

31 DÉCEMBRE 2017

RAPPORT FINANCIER DU GROUPE SNCF

O1 — RAPPORT ANNUEL DE GESTION
PAGE 04

O2 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE
PAGE 52

O3 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
DU GROUPE SNCF
PAGE 60

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
PAGE 146

ÉDITO



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

« Les résultats 2017 démontrent la capacité du groupe SNCF - employeur et acteur économique majeur en France – à créer de la valeur et à la redistribuer dans tous les territoires où il opère. Et cela jusque dans son développement international, bénéficiaire pour ses bases françaises, et signe de l’attractivité et du dynamisme économique de notre pays. »



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

« Les résultats 2017 du Groupe sont le produit de nos efforts pour adapter nos offres aux attentes des voyageurs, des collectivités et des entreprises. Nous gagnons en compétitivité. Nos trois priorités restent : accélérer la modernisation du réseau et du matériel, renforcer la robustesse de notre offre pour nos clients et améliorer la qualité et la personnalisation de l’information client. Pour cela, nous avons un besoin vital d’investir. »



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

« Avec 5,2 milliards € engagés, dont plus de la moitié pour la rénovation du réseau, 2017 restera comme une année historique sur le plan de nos investissements. Cet effort sans précédent nous permet d’accentuer la modernisation du réseau du quotidien et de poursuivre la transformation de notre outil industriel et de nos métiers, pour construire un réseau plus performant au service de nos clients : les entreprises ferroviaires. »

01— RAPPORT ANNUEL DE GESTION

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	UNE ENTREPRISE UTILE DANS UN MONDE DES MOBILITÉS EN PLEINE ÉVOLUTION	11
4	UN GROUPE SNCF PLUS OUVERT POUR ÊTRE PLUS PERFORMANT	13
5	LE GROUPE SNCF S'ENGAGE EN MATIÈRE DE RSE	14
5.1	PERMETTRE UNE MOBILITÉ DURABLE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES	15
5.2	RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE	16
5.3	FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT HUMAIN	17
5.4	CONTRIBUER À LA COHÉSION SOCIALE ET AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	17
5.5	GOUVERNANCE RSE, ÉTHIQUE ET TRANSPARENCE	18
6	ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF	18
6.1	LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2017	18
6.2	AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017	20
6.3	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	21
6.4	RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE	22
6.5	UNE ORGANISATION PAR MÉTIER	26
6.6	EFFECTIFS	36
6.7	PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2017	36
6.8	PERSPECTIVES 2018	36

7 LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES	37
7.1 CADRE DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE	37
7.2 DISPOSITIF DE MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES	40
7.3 COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES	47
8 LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	47
8.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE	47
8.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	47
8.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES	49

1. PROFIL DU GROUPE SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique marchandises avec 33,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017, 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 270 000 salariés dans 120 pays.

LE GROUPE SNCF EN 2017

Une puissance industrielle française engrangeant des succès sur tous les métiers de la mobilité et de la logistique en France et à l'international.

Repères à fin 2017



CHIFFRE D'AFFAIRES

33,5 Mds€
en croissance de **+4,2%**

INVESTISSEMENTS 2017

8,8 Mds€
dont plus de **90% en France**



INTERNATIONAL

1/3 du CA
Activité dans 120 pays



RÉSEAUX

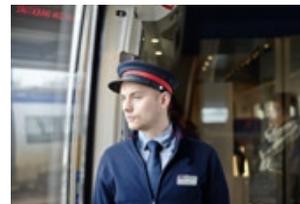
Plus de **30 000 km**
de lignes dont 2 600 km
à grande vitesse

**L'un des plus grands réseaux
à GV au monde**

15 000 trains/jour
dont 7 000 en IDF
(40% des circulations)

14 millions

de voyageurs/jour
en France et dans
le monde dont
5 millions dans les trains
en France dont 3,5 millions
en IDF (70% du trafic
ferrovière France)



EFFECTIFS

270 000
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 Établissements 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.

SNCF Mobilités rassemble l'ensemble des métiers, offrant des services de mobilités (y compris les filiales), avec notamment les Mobilités quotidiennes, le Voyage longue distance, SNCF Gares & Connexions et SNCF Logistics.

UN GROUPE ORGANISÉ EN 6 GRANDS MÉTIERS



SNCF RÉSEAU

CA 6,5 Mds€

- Accès au réseau ferré
- Gestion des circulations
- Maintenance
- Développement en Île-de-France

SNCF GROUPE

33,5 Mds€



SNCF IMMOBILIER

- Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du Groupe
- Valorisation des actifs immobiliers et fonciers
- Gestion et développement du parc résidentiel

SNCF MOBILITÉS⁽¹⁾

31,8 Mds€ de CA



MOBILITÉS QUOTIDIENNES

TRANSILIEN

- 15 lignes
- Mobility as a service
- Mass transit academy



TER

- 11 régions TER



KEOLIS

- Grands réseaux urbains
- Interurbain
- Stationnement
- Services digitaux



LONGUE DISTANCE OUI.SNCF

- Axes TGV
- OUIgo/OUIbus
- Eurostar/Thalys
- OUI.sncf
- Intercités



GARES & CONNEXIONS

- Gestion et développement des 3 000 gares françaises*
- Conception, gestion et commercialisation de pôles d'échanges multimodaux



SNCF LOGISTICS

- Geodis (8 Mds€ de CA)
- Transport Ferroviaire et multimodal de marchandises dont Fret SNCF
- Ermewa (gestionnaire d'actifs)

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

(1) Le découpage sectoriel induit par cette organisation sera effectif à compter du 1^{er} janvier. Les informations ci-dessous sont données suivant le découpage sectoriel en vigueur sur 2017.

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

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, 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 2 600 km de Lignes à Grande Vitesse (l'un des plus grands réseaux à grande vitesse au monde). Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses 39 clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 24 entreprises ferroviaires circulent sur le

réseau et 15 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Fort de ses 58 000 collaborateurs, il investit 5,2 milliards d'euros en 2017 (tous financements confondus) pour la régénération, la rénovation, la modernisation et le développement du réseau.

MÉTIER 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, Sféris et Altametriz	Sécurité opérationnelle, maintenance, entretien et renouvellement de l'infrastructure

SNCF Mobilités: l'ensemble des métiers, offrant des services de mobilités

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers acteurs mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Mobilités, l'opérateur de transport réalise 31,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017, dont un tiers à l'international. Présent dans 120 pays avec 202 000 collaborateurs, son objectif est d'être la référence mondiale des services de mobilités et de logistique.

À compter du 1^{er} janvier 2018, SNCF Mobilités s'appuiera sur 4 grands métiers: les Mobilités quotidiennes (Transilien en Île-de-France, TER en régions et Keolis en France et dans le monde), le Voyage longue distance OUI.sncf (TGV inOUI, OUIgo, Intercités, Eurostar, Thalys, OUIbus, etc., et la distribution avec OUI.sncf), SNCF Gares & Connexions (gestion et développement des gares) et SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial avec notamment Geodis, Fret SNCF et Ermewa). **SNCF Mobilités investit près de 3,6 milliards (tous financements confondus) dont près des deux tiers financés en propre en 2017.**

SNCF Transilien, TER et Intercités: le transport ferroviaire en Ile-de-France (Transilien), les Trains Express Régionaux (TER) et les trains classiques moyenne et longue distance permettant de rapprocher les territoires

ACTEURS	ACTIVITÉS
Transilien	Mass transit Île-de-France
TER	Transport régional ferroviaire et routier
Intercités	Trains classiques moyenne et longue distance
Itiremia, Ritmx	Services associés aux transports de voyageurs

Voyages SNCF: trains grande vitesse, cars longue distance en France et en Europe et la distribution avec OUI.sncf

ACTEURS	ACTIVITÉS
En France: TGV, OUIgo	Trains longue distance grande vitesse France et Europe
En Europe: les opérateurs Eurostar, Thalys, Alleeo, Lyria, etc.	
OUIbus	Cars longue distance France et Europe
iDvroom	Covoiturage de proximité
OUI.sncf	Distribution

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

SNCF Gares & Connexions gère et développe les 3000 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, 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 Groupe (Ermewa, Akiem, Eurotainer, CCR)

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	Grands Réseaux Grands Urbains Île-de-France Territoires
Cinq plateformes à l'international	Amérique du Nord Australie/Nouvelle-Zélande Europe continentale Royaume-Uni Asie, Moyen-Orient et Afrique
Nouvelles mobilités	Le Cab, Navya, Keolis Santé
Effia	Stationnement, Cycleo, Kisio

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

Direction Gestion et optimisation immobilière

ACTIVITÉS

Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du Groupe

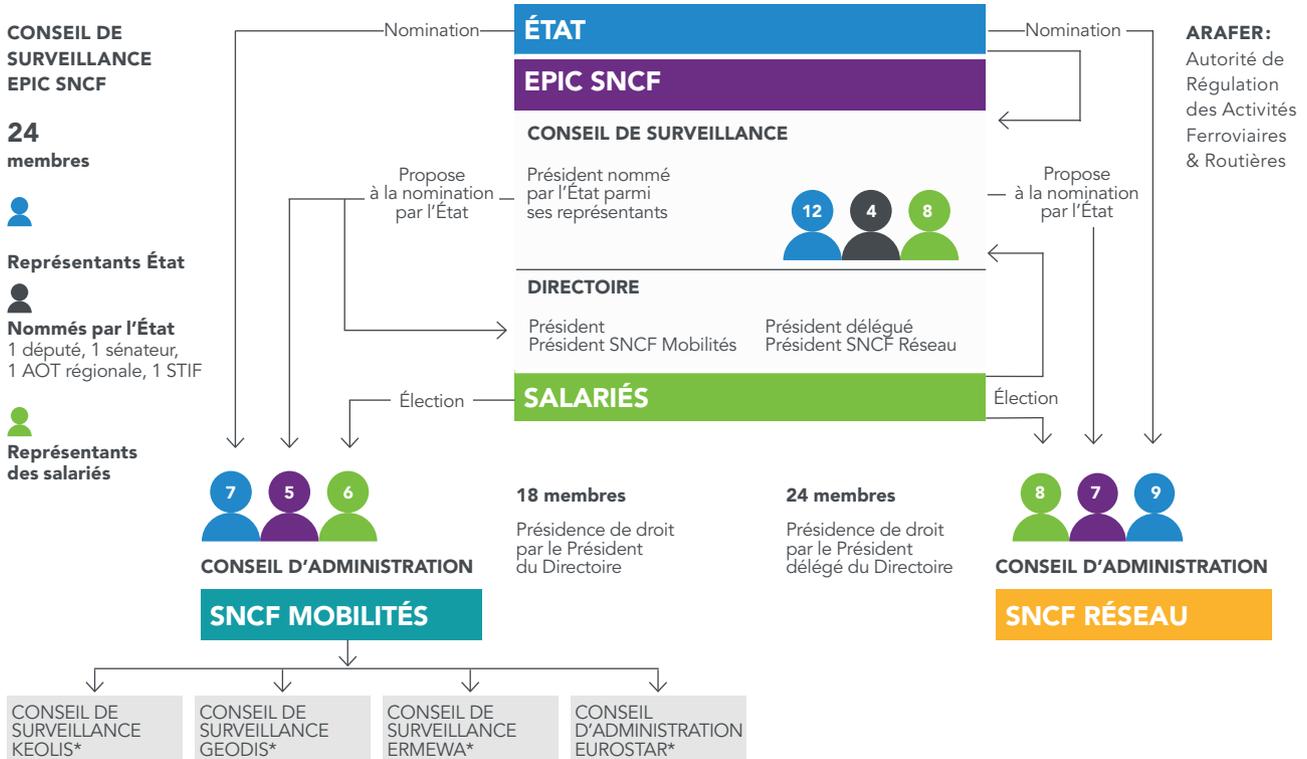
Direction du Développement, dont Espaces ferroviaires

Valorisation des actifs immobiliers et fonciers

Directin du Développement et ICF Habitat

Gestion et développement du parc résidentiel

GOVERNANCE DU NOUVEAU GROUPE SNCF



*Principales filiales

La loi du 4 août 2014 a mis en place une gouvernance renouvelée du système ferroviaire, qui inscrit l'action des trois EPIC dans une contractualisation avec l'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 ont été 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'Orient** (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 Conseils d'administration et Conseil de surveillance en décembre 2016.

