'utilité des actifs de l'UGT Gares & Connexions telle qu'établie par SNCF Mobilités.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses et projections retenues pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels des UGT Infrastructure et Gares & Connexions ainsi que des actifs d'impôts différés ; en conséquence les montants pourraient varier de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et en conséquence de nous prononcer sur (i) la valeur nette après dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure qui s'élève à 30,1 milliards d'euros (ii) la valeur nette après dépréciation des actifs de l'UGT Gares & Connexions de 1,56 milliards d'euros et la reprise de perte de valeur de 273 millions d'euros (iii) et le montant des actifs d'impôts différés ressortant à 4,84 milliards d'euros au 31 décembre 2016.

Sous ces réserves, 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 4.3.1.4, 4.3.2.1 et 4.3.2.2 aux comptes consolidés qui exposent le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par le Groupe SNCF pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de ses unités génératrices de trésorerie Eurostar et TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). 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 des engagements de rachat associés pourrait varier dans le temps de façon significative.

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 2016 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 aux réserves et à l'observation 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 des contrats de performance et leurs trajectoires financières dont ces hypothèses découlent, et vérifié que l'information donnée dans les notes 2.1.7, 2.1.8 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 4.5 « 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 4.5 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

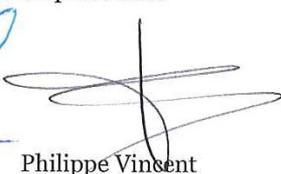
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport d'activité du Groupe.

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 28 février 2017

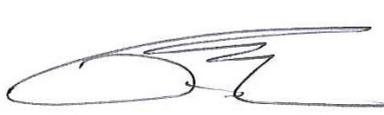
Les commissaires aux comptes

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

Getty, Marie Genel pour Capa Picture,
Matthieu Raffard pour SNCF