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.

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 instituée 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 encadrée : 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 2017	Année 2016 [*]
Chiffre d'affaires	33 515	32 273
Marge opérationnelle	4 578	3 994
Résultat net - part du groupe	1 331	567
Résultat net Récurrent - Part du groupe	679	218
Investissements nets ⁽¹⁾	5 138	5 525
Investissements tous financements ⁽²⁾	8 834	8 573
Cash Flow Libre ⁽³⁾	-2 046	-2 741
Endettement net de SNCF Réseau	46 630	44 872
Endettement net de SNCF Mobilités	7 914	7 974
Effectifs	271 090	270 956
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire en milliers de tonnes équivalent CO ₂ ⁽⁴⁾	749	775
Consommation totale d'énergie pour la traction en milliers de TEP ⁽⁴⁾	724	709

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels). Par ailleurs, la définition du cash flow libre a changé par rapport aux exercices précédents en y intégrant la variation de Besoin en Fond de Roulement d'exploitation et d'impôts, afin de mieux refléter les ressources liées à l'activité. Le montant comparatif a été retraité en conséquence. Enfin, l'effectif 2016 a été retraité de la nouvelle méthode de calcul de l'effectif payé appliquée en 2017.

(1) Les Investissements nets sont obtenus par la somme :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 726	-7 761
- Subventions d'investissement reçues	2 665	2 234
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-44
Total investissements nets	5 138	5 525

(2) Les Investissements tous financements sont obtenus par la somme :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 726	-7 761
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-44
Total investissements nets	-8 834	-8 573

(3) Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 823	2 235
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-7 726	-7 761
- Subventions d'investissement reçues	2 665	2 234
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	423	401
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814
- Incidence de la variation du BFR	-172	-208
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-17	322
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	34	34
des investissements en location financement détaillés en note 4.1.3 des comptes consolidés annuels	-61	-44
Total Cash Flow Libre	-2 046	-2 741

(4) Données collectées sur le périmètre des EPIC.

3. UNE ENTREPRISE UTILE DANS UN MONDE DES MOBILITÉS EN PLEINE ÉVOLUTION

La décennie à venir va connaître une croissance inédite de la mobilité tant des hommes que des marchandises.

L'effet de la croissance démographique et de la métropolisation des modes de vie, l'émergence de nouveaux comportements de consommation et la digitalisation de notre économie mettent le besoin de mobilité au cœur des attentes.

Né il y a 80 ans, SNCF est un Groupe industriel de service puissant, disposant d'atouts et ayant réussi à relever de nombreux défis. Notre force de frappe humaine, industrielle et commerciale sont le socle de notre présent et le relais de notre avenir. Le Groupe SNCF doit saisir ces changements comme des opportunités car notre raison d'être, pour nos clients (voyageurs, chargeurs, entreprises), est de redonner à chacun la maîtrise de son temps.

Réduire les distances et les délais au service des personnes, des entreprises et des territoires a toujours guidé notre action et notre développement. Le savoir-faire collectif, l'envie de répondre aux nouveaux enjeux par un équilibre entre audace et robustesse, notre faculté à innover ont fait du Groupe SNCF l'entreprise française la plus utile.

Cette reconnaissance sociale va de pair avec son engagement au service du développement durable : engagements renforcés dans la transition énergétique et écologique et l'économie circulaire, une politique de recrutement ouverte à la diversité, une contribution active à la dynamique économique et à la cohésion sociale des territoires (insertion, achats responsables), une Fondation Groupe SNCF dans le top 10 des fondations d'entreprise (25 millions d'euros sur 5 ans, près de 2000 salariés qui font du mécénat de compétence).

Notre engagement social nous conduit à continuer nos démarches pour connecter toutes les mobilités partout et pour tous (« porte à porte » et « SNCF pour tous »), permettre le partage des ressources et les technologies, personnaliser encore l'offre (TGV inOUI, OUI.sncf, Transilien), fluidifier l'expérience B2B et B2C et pour améliorer encore plus la performance de nos solutions de mobilité durable SNCF vise une amélioration de la performance carbone du Groupe de 25 % d'ici 2025.

Forts de nos atouts environnementaux avec des transports à faible émission de carbone et de notre rôle au sein de la société, nous avons les moyens de faire de SNCF le champion des mobilités durables du 21^e siècle.

Un savoir-faire socle

Présent sur la majorité des métiers de la mobilité (gestion du Réseau socle du ferroviaire, mass transit, grande vitesse, la distribution avec OUI.sncf, la logistique, la gestion des gares), le Groupe dispose de compétences humaines essentielles et rares. Il réunit près de 200 métiers tant sur les compétences ferroviaires historiques que sur la gestion et la valorisation de l'immobilier ou le digital.

À l'occasion de la consultation en interne sur le Projet Groupe, 54 % des collaborateurs estiment que le Groupe SNCF devait renforcer ses engagements de société sur le développement des solutions pour convaincre les clients de choisir les mobilités propres.

Les salariés ont toujours été animés par un esprit pionnier et le sont encore, ayant un savoir-faire tant pour des technologies robustes et éprouvées que pour les plus récentes afin de répondre aux enjeux des futures mobilités (TGV 2020; Nexteo; Tech4rail; Navya; capteurs sur les voies; train hybride).

Nous combinons l'expérience, source de confiance, et la capacité d'innovation, source de résilience.

L'opportunité d'un monde qui change

Dans ce contexte d'évolution du marché, nous vivons aujourd'hui une « banalisation » du secteur de la mobilité : d'une économie de l'offre concentrée sur quelques opérateurs, nous passons à une économie de la demande dans laquelle le client a la faculté de choisir. Le pouvoir est capté par le client, notamment grâce à la digitalisation qui lui permet de se déplacer, d'expédier et de consommer partout et en tout temps.

Nos clients ont changé. Leurs critères de choix et d'exigence également. La qualité de service, la fluidité du parcours, le prix de l'offre, l'impact environnemental et la personnalisation du service sont devenus les déterminants de leur décision de mobilité.

Ces changements concernent aussi nos salariés : le changement de génération, la digitalisation du travail, le respect de l'équilibre entre vie professionnelle et personnelle nous obligent à être en prise avec leurs besoins et leurs attentes vis-à-vis d'un employeur responsable et engagé. Leur volonté de plus participer à la construction de la vision du Groupe est également importante. Plus que jamais, les collaborateurs sont attachés à la satisfaction des clients et souhaitent construire une vision partagée de l'avenir ainsi qu'un projet collectif utile et durable.

L'expérience de nos clients et l'épanouissement de nos salariés deviennent essentiels ; c'est autour de cette individualisation de la relation que s'organisent et s'intègrent les solutions.

Nous avons déjà relevé le défi d'un monde en changement. Dans la logistique ou la grande distance ferroviaire internationale, les clients ont la faculté de choisir entre plusieurs opérateurs. Nous devons être fiers des défis que nous avons su collectivement relever. Nous savons à présent que savons faire car nous l'avons déjà fait : le développement des nouvelles mobilités en France et à l'international, l'automatisation des transports urbains, le développement de la logistique contractuelle, la remise à niveau du réseau, ... Nous devons continuer dans ce sens : l'amélioration de la robustesse et de l'information voyageurs, le développement de nouveaux services et la maîtrise de nos coûts sont plus que jamais nécessaires pour développer notre compétitivité. C'est en étant sans cesse plus ouverts à nos clients, notre environnement et nos salariés que nous saurons réinventer nos métiers, nos process, nos offres pour inventer un nouveau service industriel, inventer de nouvelles solutions pour réinventer la mobilité.

Les clients expriment de nouvelles demandes

D'ici 2025, l'univers des transports connaîtra des évolutions structurantes sous l'effet de la modification des attentes clients : le marché des mobilités va continuer à évoluer entre croissance et volatilité ; l'émergence d'un « droit à la mobilité » se renforce pour lutter contre les fractures sociales et territoriale.

Le secteur du transport de marchandises poursuit également sa mutation, poussé par l'internationalisation et la spécialisation de la production, la globalisation de la distribution et l'explosion du e-commerce.

La capacité à servir les grands clients partout dans le monde avec un niveau de service constant, alors que les grands concurrents se renforcent, impose de poursuivre une politique de consolidation.

Les enjeux politiques et sociétaux de durabilité de nos modes de vie s'intensifient également. La mobilité durable (voyageurs et marchandises), la réduction de l'empreinte environnementale et la plus grande prise en compte de l'humain focalisent l'attention de nos clients.

Ces attentes nouvelles des clients s'ajoutent à leurs exigences de base, à nos fondamentaux : un service plus sûr, délivré dans les temps (ponctualité), avec relation client de qualité (information voyageurs harmonisée entre nos différents canaux / information localisation des marchandises...).

Le Groupe SNCF doit orienter ses pratiques et son organisation vers les attentes futures tout en conservant une capacité à adresser les besoins essentiels.

En 2025, nos clients auront besoin de solutions nouvelles et individualisées capables de simplifier leur mobilité dans un monde plus dense et au sein duquel la protection de la santé et de l'environnement sera capitale. Notre but doit être celui de faciliter la vie mobile en tirant parti des innovations technologiques et digitales, de permettre une mobilité durable et personnalisée.

Le numérique révolutionne les mobilités

La transformation numérique touche déjà l'ensemble des processus de production et commerciaux, l'ensemble de la chaîne de la mobilité. Cet impact a vocation à s'intensifier avec le développement de la valorisation des données, de l'internet des objets et de l'intelligence artificielle, et à transformer en profondeur la mobilité.

— Transformer la nature des services de mobilité et les modèles économiques : de la même manière que

le véhicule autonome modifiera l'offre de services de train, de bus ou de logistique, ces nouveaux modes modifient la complémentarité actuelle entre l'offre publique de transport et l'offre privée tant en zone dense que rurale.

— Transformer les processus de production industrielle. Digitalisation des postes d'aiguillage, maintenance prédictive, via l'internet des objets, diminution de l'espacement entre les trains grâce à la modernisation et la supervision du réseau... Toutes ces technologies numériques révolutionnent l'industrie et permettront un réseau plus capacitaire, plus maintenable et plus automatisé. Les fonctions transversales sont également concernées dans l'évolution des modes de faire, permettant de concentrer le cœur de notre action sur les tâches irremplaçables et à forte valeur ajoutée humaine, permettant de générer plus de lien et de transversalité.

— Transformer la relation aux clients. Que ce soit le gestionnaire du réseau ou des gares, les transporteurs ou les logisticiens, tous les acteurs de la mobilité sont directement impactés par la puissance des réseaux sociaux permettant aux clients de formuler un avis, poser des questions mais aussi signaler des dysfonctionnements. Nos activités quotidiennes sont également affectées par la digitalisation : émergence de nouveaux métiers (développeurs, data scientists), évolution des métiers historiques (maintenance, sûreté...), transformation de la relation entre l'agent et l'employeur. Ces changements bouleversent tout à la fois l'organisation des entreprises et leurs modèles économiques en opérant un déplacement de la valeur vers de nouveaux segments de la chaîne de la mobilité (plateformes numériques). Ces changements obligent à la fois à réaliser des nouveaux investissements ciblés et à moderniser en profondeur les modalités de production.

L'accentuation de la concurrence entre les modes de transport et au sein du ferroviaire bouleverse le jeu des acteurs historiques

La concurrence n'est pas une nouveauté. SNCF Mobilités y a déjà pris part avec de belles réussites : la croissance de Keolis en France et à l'international, l'émergence de Geodis –acteur mondial de la logistique–, le développement du fret ferroviaire européen. Dans une autre mesure, le monde voyageur, comme Transilien, Intercités, TER et TGV, connaît lui aussi la concurrence avec d'autres modes (voiture individuelle, covoiturage, bus, mais aussi aérien low cost) avec de belles réussites à son actif. Même dans des environnements concurrentiels mouvants et agressifs, SNCF a toujours été au rendez-vous pour satisfaire les attentes de ses clients.

Chacun des acteurs de la mobilité sait à quoi s'attendre demain : la concurrence entre modes de transports s'accentuera et l'ouverture du marché ferroviaire national à compter de 2020 pour la grande vitesse et avant 2023 le transport régional conventionné mettra SNCF Mobilités en concurrence avec de nouveaux acteurs français ou étrangers qui pourraient entrer sur le marché national.

Les gestionnaires d'actifs de la mobilité ferroviaire (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions) devront également se préparer en accélérant la modernisation des actifs, en développant leurs politiques commerciales et en veillant au bon fonctionnement d'un réseau sur lequel circuleront de plus en plus d'entreprises ferroviaires.

Ainsi, il faut s'y préparer car, en 2025, la concurrence sera au cœur de toutes les activités du Groupe. Le Groupe SNCF de demain doit continuer à se transformer pour prendre sa place dans cet environnement, comme il a déjà réussi à le faire. Notre cœur de métier est le ferroviaire ; notre ADN est l'anticipation. Nous devons marier nos savoir-faire pour faire jouer pleinement le caractère « ambidextre » de notre Groupe et élargir notre valeur ajoutée.

Un groupe conquérant et dynamique pour répondre aux défis de demain

Avec Deutsche Bahn, SNCF fait partie des 3 plus grandes entreprises de transport ferroviaire dans le monde.

En France et dans le monde, SNCF pose sa marque, gage de confiance : KEOLIS est le leader mondial dans le métro automatique et le tramway ; le savoir-faire de SNCF Réseau est reconnu pour la construction et la gestion du réseau (30 000 km de voie dont plus de 2 100 à grande vitesse) ; SYSTRA est un groupe de conseil et d'ingénierie leader mondial de la conception des infrastructures de transport ; TRANSILIEN, a une expertise unique en matière de mass transit (1,3 milliard de voyageurs par an) ; SNCF LOGISTICS est le 1^{er} transporteur et logisticien français et leader des groupes français spécialisés dans la supply chain avec un CA de plus de 10 Mds€.

Les activités longue distance représentent un chiffre d'affaires de 8 Mds € dont 30 % à l'international –grâce aux filiales THALYS et EUROSTAR– ; un immense patrimoine, SNCF est le 2^e propriétaire foncier en France, avec de très belles opportunités d'optimisation et de valorisation ; SNCF GARES & CONNEXIONS maîtrisant une compétence d'aménagement et de gestionnaire de flux ayant fait croître les recettes commerciales de plus de 12 % depuis 2014.

SNCF est dans le top 10 des entreprises les plus attractives sur le marché du travail notamment grâce à la diversité de ses métiers.

SNCF est également un acteur économique majeur qui contribue à la croissance : il est le 3^e investisseur national (après ENGIE et EDF) avec 16,4 Mds € d'investissements et dépenses, tous financements confondus. Il permet ainsi de soutenir l'économie et d'alimenter 31 000 fournisseurs.

Par sa force de frappe SNCF joue un rôle social clé : +164 000 emplois indirects en France tous les ans par ses achats ; +12 000 embauches pérennes en France dont plus de 50 % dans le ferroviaire en 2016.

Dans le monde de la mobilité, SNCF a même pris un temps d'avance dans le digital rail avec OUI.sncf, 1^{er} site de e-commerce et site internet de transports préféré des Français dont l'appli a été téléchargée 8 millions de fois.

Un Groupe au cœur de la mobilité durable

Tant pour les voyageurs que pour les marchandises, le Groupe innove et investit : vers des TER hybrides dans plusieurs régions avant 2025 et, avant 2050, la fin du thermique ferroviaire, développement de la logistique en camions électriques par Geodis, développement de la logistique urbaine pour optimiser la logistique et réduire son empreinte.

4. UN GROUPE SNCF PLUS OUVERT POUR ÊTRE PLUS PERFORMANT

Contrepartie de notre histoire et de notre taille, notre organisation manque d'agilité et de réactivité, que ce soit pour mener des projets ou généraliser des nouvelles méthodes de production. Si nous souhaitons faciliter la vie mobile, nous devons travailler à notre simplification et au co-développement : la bonne règle au bon niveau ; limiter le contrôle au juste nécessaire et favoriser l'accompagnement ; formaliser le nécessaire, assouplir le reste.

L'excellence opérationnelle doit être une exigence du quotidien : notre défi est d'être chaque jour un champion des mobilités. Dans le même temps, la pression concurrentielle nous oblige à diminuer nos coûts de production. L'innovation

industrielle et la digitalisation sont des leviers à actionner pour relever ces jonctions.

Nous devons renforcer la connaissance de la diversité des métiers et des réussites du Groupe SNCF desquelles nous devons être fiers.

En fondant notre méthode sur l'ouverture au client, au monde et aux innovations, la concurrence et les transformations deviennent des opportunités pour accroître la performance globale de notre entreprise et faire du Groupe SNCF le champion des mobilités du 21^e siècle.

Deux orientations stratégiques pour réinventer et construire le Groupe SNCF de demain

Pour comprendre les mobilités de demain, nous devons anticiper les besoins et nous positionner sur tous les segments de la chaîne de mobilité :

— indispensables au bon fonctionnement de la chaîne dans son ensemble : renforcer et moderniser le réseau en commençant par le réseau le plus fréquenté ce qui permettra d'intensifier les circulations, renforcer la robustesse et diminuer les coûts du ferroviaire ; construire une offre low cost multimodale pour continuer à capter une clientèle et la ramener progressivement vers le train ; être en capacité de répondre à des appels d'offres d'entreprises voulant une réponse de logistique multimodale au niveau mondial ;

— où il y aura le plus de valeur demain : les nouvelles mobilités (véhicule autonome, covoiturage et toutes les nouvelles formes de mobilité partagée...), les plateformes de distribution et d'info-médiation offrant des services complémentaires et les nouvelles technologies associées au train autonome ou à la nouvelle très grande vitesse (Hyperloop) ; l'intermodalité avec des gares devenues de plus en plus des centres de services et des pôles d'échanges efficaces ;

— en croissance : nous avons l'opportunité de croiser les modes (logistique, voyages en car, train, ...) et les marchés porteurs (Europe, Amériques, Moyen-Orient et Asie) de manière à diversifier nos risques et sécuriser notre modèle économique ;

— complémentaire à notre offre historique permettant d'apporter une réponse globale et différenciée à nos clients qui se sont incroyablement diversifiés ces dernières années.

Pour relever les défis, nous devons également nous transformer et faire jouer les synergies au sein du Groupe SNCF :

— nos métiers sont complémentaires entre la gestion d'infrastructures, le transport de personnes et la logistique permettant de couvrir l'ensemble de la chaîne de la mobilité et apporter des réponses globales à nos clients ;

— nos métiers sont solidaires :

- solidarité de compétences permettant de partager les innovations, qu'elles soient menées en France ou à l'international, au sein des métiers ou des fonctions transverses ;
- solidarité économique permettant d'asseoir et consolider notre modèle économique de long terme ;
- solidarité autour d'un même objectif pour une mobilité globale, partagée, responsable et durable. Cette solidarité crée des besoins de synergies : des synergies sur les achats

en réunissant nos forces face à nos fournisseurs au sein d'un écosystème global qui contribue à notre performance, des synergies sur la recherche pour porter des sujets d'avenir et leur permettre de bénéficier à tous, des synergies pour mieux anticiper et mieux construire des solutions intégrées.

— nos métiers sont globaux, en France ou à l'étranger : le développement à l'international reste un axe structurant de notre stratégie. L'international représente plus d'un tiers du chiffre d'affaires (et représentera 50% avant 2025). L'internationalisation de nos activités est un relais de croissance pour le Groupe SNCF qui peut se structurer autour de notre maîtrise du marché domestique, plus mature et éprouvé, permettant de capter plus rapidement les nouveautés technologiques et de mieux anticiper les besoins de nos clients.

Avec cette ambition, l'organisation du Groupe SNCF prend tout son sens : une dynamique pour chaque activité, une dynamique à son échelle pour les enjeux de compétitivité et de mutualisation.

Au niveau du Groupe SNCF, deux priorités stratégiques nouvelles sont identifiées comme leviers de développement :

— la stratégie de valorisation de la donnée : chacun de nos clients est unique, et chaque client doit ressentir qu'il n'existe qu'un Groupe SNCF, à l'écoute de toutes ses attentes. Cette coordination de la stratégie des datas permettra de maximiser la personnalisation du service. La gestion de la donnée a des impacts sur l'ensemble de la chaîne : maintenance prédictive de l'infrastructure et du matériel roulant, anticipation des incidents pour être plus réactifs et plus communicant ;

— la stratégie d'innovation technologique : la détection, l'expérimentation des ruptures technologiques relèvent de la responsabilité du Groupe SNCF pour en tirer le meilleur profit collectif. Ces projets sont fédérateurs : le train autonome mené par Tech4Rail, le développement de *Mobility as a service*, la transition énergétique de notre exploitation...

Au-delà, un élément fédérateur essentiel nous rassemble : nous sommes tous des producteurs industriels de services, toutes nos activités ont une dimension industrielle, y compris dans le service, avec des défis de volume, de vitesse, de régularité, de sûreté et sécurité, de maîtrise de nos impacts environnementaux. Ces défis communs ne sont pas que technologiques : ils sont également organisationnels et contribuent à la compétitivité du Groupe SNCF.

5. LE GROUPE SNCF S'ENGAGE EN MATIÈRE DE RSE

En 2017, le Groupe SNCF s'est résolument positionné comme acteur de la lutte contre le changement climatique. Le Groupe a ainsi intégré la « Transport Decarbonisation Alliance » lancé lors du « One Planet Summit » organisé par la Présidence de la République.

Le Groupe a très largement contribué aux réflexions sur l'évaluation du carbone évité, dans le cadre des travaux de la Commission Changement Climatique de l'association « Entreprises pour l'Environnement ».

Le Train du Climat, initiative présidée par Jean Jouzel et qui rassemble SNCF, le collectif de scientifiques « Les Messagers du climat » et l'association Météo et Climat, vise à accélérer l'information et la sensibilisation du grand public autour des enjeux climatiques. C'est un lieu privilégié de rencontres et d'échanges entre scientifiques de haut niveau, citoyens,

acteurs politiques et économiques, comme l'a démontré sa présence en gare de Paris Est du 7 au 17 décembre 2017 lors du Sommet Climat.

Le 13 décembre dernier à Paris, SNCF a organisé, dans le cadre du World Efficiency Solutions, une conférence sur le bilan carbone global des projets d'infrastructures de transport. L'objectif est d'inciter à davantage de transparence sur les bilans carbone des projets de transport afin de pouvoir orienter les financements vers les projets les moins émissifs.

La politique RSE du Groupe SNCF s'articule autour de quatre grands enjeux déclinés en douze engagements :

- un enjeu clients pour permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises ;
- un enjeu environnemental pour réduire notre empreinte environnementale ;
- un enjeu collaborateurs pour favoriser le développement humain ;
- un enjeu collectivités pour contribuer au dynamisme et à la cohésion sociale des territoires.

5.1 PERMETTRE UNE MOBILITÉ DURABLE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

L'objectif du Groupe est de faciliter et de fluidifier la mobilité des marchandises et des voyageurs – y compris les plus fragiles – et de proposer une offre de mobilité durable financièrement attractive, véritable alternative au véhicule individuel, en articulant différents modes de transport complémentaires au train, et avec comme priorité absolue, la sécurité.

5.1.1 Garantir la sécurité pour les voyageurs et les marchandises

Lancé en 2015, le programme PRISME vise l'excellence en matière de sécurité. Plus de 3000 managers ont été formés à ce programme qui porte ses fruits, avec une diminution de 30% des Événements de Sécurité Remarquables (ESR) sur les deux dernières années.

SNCF a pour objectif zéro mort et un taux de fréquence des accidents du travail divisé par deux d'ici 2020.

En millions d'euros	Nombre d'ESR 2015	Nombre d'ESR 2016	Nombre d'ESR 2017
Groupe GPF	296	242	223
Dont SNCF Mobilités	112	90	82
Dont SNCF Réseau	178	152	141

Les usagers des transports expriment de manière récurrente des attentes élevées en matière de sûreté, y compris les incivilités, lesquelles génèrent un sentiment d'insécurité diffus mais prégnant. Pour y répondre et prévenir les actes de délinquance, le Groupe forme et déploie 2 800 agents chargés de la sûreté ferroviaire. En sus de leur mission de prévention, ces agents assermentés peuvent constater par procès-verbal les infractions à la police des transports (fraude aux titres de transport, vente à la sauvette, non respect de l'interdiction de fumer, souillures ou pieds chaussés sur les banquettes, etc.)

Par ailleurs, le programme « Voyageur et Citoyen », SNCF sensibilise les jeunes en milieu scolaire (228 500 en 2017) pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les gares, à bord des trains et près des voies.

5.1.2 Améliorer la satisfaction des clients

Des offres commerciales qui répondent davantage aux besoins des voyageurs, et une offre renforcée (TGV, OUIgo) qui a attiré 10 millions de voyageurs supplémentaires en 2017.

SNCF poursuit sa politique volontariste de petits prix pour rendre le train plus accessible. En 2017, le volume de billets petits prix *Loisirs* proposé aux clients progresse de 17%, notamment grâce à la nouvelle offre d'abonnement illimité TGVMAX pour les 16 à 27 ans et à la croissance de l'offre low-cost OUIgo.

Pour la rentrée 2017-2018, les Forfaits Étudiant couvrent désormais la France entière, avec des offres tout-en-un construites ville par ville et des contenus qui varient en fonction des partenaires locaux. Ils permettent d'économiser jusqu'à 150€ par an.

SNCF amplifie ses actions pour rendre le train et les autres modes plus accessibles aux personnes à mobilité réduite en investissant, avec ses partenaires locaux dans la rénovation et la transformation des gares. En 2017, 40 gares ont été aménagées en Île-de-France et 5 hors Île-de-France.

Il convient toutefois de noter une baisse de la satisfaction des clients Transilien (66,6% contre 67,6% en 2016) liée notamment à l'intensification des travaux sur le réseau francilien.

5.1.3 Développer le porte-à-porte

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 des partenaires. Le Groupe encourage l'usage des transports publics et des modes actifs en complément du train pour les premiers et derniers kilomètres. L'application iDPASS permet de réserver un covoiturage de proximité (iDVROOM) louer une voiture entre particuliers (OUICAR), louer un taxi-VTC (iDCAB) ou partager un véhicule (ZIPCAR).

Les gares deviennent des pôles d'échanges intermodaux offrant une plus grande fluidité entre le train et les transports urbains, les mobilités collectives ou actives. Elles peuvent aussi devenir des « tiers lieux » de travail, permettant ainsi de réduire les déplacements.

Côté marchandises, le Groupe propose une palette de solutions alternatives comme le transport combiné rail-route; l'usage des autoroutes ferroviaires, le report modal massifié sur longue distance avec des trains de 850 m (soit 48 semi-remorques).

	2015	2016	2017
Tonnes de CO ₂ évitées grâce aux autoroutes ferroviaires (en milliers)	70	71	84

GEODIS développe une offre pour les livraisons en centre-ville, en France et dans les mégapoles internationales, comprenant le conseil en mobilité urbaine à l'attention des acteurs publics ou privés, des solutions techniques adaptées avec notamment des plateformes de proximité pour la livraison du dernier kilomètre.

5.1.4 Favoriser les nouvelles mobilités à moindre impact

SNCF encourage les nouveaux usages des véhicules (l'auto-partage, le covoiturage) ou l'utilisation de modes de transport bas carbone, comme les véhicules électriques en complément du train.

En Île-de-France, les différentes campagnes d'information et les nombreuses offres incitatives proposées notamment par Transilien et Île-de-France Mobilités (ex STIF) ont permis de multiplier par deux le nombre de trajets proposés sur la région.

5.2 RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

L'évolution de la législation et de la réglementation en matière de protection de l'environnement et de RSE et les attentes croissantes de nos parties prenantes invitent le Groupe SNCF à aller au-delà de sa seule performance technique et économique et à agir de manière proactive en faveur de l'environnement.

5.2.1 Agir pour le climat et la transition énergétique

Avec 16,9 TWh d'énergie, le Groupe SNCF est le premier consommateur industriel d'électricité (10% du marché français) et l'un des premiers consommateurs d'énergie en France. La part de la traction ferroviaire représente 60% de la consommation, celle de la route 23% et 17% pour le bâtiment.

Bien que le transport ferroviaire n'émette que moins de 1% de CO₂ pour 10% des voyageurs et des marchandises transportés en France, SNCF œuvre en faveur de la diminution de ses propres émissions de gaz à effet de serre et d'une meilleure efficacité énergétique.

SNCF s'est doté en 2017 d'une nouvelle politique énergie/carbone avec deux objectifs : améliorer la performance énergétique de 20% entre 2015 et 2025 et améliorer la performance carbone de 25% d'ici 2025. Ces deux objectifs stratégiques se concrétisent par une série d'actions : éco-conduite des trains, actions visant à réduire les consommations des trains à l'arrêt, sécurisation et verdissement du mix énergétique.

	2015	2016	2017
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire (thermique et électrique – en milliers de tonnes équivalent CO ₂) ⁽¹⁾	821	775	749

NB : La baisse de 3,4% des émissions de CO₂ par rapport à 2016 s'explique notamment par la mise à jour du coefficient de perte en ligne, passant de 10% en 2016 à 8,5% en 2017.

Depuis quelques années, SNCF subit déjà les conséquences de l'intensité et de la fréquence des événements climatiques pour ses matériels, équipements et infrastructures. Cela se traduit par des impacts financiers directs et des impacts sur la qualité de service et la satisfaction clients. Ces évolutions climatiques⁽²⁾, qui vont croître avec le temps, nécessitent une adaptation du système ferroviaire.

SNCF développe un programme d'études depuis 2016 pour définir des indicateurs de changement climatique au niveau national, à partir de l'analyse sur plusieurs années de la météo-sensibilité de l'exploitation ferroviaire. Une thèse analyse la manière dont les connaissances scientifiques sur le changement climatique sont appropriées par les gestionnaires d'infrastructures et la façon dont l'analyse économique pourrait être plus efficacement mobilisée pour la prise de décision intégrant le changement climatique.

(1) Source : utilisation des facteurs d'émission de la base carbone de l'ADEME.

(2) 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...).

5.2.2 Maîtriser les impacts environnementaux

SNCF est engagé depuis de nombreuses années dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, reprenant les principales exigences de la norme, dans tous les établissements opérationnels.

SNCF a développé en 2016 une politique de l'eau avec un début de mise en œuvre cette année. En 2017, 12,4M€ ont été investis dans la mise en conformité de ses réseaux humides.

5.2.3 La protection de la biodiversité

SNCF développe une politique raisonnée de la végétation pour limiter l'utilisation de produits phytosanitaires dans les emprises ferroviaires et protéger la biodiversité environnante. SNCF a pris acte de la décision de l'Union Européenne de limiter à 5 ans la mise sur le marché du glyphosate et développe des alternatives à l'usage du glyphosate. SNCF Réseau teste par exemple la pose de nattes anti-végétation sous les pistes ou l'éco-pâturage sur les abords. Un marathon de l'innovation rassemblant des acteurs internes et externes a fait émerger de nouvelles idées d'alternatives comme l'utilisation de technologies laser et UV, l'ensemencement choisi ou encore l'utilisation de robots. Dans les gares d'Île-de-France, les produits phytosanitaires ont cessé d'être utilisés sur l'ensemble des lignes. Cette démarche est en cours d'application pour toutes les gares du territoire.

5.2.4 La réduction des pollutions et des nuisances

SNCF Réseau développe une politique de gestion des traverses en bois créosotées pour limiter l'usage de ce biocide et rechercher des alternatives.

SNCF surveille la qualité de l'air depuis 2015 dans les enceintes ferroviaires souterraines de 25 gares en Île-de-France. Les données sont consultables depuis le début de l'année 2017 sur le site internet www.transilien.com/fr/page-editoriale/mesurer-la-qualite-de-lair-interieur

5.2.5 Développer l'économie circulaire

L'objectif du Groupe est d'améliorer la performance environnementale sur le cycle de vie des projets ferroviaires en réduisant leur empreinte écologique. Ceci concerne aussi bien les produits « industriels » comme les constituants de l'infrastructure (SNCF Réseau améliore chaque année les taux de valorisation des rails, du ballast, des traverses, des caténaires) que les produits plus « tertiaires » (papiers et équipements électriques et électroniques).

L'ambition de performance en terme d'économie circulaire est de réaliser en 2020, 55 M€ de vente de matières et 25 M€ d'économies d'achat liées au réemploi soit une performance globale de 80 M€. Cet objectif a été quasiment atteint en 2017 avec une économie générée de 75 M€.

	2015	2016	2017
Valorisation de matières en fin de vie (en millions d'euros) pour le GPF	66,1	59,7	75

5.3 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT HUMAIN

5.3.1 Porter attention aux collaborateurs: santé, sécurité, vivre ensemble, qualité de vie au travail

SNCF, met l'humain au cœur de son Projet Groupe SNCF⁽³⁾ et de ses ambitions de développement. Relever les défis de performance et de compétitivité, passe par l'engagement des 270 000 collaborateurs du Groupe.

Les enjeux économiques, les évolutions législatives et réglementaires, les opportunités liées au digital nécessitent de repenser les modèles d'organisation du travail, d'adapter les modes de production pour transformer le Groupe.

En 2017, près de 12 000 personnes ont été recrutées en France dont la moitié dans le ferroviaire.

Le Groupe veille à édifier un vivre ensemble de qualité. Il accompagne ses salariés dans la lutte contre les discriminations et le respect des principes de laïcité et de neutralité. Il renforce les actions de communication auprès des femmes pour susciter des vocations et dépasser les stéréotypes de genres associés aux métiers techniques. Il travaille à l'insertion durable des jeunes dans l'emploi pour les aider à construire un projet professionnel pertinent.

SNCF a reçu pour la sixième année consécutive le label Top Employers, le prix Initiative Handicap pour le dispositif Hantrain et a été lauréat du Top 10 des recruteurs de la diversité (Fondation Mozaïk)

	2015	2016	2017
Nombre cumulé de travailleurs handicapés recrutés via la formation en alternance Hantrain	44	76	100
Nombre total cumulé de travailleurs handicapés recrutés	113	215	294

5.3.2 Contribuer au développement des collaborateurs

SNCF identifie les compétences nécessaires pour l'avenir afin de préparer les collaborateurs à l'évolution des métiers et ne laisser personne « au bord de la route ». Cette démarche passe notamment par des outils digitaux pour recenser les compétences et par des dispositifs de formation revisités, des reconversions, des recrutements ciblés.

Chaque année, plus de 6% de la masse salariale sont investis dans la formation professionnelle.

La mobilité constitue une véritable opportunité individuelle et un atout pour l'ensemble des sociétés du Groupe. Une bourse de l'emploi destinée à tous les collaborateurs du Groupe SNCF, facilite les échanges et les évolutions.

SNCF Développement accompagne le changement auprès des collaborateurs qui se lancent dans une création ou reprise d'entreprise, et dans l'intrapreneuriat.

5.3.3 Construire une vision partagée de l'avenir

SNCF s'attache à construire avec les organisations représentatives du personnel un dialogue équilibré, vecteur de la transformation économique et sociale de l'entreprise.

L'année 2017 a été marquée par la signature de deux accords collectifs répondant aux aspirations des salariés de SNCF en termes d'autonomie au travail, de confiance managériale, d'équilibre entre vie personnelle et professionnelle: un accord sur la mise en place du forfait en jours et un accord sur le télétravail.

5.4 CONTRIBUER À LA COHÉSION SOCIALE ET AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

La responsabilité sociétale de l'entreprise concerne aussi l'implication de SNCF dans les territoires, l'ancrage territorial comportant deux grandes dimensions sociale et économique.

5.4.1 Agir pour les personnes en fragilité

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

La Fondation du groupe 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 1 119 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 (2 055 salariés engagés en 2017).

5.4.2 Contribuer à l'économie locale

SNCF Développement apporte son soutien à l'économie locale afin de créer un environnement favorable au redéveloppement économique dans les territoires affectés par la transformation des implantations industrielles du Groupe. Depuis 2011, 539 entrepreneurs ont été soutenus, financés à hauteur de 9,8 millions d'euros, pour accompagner la création de 1 400 emplois en CDI. En 2017, SNCF Développement a accompagné 96 entrepreneurs financés à hauteur d'un million d'euros.

Le Groupe est un partenaire économique majeur des territoires au travers de sa politique d'achats, notamment auprès de 20 000 PME et TPE en France.

SNCF amplifie sa stratégie d'achats auprès du Secteur du Travail Protégé et Adapté et des entreprises d'insertion. Les achats sont en progression de 6% par rapport à 2016, pour atteindre près de 40 millions d'euros.

	2015	2016	2017
Montant des achats solidaires par an (handicap et insertion) en millions d'euros	31,6	36,7	38,9

Le Groupe 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 6^e année consécutive, gage de sa volonté d'entretenir des relations durables et équilibrées avec ses 31 000 fournisseurs.

5.4.3 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.

(3) Le projet Groupe SNCF est issu d'une démarche de construction collective avec l'ensemble des salariés et des clients avec pour perspective de répondre aux nouveaux défis à l'horizon de 2025.

En 2016, la politique d'engagement sociétal⁽⁴⁾ de SNCF a permis un gain par coûts évités de 35,1 millions d'euros pour SNCF et de 15,7 millions pour la collectivité⁽⁵⁾.

En favorisant le report modal vers des modes collectifs, SNCF contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules, pollution sonore ou encore congestion des centres villes, ce qui représente d'importantes économies pour la société et ancre plus encore SNCF dans son rôle de service public.

5.5 GOUVERNANCE RSE, ÉTHIQUE ET TRANSPARENCE

En matière d'éthique et de transparence, le Groupe SNCF a fait le choix de respecter les principes fondamentaux de la RSE : garantir que l'entreprise a un comportement éthique, faire preuve de transparence, reconnaître les intérêts de ses parties prenantes et dialoguer avec elles, s'appuyer sur les normes internationales de comportement.

Gouvernance RSE

La mise en œuvre des principes liés à la Responsabilité Sociétale d'Entreprise nécessite l'action conjuguée d'acteurs, d'outils et de processus dédiés à cette priorité au niveau du Groupe, des activités, des filiales et des établissements définissent, engagent et assurent le suivi avec des plans d'actions.

L'EPIC SNCF a pour mission de « définir la stratégie et les politiques de développement durable du Groupe Public Ferroviaire⁽⁶⁾. La Direction du Développement Durable, rattachée au Secrétariat Général, agit pour le compte des 3 EPIC et des filiales. Elle propose et pilote la politique RSE du Groupe et appuie l'ensemble des acteurs du Groupe dans la mise en œuvre cette politique. Elle rend compte de ses actions auprès de l'ensemble des parties prenantes du Groupe, au travers notamment du reporting RSE.

En novembre 2017, le directoire de l'EPIC SNCF a donné une nouvelle dynamique mobilisatrice autour de 14 thématiques relatives à tous les domaines du développement durable. Il a également décidé la création du label « SNCF s'engage » pour une reconnaissance plus forte des actions RSE, label qui sera mis en place au cours de l'année 2018.

Plusieurs réseaux thématiques sont constitués au niveau Groupe afin de déployer les politiques et faire résonner les bonnes pratiques : réseau environnemental, réseau sociétal, des correspondants énergie, l'Ecomobil'Club (réseau national RSE). Ils sont complétés par des animations propres à certaines activités.

Éthique

La Direction de l'Éthique et de la Déontologie s'attache à orienter les salariés vers des comportements responsables (respect du droit, des personnes et des principes de confidentialité). Elle réalise notamment des programmes de lutte contre la corruption et de prévention contre le harcèlement. Un dispositif d'alerte professionnelle existe depuis plusieurs années. La Charte éthique adoptée fin 2016, met en évidence les cinq valeurs retenues par les salariés du Groupe : intégrité, responsabilité, respect des personnes, confiance et courage. Elle énonce onze principes de comportement, dont les dix premiers concernent l'ensemble des salariés du groupe et le onzième les salariés des EPIC et des filiales exerçant une mission de service public. Enfin elle pose un préalable : le respect de la légalité

et des droits humains.

En 2014, le Groupe a décidé de mettre en place une politique ambitieuse de transparence de ses données afin de mieux répondre aux questions, sans éviter les sujets sensibles. L'objectif est de rendre public le maximum de données et de documents d'entreprise.

Dialogue avec les parties prenantes

L'étude de matérialité des enjeux RSE réalisée en 2017 a permis de recueillir la vision de plus de 5 000 collaborateurs et 1 000 parties prenantes externes (clients, fournisseurs, collectivités, partenaires...) sur les enjeux prioritaires et la performance du Groupe sur l'ensemble des domaines relevant de sa RSE. Les attentes prioritaires des parties prenantes externes concernent encore plus des engagements forts en matière de mobilité durable (services porte à porte et multimodaux) et une mobilité inclusive (accessible à tous financièrement et physiquement sur tout le territoire) et un respect accru de l'environnement (climat, biodiversité, ...).

Côté collaborateurs, les attentes prioritaires concernent surtout le cadre de vie et la santé des personnes, la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, la permanence du dialogue avec les partenaires internes et externes et la mobilité inclusive, la sécurité étant là encore le sujet le plus prioritaire. Ce dialogue innovant, basé sur l'outil digital permettra d'alimenter la future « feuille de route DD » du Groupe qui sera élaborée au cours de l'année 2018.

Évaluations RSE

SNCF adhère depuis 2003 aux 10 principes du Pacte Mondial de l'ONU. Le Groupe figure depuis 2105 dans le club « Advanced » du Pacte mondial en répondant aux 21 critères de la grille d'évaluation.

La politique et les actions du Groupe SNCF sont reconnues par les organismes de notation extra financières tels que EcoVadis, avec une note Groupe de 75/100 et Vigeo Eiris, avec des scores de 66/100⁽⁷⁾ pour le Groupe (catégorie « travel & tourism ») et 66/100 pour l'EPIC Réseau (catégorie « transport et logistique »). Enfin, Oekom a placé SNCF Réseau en tête de son classement avec un B-, soit la meilleure note du panel.

6. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF

6.1 LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2017

6.1.1 Dans un contexte économique plus favorable en 2017, SNCF accélère sa transformation et passe à l'offensive au bénéfice de ses clients

Un niveau de travaux historique sur le réseau ferroviaire

L'État et SNCF ont signé en 2017 un contrat de performance avec 46 Mds€ d'investissements sur 10 ans pour accélérer la modernisation du réseau ferroviaire. Cet effort se traduit par 1 600 chantiers majeurs dès 2017, ce qui en fait le plus grand chantier d'infrastructure d'Europe. Des projets structurants pour la circulation des trains ont été mis en service et notamment, après plusieurs années de travaux, les « tours de contrôle ferroviaire » de Paris Gare de Lyon et Saint-Denis. La mise en service des lignes nouvelles à grande vitesse Atlantique (Océane et Bretagne) est un plein succès.

(4) Cf. « Performance économique de l'engagement sociétal 2016 ». Cela concerne notamment les dispositifs de médiation, chantiers d'insertion, TIG, achats solidaires, etc.

(5) 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 financieriser (mesure de la valeur immatérielle)

(6) Selon l'article 2 du Décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports.

(7) Note obtenue en février 2018 mais portant sur l'année 2017

Les voyageurs du quotidien choisissent le train

L'offre multimodale continuant de se rationaliser, dans des villes congestionnées, les voyageurs du quotidien se reportent en 2017 sur les transports en commun malgré l'intensification des travaux indispensables à réaliser. Soutenu par la distribution via OUI.sncf et des offres tarifaires attractives, TER voit sa fréquentation augmenter de +4,7%. La régularité globale des TER est en hausse à 90,5%. En Île-de-France, Transilien profite également du dézouage du pass Navigo.

Keolis confirme son leadership dans le transport urbain

en France grâce à des renouvellements majeurs (Lille, Rennes, Amiens, Caen et Dijon) et des gains de contrats (Besançon, Bayonne...). À l'international : développement commercial important avec le lancement de nombreux réseaux en 2017 : Manchester (tramway, Royaume-Uni), Aarhus (tramway, Danemark), Teutoburger-Wald-Network (rail, Allemagne), Zwenzwoke et Almere (rail et bus, Pays-Bas), gain de Foothill (bus, États-Unis), lancement de Newcastle (multimodal, Australie), renouvellement de Melbourne, extension Gold Coast (Australie), démarrage d'Hyderabad (métro, Inde), gain du métro de Pudong (Chine). La fin d'année est marquée par la signature du contrat du métro de Doha au Qatar (3 Mds€ de CA sur 20 ans avec RATP).

Les voyages longue distance dopés par le tourisme et les petits prix

La politique commerciale voyageurs centrée sur de nouvelles offres et les petits prix attire de nouveaux clients. Jamais le volume de billets à petits prix n'a été aussi important. Le succès de cette politique est amplifié par le retour des touristes en France et une conjoncture économique plus favorable.

La forte hausse de la fréquentation des lignes à grande vitesse est portée par :

— l'ouverture des lignes TGV Atlantique le 2 juillet. Sur Paris- Bordeaux, les clientèles Pro et jeunes ont été multipliées par 2. Satisfaction des clients en hausse de +10% sur TGV Océane ;

— le pass TGVmax (offre illimitée pour les 16-27 ans) lancé en janvier. 100 000 jeunes, par ailleurs covoitureurs, effectuent 5 trajets par mois en moyenne. Ils représentent près de la moitié de la croissance du trafic de la grande vitesse en 2017. Amélioration du taux d'occupation de 5 points hors Atlantique ;

— OUIgo, 7,6 M de voyageurs en 2017 avec seulement 10 rames, qui passe de 19 à 22 destinations et dont les premières rames desservent Paris intramuros depuis le 1^{er} décembre.

OUIbus poursuit le déploiement de son réseau et confirme sa place de leader national du transport longue distance par autocar (4,2 M de voyageurs en 2017 y compris les franchises).

Les nouveaux trains attirent les voyageurs et améliorent l'exploitation

Les investissements soutenus dans les nouveaux matériels plus performants et plus confortables séduisent les voyageurs. C'est notamment le cas pour Intercités dont le matériel est renouvelé dans le cadre tracé par l'État avec la convention 2016-2020. En Île-de-France, les Regio 2N et les Franciliens continuent leur déploiement.

La logistique marchandises portée par le rebond du commerce mondial

Toutes les activités de la branche sont en croissance. Geodis affiche une augmentation de son activité de +3,1% en s'appuyant sur de nombreux succès commerciaux à

l'international et notamment de Geodis America. L'activité de commissionnaire de transport progresse de +8,4% grâce à une forte croissance des volumes et la logistique contractuelle de +11,3%. Les activités de transport ferroviaire et multimodal de marchandises, qui évoluent toujours dans un contexte difficile et fortement concurrentiel, ont obtenu le renouvellement du contrat avec Arcelor.

Des trains et des gares connectées offrant davantage de services

80% des clients TGV bénéficient du Wifi gratuit. Couverture 3/4G du RER C Paris intra-muros. 253 gares avec wifi gratuit et illimité, développement des commerces et de services (consignes multi formats, crèches, espaces de coworking, ...).

Les innovations digitales produisent un véritable saut de performance

Plein succès de l'appli SNCF avec plus de 27 M de visites par mois et près de 8 M de téléchargements. Fin 2017, OUI.sncf voit le jour avec un nouveau moteur digital des ventes et une plateforme relationnelle plus intuitive, plus personnalisée et inspirante. Une nouveauté plébiscitée par les clients et un volume d'affaires en hausse de +15% lors du lancement. Par ailleurs, la digitalisation des processus industriels s'accélère avec 280 M€ investis en 2017 et notamment avec les objets connectés ou IoT. Ils ouvrent un vaste champ d'amélioration de la qualité à moindre coût. Par exemple, plus de 1 000 wagons fret sont géolocalisés en 2017, pour une meilleure productivité. SNCF Réseau développe l'utilisation de capteurs pour surveiller le bon fonctionnement des infrastructures (6 000 km de lignes déjà télé-surveillées), ainsi que celles de drones pour inspecter les installations difficiles d'accès (ouvrages d'art, installations électriques, matériels roulants, etc.).

Les acquisitions stratégiques à l'international se poursuivent

L'objectif est d'atteindre 50% de l'activité à l'international (dont la moitié en Europe) contre un tiers aujourd'hui pour développer de nouveaux relais de croissance, s'enrichir des expériences étrangères et accroître la marge qui garantit les investissements futurs, en majorité en France. SNCF Logistics renforce sa présence en Europe et acquiert 45% du groupe de fret ferroviaire BLS Cargo, filiale du suisse Bern Löttschberg Simplon. EFFIA Stationnement, constructeur et gestionnaire de parkings, 2^e opérateur en France, réalise sa première acquisition hors des frontières avec le belge Alfa Park. OUI.sncf a réalisé l'acquisition de Loco2, une start-up technologique à haut potentiel au Royaume-Uni, afin d'enrichir la plateforme de distribution en Europe et conclu un partenariat stratégique avec Alibaba pour développer son activité sur le marché chinois.

Les investissements à un niveau historique en 2017

Les investissements atteignent 8,8 Mds€, dont 5,1 Mds€ financés en propre par le groupe SNCF. Près de 95% sont réalisés en France.

5,2 Mds€ ont été investis sur le réseau ferroviaire. En avril 2017, la signature entre l'État et SNCF Réseau du contrat pluriannuel de performance a réaffirmé la priorité au renouvellement du réseau du quotidien, ainsi que l'importance des investissements liés aux nouvelles technologies et à la sécurité. Par ailleurs, 3,6 Mds€ sont affectés aux activités de transporteur (SNCF Mobilités) dont près des deux tiers pour le matériel roulant.

6.1.2 Le groupe SNCF affiche de réelles performances

Le chiffre d'affaires atteint 33,5 Mds€, en forte croissance de +4,2% (à périmètre et change constants) par rapport à 2016, dépassant les objectifs initiaux.

Plus de 830 M€ de gains de productivité sont réalisés en 2017 (contre 670 M€ attendus). Notamment : une optimisation du montant des achats liés à la rénovation du réseau, la réduction des coûts de production et une meilleure efficacité des process (optimisation du parc de matériel roulant et de sa maintenance, économies d'énergie etc.). L'adaptation de l'offre (optimisation de l'offre et du schéma de distribution) et la lutte contre la fraude côté transporteur (intensification des actions de filtrage, accueil embarquement et développement des portiques). La baisse des frais de structure du Groupe (réduction des effectifs de structure, baisse du volume des achats et charges, massification des achats et optimisation des appels d'offres). À noter en particulier la réduction des dépenses de communication en 2017.

La reprise des activités alliée aux efforts continus de réduction des coûts permet au Groupe d'afficher une marge opérationnelle de 4,6 Mds€, soit 13,7 % du chiffre d'affaires. Toutes les activités améliorent leur rentabilité. L'ensemble de ces mesures de pilotage financier serré permettent à SNCF de dépasser ses objectifs et d'afficher un résultat net récurrent part du groupe de 679 M€.

Le Groupe continue en parallèle de recruter conformément à ses prévisions avec 12 000 nouveaux embauchés en France en 2017, dont plus de la moitié dans les activités ferroviaires.

La sécurité, l'amélioration de la qualité de service et de l'amélioration de la satisfaction clients restent les priorités du Groupe. Les Événements de Sécurité Remarquables (ESR) ont baissé de près de 30 % depuis 2015 (-9 % par rapport à 2016 dont -10 % pour SNCF Mobilités). Le niveau de régularité reste élevé proche de 90 % au total et le taux de satisfaction des clients stable malgré l'intensité des travaux indispensables en cours sur le réseau et la gestion des colis suspects. Lancement de deux programmes majeurs : H00 (départ à la seconde) et FIRSt (information fiable et sur mesure en temps réel pour tous les clients).

Le Groupe a par ailleurs procédé à des arbitrages d'actifs en 2017 en cédant STVA (logistique automobile) ainsi que des actifs immobiliers non stratégiques pour 370 M€.

6.2 AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017

6.2.1 Contrat pluriannuel de performance

SNCF Réseau a signé le 20 avril 2017 avec l'État, le contrat pluriannuel de performance 2017-2026.

Le contrat va permettre la mise en œuvre de la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations.

Le contrat prévoit 34 Mds€ d'investissements sur le réseau structurant en 10 ans :

- 27,9 Mds€ dédié au renouvellement ;
- 4,5 Mds€ pour la mise en conformité ;
- 1,8 Mds€ d'investissements industriels, avec notamment près de 300 M€ par an de 2017 à 2019 pour permettre la productivité future.

Le contrat prévoit, également, 12 Mds€ dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER). Le contrat met en œuvre également le versement de dotations de SNCF à SNCF Réseau de 170 M€ en 2017 à 603 M€ en 2026. Le versement de 170 M€ au fonds de concours de l'État a été confirmé par SNCF lors du conseil de surveillance du 27 avril 2017 et doit

intervenir en juillet 2017. Dans le contrat pluriannuel, SNCF Réseau s'est engagé à déployer un plan de performance pour atteindre un niveau de productivité de 453 M€ à horizon 2021 et 1,2 Mds€ en 2026. L'efficacité industrielle et la diminution du volume d'entretien (consécutives à la régénération du réseau à 2021) seront les moteurs de la performance.

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

Cette règle a pour objectif de maîtriser 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, ...).

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a constaté le 18 avril 2017 que le niveau de ratio s'élève, sur la base des comptes annuels 2017, à 23,85 soit au dessus du seuil de 18.

Le décret 2017-443 du 30 mars 2017 a été publié au Journal Officiel du 31 mars 2017.

6.2.3 Nouvelle émission de GreenBond

Après le succès de son émission inaugurale Green, lancée en octobre 2016, SNCF Réseau poursuit son programme d'obligations vertes (« Green Bond ») avec deux nouvelles émissions publiques de référence :

- 1 Md€, d'une maturité de 17 ans, avec un taux de 1,92 % en mars 2017,
- 750 M€ d'une maturité de 30,4 ans au taux de 2,31 % en juillet.

Il s'agit des plus longues émissions Green jamais réalisées par une entreprise ou une agence française et le montant le plus important émis par une entreprise ou une agence européenne sur une maturité supérieure à 12 ans.

6.2.4 Passage en bilatéral des contrats d'instruments dérivés

Conformément à l'accord reçu lors du CA du 30 novembre 2016, les contrats de couverture ont été modifiés pour permettre des appels de marge dans un format bilatéral (et non plus unilatéral).

Cette modification permet à SNCF Réseau de conclure des instruments de couverture (de taux, de change) à des conditions financières plus favorables. En conséquence, un dépôt de 916 M€ « cash collatéral » a été consenti au bénéfice d'établissements financiers au titre des instruments financiers de couverture souscrits par SNCF Réseau. En fonction de l'évolution des marchés, cette position de cash pourra évoluer à la hausse comme à la baisse.

6.2.5 Nouvelle définition de la marge opérationnelle (MOP)

Le groupe SNCF a décidé de modifier la détermination de la marge opérationnelle à compter du 1^{er} janvier 2017.

Dorénavant les reprises de provisions utilisées, initialement classées au sein de la marge opérationnelle, sont comprises dans le poste « Variation nette des provisions » du compte de résultat. Ce changement de présentation entraîne une baisse de 197 M€ de la MOP au 31 décembre 2017 (150 M€ au 31 décembre 2016) compensée par une hausse du poste « Variation nette des provisions » pour le même montant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

6.2.6 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 SNCF Gares & Connexions au sein de SNCF en créant un métier de plein exercice. Il en résulte une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part. Par ailleurs, le regroupement SNCF Voyageurs n'existant plus, les secteurs qui le composaient sont également présentés séparément (voir note 3 des comptes consolidés annuels).

6.2.7 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 a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€ échéance 26 février 2018. Une seconde tranche de 300 M€ adossée à un swap à taux variable a été émise le 31 mai 2017.

6.3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

6.3.1 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

Le Groupe ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017 (voir note 4.5.2).

6.3.2 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

— La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en trois secteurs Transilien, TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés avec Intercités dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités. Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part.

— La création d'un métier « Longue distance OUI.sncf » dans lequel figurent, d'une part, l'ancien métier « Voyages SNCF » et, d'autre part, Intercités précédemment inclus dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités.

6.3.3 Rapport de Monsieur Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire

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

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

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers du Groupe.

6.3.4 Avis n° 2018-004 du 22 janvier 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers du Groupe.

6.4 RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE

6.4.1 Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats 2017 avec ceux de 2016 est affectée par les variations suivantes :

En millions d'euros	Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
Voyages SNCF	
Variations de périmètre 2017	
Prise de contrôle RE4A	10
Acquisition LOCO2	0
Variation des taux de change	-42
SNCF Logistics	
Variations de périmètre 2016	
Prise de contrôle Thalès Geodis Freight Logistics	13
Perte de contrôle Akiem	-21
Variations de périmètre 2017	
Acquisition Ateliers de Provence et Garages du Sud-Est	2
Cession Compagnie des Conteneurs Réservoirs	-3
Cession STVA	-51
Variation des taux de change	-66
Keolis	
Variations de périmètre 2016 ⁽¹⁾	
Acquisition Le Cab	5
Acquisition Cars Gembloutois	1
Variations de périmètre 2017	
Acquisition Compagnie des Autobus Liégeois	4
Acquisition L2O	2
Acquisition Les Kangourous / Les Coccinelles	4
Acquisition Alfa Park	1
Acquisition Parkeren Roselare	0
Acquisition Keolis Santé	34
Variation des taux de change	-25
Corporate	
Variations de périmètre 2016 ⁽¹⁾	
Perte de contrôle Akiem - effet indirect	9
Variation des taux de change	0
TOTAL	-124

(1) Opérations réalisées en 2016 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2016 / 2017.

6.4.2 Résultats du Groupe

En millions d'euros	2017	2016*	Variations 2017 vs 2016	
			M€	%
Chiffre d'affaires	33 515	32 273	1 242	3,8%
Péages	-823	-702	-121	17,2%
Achats et charges externes hors péages	-13 220	-12 955	-264	2,0%
Impôts et taxes	-1 222	-1 308	86	-6,6%
Charges de personnel	-14 164	-13 766	-398	2,9%
Autres produits et charges	492	452	40	8,8%
Marge opérationnelle	4 578	3 994	584	14,6%
Dotations aux amortissements	-2 482	-2 357	-125	5,3%
Variation nette des provisions	166	106	60	56,7%
Résultat opérationnel courant	2 261	1 742	519	29,8%
Résultat de cession d'actifs	372	221	151	68,3%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	31	26	5	18,3%
Pertes de valeur	-37	138	-174	-126,7%
Résultat opérationnel	2 627	2 126	501	23,6%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	33	53	-20	-37,7%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	2 660	2 179	481	22,0%
Coût financier net des avantages du personnel	-28	-38	10	-25,7%
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 447	-1 452	5	-0,4%
Résultat financier	-1 476	-1 491	15	-1,0%
Résultat avant impôt	1 184	689	495	71,9%
Impôt sur les résultats	180	-139	319	-230,1%
Résultat net des activités ordinaires	1 365	550	814	148,0%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
Résultat net de l'exercice	1 365	550	814	148,0%
Résultat net - Part du groupe	1 331	567	764	134,7%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	33	-17	50	-295,1%
Résultat net Récurrent - Part du groupe⁽¹⁾	679	218	461	211,3%
Marge opérationnelle / chiffre d'affaires	13,7%	12,4%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	6,7%	5,4%		

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- des pertes de valeur;

- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs »;

- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence »;

- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue sur le sous-groupe SNCF Réseau ou sur le sous-groupe SNCF Mobilités ou sur chacun des deux;

- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net;

- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôt sur les résultats »;

- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes*	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net - Part du groupe		1 331	567
Pertes de valeurs	4.3	37	-138
Inclus dans la ligne « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue »			-26
Inclus dans la ligne « Résultat de cession actifs »	4.1.5	-120	-68
Inclus dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence »			-4
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (variations de juste valeur)	6.1		
Inclus dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres » (opérations particulières sur instruments financiers)	2.1.4	-85	
Inclus dans la ligne « Impôt sur les résultats »	7	-484	-105
Inclus dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) »			-8
Résultat net Récurrent - Part du groupe		679	218

* les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés annuels

6.4.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 33 515 M€ à fin décembre 2017, soit une augmentation de 1 242 M€ (+3,8%) par rapport à 2016 qui s'explique par :

— un effet périmètre pour +10 M€ ;

— un effet change pour -134 M€ ;

— une variation organique pour le Groupe de +1 365 M€ (+4,2%) ; celle des métiers est la suivante (données aux bornes des métiers) :

SNCF Réseau	+51 M€	+0,8%
SNCF Transilien, TER et Intercités	+212 M€	+2,5%
Voyages SNCF	+567 M€	+7,6%
SNCF Gares & Connexions	+57 M€	+4,7%
SNCF Logistics	+293 M€	+2,9%
Keolis	+301 M€	+5,9%
SNCF Immobilier	+27 M€	+4,2%
Corporate	-259 M€	-8,5%

6.4.2.2 Marge opérationnelle

À 4 578 M€ en 2017, la marge opérationnelle s'améliore de 584 M€, soit de 14,6%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 12,4% à 13,7% entre 2016 et 2017.

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	2017	2016*	Variation 2017 vs 2016		Variation 2017 vs 2016 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	33 515	32 273	1 242	3,8%	1 365	4,2%
Charges de personnel	-14 164	-13 766	-398	2,9%	-425	3,1%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 720	-11 516	-204	1,8%	-221	1,9%
Péages	-823	-702	-121	17,2%	-152	21,7%
Energie de traction et carburant	-1 007	-987	-20	2,0%	-23	2,4%
Impôts et taxes	-1 222	-1 308	86	-6,6%	85	-6,5%
Marge opérationnelle (MOP)	4 578	3 994	584	14,6%	629	15,8%
Taux MOP / CA	13,7%	12,4%				

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

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

La hausse des **péages** de 152 M€ (+21,7%) est essentiellement liée à la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique en juillet 2017.

La diminution des **impôts et taxes** de 85 M€ (-6,5%) est liée pour 50 M€ à la baisse de Contribution de Solidarité Territoriale (CST) dont le montant passe de 90 M€ en 2016 à 40 M€ en 2017 (voir point 2.2.6 des faits marquants de l'exercice 2017).

6.4.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 2 261 M€, en hausse de 519 M€ par rapport à 2016.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 5,4% en 2016 à 6,7% en 2017.

L'amélioration de la marge opérationnelle de 584 M€ est atténuée par la hausse des dotations aux amortissements pour -125 M€.

Par ailleurs l'évolution de la variation nette des provisions est favorable: reprise nette de 166 M€ en 2017 contre une reprise nette de 106 M€ en 2016.

6.4.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 501 M€ et s'établit à 2 627 M€.

Le résultat de cession d'actifs 2017 se compose à hauteur de 63 M€ du résultat généré par l'opération de périmètre STVA (voir point 2.2.2 des faits marquants de l'exercice 2017). Le reliquat de ce poste est constitué essentiellement de cessions immobilières.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est affecté en 2017 par la prise de contrôle de la société RE4A antérieurement mise en équivalence. En 2016 ce poste était principalement affecté par la perte de contrôle dans Akiem.

En 2016 le poste **pertes de valeur** se composait essentiellement 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€.

6.4.2.5 Résultat financier

Le résultat financier 2017 ne présente pas d'évolution significative par rapport à 2016.

6.4.2.6 Impôt sur les résultats

Le montant de l'impôt sur les résultats diminue de 319 M€. Le montant de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) s'établit à 226 M€ contre 252 M€ en 2016 (la charge comptabilisée en 2016 incluait un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015). L'exercice 2017 a par ailleurs été affecté :

— une variation positive de 378 M€ de l'impôt différé sur le groupe intégré fiscalement (voir note 7 des comptes consolidés annuels);

— une hausse de 55 M€ de la charge d'impôt différé d'Eurostar;

— une charge d'impôt différé de -14 M€ en lien avec les changements de taux instaurés par la réforme fiscale aux États-Unis faisant passer le taux de 40% à 26%.

6.4.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 1 331 M€, contre un gain de 567 M€ en 2016, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 33 M€.

6.5 UNE ORGANISATION PAR MÉTIERS

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		Voyages SNCF	SNCF		Keolis	SNCF		Élim. inter- métiers	SNCF
	Réseau	Transilien, TER et Intercités		Gares & Connexions	Logistics		Immobilier	Corporate		
a) Chiffre d'affaires externe	2 289	7 948	7 322	249	10 125	5 292	171	119		33 515
b) Chiffre d'affaire interne	4 124	677	691	1 032	175	109	508	2 683	-9 998	
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 412	8 625	8 013	1 281	10 300	5 401	679	2 802		33 515
Marge opérationnelle	1 910	496	1 178	220	407	305	155	-94		4 578
Résultat opérationnel courant	1 050	255	837	114	179	57	59	-289		2 261
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 051	255	839	114	187	82	59	-292		2 295
Investissements nets ⁽¹⁾	2 793	367	798	209	417	272	118	164		5 138
Investissements tous financements ⁽¹⁾	5 144	1 551	799	342	418	295	118	167		8 834

(1) Voir définition en 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	
EPIC	FILIALES
Accès au réseau	
Circulation	
Maintenance et travaux	Sferis Altametriss
Ingénierie et projets	
Île-de-France	

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 2 600 km 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: 24 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 15 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

En millions d'euros	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	2 289	2 336	-47
b) Chiffre d'affaires interne	4 124	4 026	98
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 412	6 361	51
Marge opérationnelle	1 910	1 890	20
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	29,8%	29,7%	
Résultat opérationnel courant	1 050	996	54
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 051	996	55
Investissements nets	2 793	3 440	-647

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

Signature du contrat pluriannuel de performance

Le conseil d'administration de SNCF Réseau a approuvé le 18 avril 2017, la signature du contrat pluriannuel de performance avec l'État. Ce contrat qui prévoit un montant de 46 milliards d'euros d'investissements sur dix ans a ensuite été signé le 20 avril 2017 avec l'État.

Cette signature fixe une nouvelle visibilité sur les investissements de l'entreprise, permettant la modernisation et le renouvellement du réseau afin de maintenir un haut niveau de sécurité et de qualité de service. Dans le cadre du contrat pluriannuel, SNCF Réseau s'est engagé à déployer et à réaliser un plan de performance avec pour objectif d'atteindre :

— 0,5 milliard de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2021 ;

— 1,2 milliard de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2026.

Progressif, le plan s'appuie sur des leviers de performance :

— Augmentation de la productivité portée par la croissance du volume de régénération et la mise en œuvre de leviers d'efficacité industrielle (innovation technologique, réingénierie des processus, analyse de la valeur des projets, allongement des plages travaux de nuit) ;

— Réinvestissement des gains de productivité dans la maintenance du réseau ;

— Diminution des dépenses d'entretien à partir de 2021, conséquence des investissements de régénération du réseau ;

— Optimisation des charges commerciales (amélioration constante de la qualité de service) ;

— Diminution des frais généraux administratifs.

Règle d'or

Le décret 2017- 443 du 30 mars 2017 précisant les règles de financement des investissements de SNCF Réseau a été publié au JO du 31 mars 2017. Le ratio «règle d'or» se définit comme le rapport entre la dette financière nette en valeur de remboursement fin de période et la marge opérationnelle de la période en normes IFRS ; il fixe à 18 le ratio au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus participer au financement des investissements de développement. Le ratio est calculé une fois par an au moment de la validation des comptes annuels consolidés par le conseil d'administration.

La transformation de SNCF Réseau

SNCF Réseau a six défis à relever :

— Renover en priorité le réseau le plus circulé en poursuivant une stratégie industrielle de gestion à long terme de ses actifs ;

— Augmenter la capacité et la robustesse des axes et noeuds saturés ou à potentiel ;

— Accélérer la modernisation des systèmes d'exploitation et de signalisation, pour plus d'efficacité, de capacité ;

— Renforcer la sûreté ;

— Déployer une politique commerciale favorisant l'usage du ferroviaire ;

— Accompagner les femmes et les hommes de l'entreprise dans ces nouveaux défis afin qu'ils soient reconnus parmi les meilleurs experts ferroviaires mondiaux.

Création de la filiale Altametris

SNCF Réseau a créé le 7 mars 2017, Altametris, une filiale dédiée aux drones.

Depuis plus de 10 ans, SNCF Réseau s'est doté de compétences pour développer des solutions informatiques pour l'utilisation de drones dans la maintenance ou la sûreté, en travaillant de manière étroite avec des chercheurs, des industriels, des start-up et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). A ce titre, SNCF est membre depuis sa création du Conseil pour les Drones Civils.

Altametris propose des prestations de services aux différents métiers du groupe SNCF et à d'autres gestionnaires d'infrastructures :

— La collecte de données par mobiles automatisés types drones et robots ;

— La fourniture de plans et modèles 3D, nécessaires à tout projet de modernisation ou de régénération d'infrastructures ;

— La surveillance des infrastructures par le recensement des constituants et de leur états, ainsi que leur évolution dans le temps, avec une spécialisation sur les infrastructures industrielles et linéaires ;

— Une aide à la prise de décisions, dans la mesure où les données aériennes de différentes sources (photographie, infrarouge, laser, etc.) offrent une observation originale des événements.

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires aux bornes de SNCF Réseau est en hausse de 51 M€ (+0,8 %) ; l'année 2016 avait été marquée par des fortes grèves et des intempéries qui avaient minoré les redevances d'infrastructure de 61 M€. L'impact positif des mises en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Est 2^e Phase de +24 M€ et des nouvelles LGV (Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique) de +26 M€ est entièrement absorbé par l'effet prix négatif du barème estimé à -48 M€.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 20 M€ par rapport à 2016, sous l'effet de cette croissance du chiffre d'affaires de +51 M€ et d'une moindre progression des charges d'exploitation de 31 M€.

La stabilité des achats et charges externes trouve son origine dans les actions de performance (47 M€) qui ont permis de compenser l'augmentation des volumes et de contenir les prix. L'augmentation des charges de personnel s'explique essentiellement par un effet prix défavorable sur la masse salariale lié principalement à la hausse du taux de retraite T2.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel à fin décembre s'établit à 1 050 M€ en hausse de 54 M€ par rapport à 2016.

— Investissements nets

Les investissements nets de subvention diminuent de (622) M€. Ce recul s'explique principalement par le flux de subventions encaissés (734) M€ en 2016 sur les grands projets en Partenariat Public Privé. L'augmentation des flux d'acquisition +112 M€ s'explique par le projet Eole en phase de démarrage des travaux, la montée en puissance des projets régionaux de développement des contrats de plan État-Régions (dont lignes UIC 7 à 9), le maintien des activités de renouvellement à un rythme soutenu sur le réseau structurant compensée par la finalisation des travaux sur les projets de développement en PPP (partenariat public-privé), mis en service en juillet 2017 (LGV Sud Europe Atlantique, et LGV Bretagne Pays de la Loire) et en décembre 2017 (Contournement Nîmes Montpellier).

Perspectives 2018

SNCF Réseau s'inscrit dans une vision longue et élabore une nouvelle stratégie à horizon 2030. La sécurité, valeur intangible de l'entreprise, sera confortée dans la durée par la poursuite du programme managérial PRISME (en outre poursuite des actions de réduction des événements de sécurité remarquables, simplifications, déploiement du digital, ... La digitalisation du métier de la maintenance s'appuie sur le déploiement de la GMAO (gestion de maintenance assistée par ordinateur) et des nouvelles techniques de surveillance et supervision digitalisées.

Outre les actions spécifiques au programme ROBIN (robustesse devenu H00 et information voyageurs devenu FIRST), conçues en 2017, qui seront mises en œuvre en 2018, la performance de la production continuera d'être portée par des actions structurantes : rénovation du management de la régularité, réussite de la mise en place d'un réseau d'experts (managers d'axes et managers d'exploitation territoriaux) au service du système global de production, etc.

La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite du programme de Commande Centralisée du Réseau avec des opérations d'envergure : Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (phase 3 en 2018), Bourgogne Sud phase 2 (novembre 2018), et Rennes sud (mars 2018). Le programme de Modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations (MGOC) contribuera également à l'objectif d'efficacité de la gestion des circulations à partir de 2019 sur l'axe Paris-Marseille, tête de série de son déploiement.

L'effort de renouvellement, soutenu et croissant, conformément au contrat de performance État – SNCF Réseau, va permettre de pérenniser la partie la plus circulée du réseau structurant tout en renforçant les partenariats industriels pour permettre le développement d'innovations, de nouvelles méthodes et la création d'un écosystème porteur des intérêts du transport ferroviaire.

Enfin, la conférence nationale des territoires puis des assises de la mobilité doivent préparer la loi d'orientation des mobilités du premier semestre 2018. Présidé par l'ex-président de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) Philippe Duron, le nouveau conseil d'orientation des infrastructures, perdurera après les assises nationales de la mobilité il associe parlementaires, experts et personnalités qualifiées et permet un tri plus efficace dans la programmation des projets de grandes infrastructures en fonction des moyens réels de l'AFITF. En parallèle, le rapport Spinetta en cours de finalisation prépare une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence en préservant les missions d'un service public performant.

L'année 2018 marquera une transformation majeure de SNCF Réseau. Sa stratégie 2030 et la nouvelle organisation qui en découlera seront présentées, afin de relever ces défis : avec l'objectif de faire circuler plus de trains sur le réseau, qui répondent aux besoins de nos clients, qui partent et arrivent à l'heure.

6.5.1.2 SNCF TRANSILIE, TER ET INTERCITÉS

SNCF TRANSILIE, TER ET INTERCITÉS	
EPIC	FILIALES
Transilien	Orfea
TER	Itiremia
Intercités	RitmX

SNCF Transilien, TER 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	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	7 948	7 743	205
b) Chiffre d'affaires interne	677	671	7
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 625	8 413	212
Marge opérationnelle	496	468	29
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,8%	5,6%	
Résultat opérationnel courant	255	319	-64
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	255	319	-64
Investissements nets	367	154	214

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

Transilien

— Le 11 janvier 2017 à l'issue de son Conseil d'Administration, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a annoncé des décisions clés pour Transilien dont notamment :

- La commande de 71 nouvelles rames pour les lignes E et D du RER. Alstom, en groupement avec Bombardier, concevra et fournira cette nouvelle génération de matériel à deux niveaux. Ce nouveau type de train entièrement ouvert a été spécifiquement conçu pour le mass transit en Île-de-France.

- L'adoption des grands principes d'élaboration du service annuel 2019 du RER D. La future grille horaire sera co-construite avec les élus et les associations d'usagers dès cette année.

— Des avenants au contrat qui lie Transilien au STIF ont été adoptés au mois de mai ; ils traitent notamment des travaux d'été sur les lignes A et C du RER, de la charte francilienne sur le traitement des voyageurs ou bien encore de la création d'un titre de transport utilisable lors des épisodes de pollution.

— L'année 2017 a également été marquée par la poursuite du programme de renouvellement du matériel roulant (commande de 83 rames Regio 2N pour les lignes N et D en plus de la commande mentionnée plus haut pour les RER E et D) et de rénovation de l'infrastructure afin d'améliorer le fonctionnement du réseau Transilien et de répondre à la hausse continue de la fréquentation.

TER

— Trois nouvelles conventions ont été signées en 2017, avec les régions Auvergne Rhône-Alpes, Normandie et Pays de la Loire ; dans les deux dernières régions citées les nouvelles conventions entrent en application en 2018.

— L'année a été marquée par une amélioration de la qualité de service à la suite de la mise en œuvre du plan de transformation CAP TER 2020 et de la réception de 60 nouvelles rames Régiois et Regio2N.

Intercités

— La convention 2016-2020 relative aux Trains d'Équilibre des Territoires a été signée le 27 février 2017 avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette convention, qui prend en compte les évolutions du périmètre des TET, traduit de manière concrète l'engagement de l'État de maintenir l'équilibre économique d'exploitation sur la durée de la convention. Les efforts de l'opérateur Intercités en matière de productivité, de transparence et de dynamisme commercial sont également inscrits.

— L'État confirme son rôle d'Autorité Organisatrice sur six lignes de jour considérées comme structurantes (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) et sur deux lignes de nuit (Paris Briangon et Paris-Albi/Rodez). L'État s'est également engagé à un renouvellement complet du matériel roulant d'ici 2025, pour un montant total d'environ 3,5 milliards d'euros. Une convention de financement signée entre l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités acte l'acquisition de 30 rames Coradia Liner Alstom pour un montant de 360 millions d'euros.

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 aux bornes de SNCF Transilien, TER et Intercités est en progression 212 M€ soit +2,5% par rapport à 2016. Hors contre-effet des grèves 2016, la croissance du chiffre d'affaires est ramenée à +97 M€ (+1,2%) : la hausse sur Transilien (+69 M€/ +2,4%) est essentiellement due à l'évolution des contributions versées par Île-de-France Mobilités (revalorisation des indices) et à la hausse de l'activité. L'amélioration de TER (+62 M€/ +1,4%) résulte de la hausse de l'offre ferroviaire et des recettes directes, en partie rétrocédées aux Autorités Organisatrices. Intercités présente un chiffre d'affaires en retrait (-61 M€/ -6,2%) notamment du fait d'une baisse de la contribution de l'exercice.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, TER et Intercités progresse de 29 M€ (+6,1%) entre 2016 et 2017. Hors contre-effet des grèves 2016 elle recule de 19 M€ : la baisse concerne TER (-27 M€) dont la marge a été affectée par la réduction des contributions des Régions ainsi qu'Intercités (-13 M€) dont la baisse de la contribution n'a été qu'en partie

compensée par des économies de charges. En revanche la hausse de l'activité de Transilien ainsi que des éléments non récurrents favorables ont un effet positif sur sa marge opérationnelle, en progression de 23 M€.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 64 M€. La progression de la marge opérationnelle et la baisse des dotations aux amortissements (affectées par les dépréciations d'actifs Intercités de 2016) sont plus que compensées par la variation nette des provisions : dotation nette de 37 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 102 M€ en 2016.

— Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien, TER et Intercités sont en hausse sensible de 214 M€ par rapport à 2016 dont 223 M€ sur TER : les subventions encaissées pour l'acquisition de matériel neuf sont en 2017 très inférieures à celles de 2016 (de nombreuses subventions avaient été reçues par avance à la fin du précédent exercice).

Perspectives 2018

Transilien

Une troisième année du contrat 2016-2019 avec Île-de-France Mobilités caractérisée par :

— des attentes fortes en matière de demande de transport et de qualité de service (régularité, confort) ;

— un programme d'investissements significatif (1,2 Md€ sur fonds propres) contractualisé sur 4 ans avec l'autorité organisatrice ;

— les premiers effets de la politique ambitieuse souhaitée par Île-de-France Mobilités d'accélération des renouvellements et rénovations des matériels roulants.

TER

— Des enjeux conventionnels forts avec la finalisation des nouvelles conventions Occitanie, Bourgogne Franche Comté, la négociation de celles des régions Hauts de France, Nouvelle Aquitaine et Bretagne et la poursuite des discussions pour aboutir à une convention avec PACA ;

— L'accélération des effets attendus du plan de transformation CAP TER 2020 pour amplifier la reconquête commerciale, faire progresser la qualité de service et la robustesse de la production et baisser les coûts d'exploitation.

Intercités

— La garantie des fondamentaux de l'offre par l'amélioration de la production, le redressement de la régularité en particulier sur Paris Limoges Toulouse, la réussite de la mise en service du nouveau matériel Régiois et le déploiement du Wifi sur le matériel de jour avec l'appui de l'État ;

— La mise en place de la nouvelle organisation Intercités et de nouveaux modes de fonctionnement pour réussir le repositionnement de l'activité en se recentrant sur un produit plus homogène et un nouveau projet de services, « Intercités 2020 ».

6.5.1.3 VOYAGES SNCF

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

Voyages SNCF propose à ses clients :

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

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

En millions d'euros	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	7 322	6 775	547
b) Chiffre d'affaires interne	691	704	-13
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 013	7 478	534
Marge opérationnelle	1 178	624	555
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	14,7%	8,3%	
Résultat opérationnel courant	837	230	607
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	839	232	607
Investissements nets	798	733	65

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

— Le 29 mai 2017, pour donner envie de voyager à 15 millions de clients supplémentaires d'ici 2020, SNCF a dévoilé sa stratégie grande vitesse ; deux offres bien différenciées et complémentaires grâce à voyages-sncf.com sont proposées aux voyageurs. Chacune porte une promesse claire : d'un côté OUIgo, l'essentiel de la grande vitesse à petits prix et de l'autre TGV, le meilleur du voyage, alliant confort, service et connectivité.

• OUIgo a pour objectif de multiplier par cinq son trafic d'ici 2020 ; il doit représenter à cet horizon 25 % du trafic grande vitesse avec une couverture nationale sur 30 destinations et une flotte de 34 rames.

• TGV devient une promesse client baptisée inOUI. inOUI, ce sont trois marqueurs qui vont se déployer d'ici 2020 avec l'internet à bord pour rester connecté tout au long du voyage et bénéficier de nouveaux services et contenus, avec des chefs de bord plus disponibles grâce à l'embarquement à quai et aux nouveaux outils de la relation client et avec une nouvelle livrée pour les rames, blanche, moderne et élégante qui matérialise l'amélioration du confort intérieur (rames nouvelles et rénovées).

• voyages-sncf.com devient OUI.sncf. Véritable moteur digital des ventes et plateforme relationnelle du Groupe, il devient plus intuitif et plus personnalisé.

— Le lancement commercial le 2 juillet 2017 des offres TGV Bretagne et Océane desservant 6 régions contribue à améliorer la vie des Français grâce à de nouveaux temps de parcours et de nouveaux services. Le succès est au rendez-vous avec une fréquentation estivale supérieure aux prévisions.

— Voyages SNCF a lancé le 26 septembre deux nouveaux services TGV inOUI : Business Première et Wifi. Business Première est une offre premium proposant de nouveaux services gratuits (achat plus simple et plus fluide, accueil privilégié et prioritaire dans les Salons Grands Voyageurs et lors de l'embarquement, choix du siège lors de la réservation, confort des nouvelles rames Océane, relation personnalisée à bord, connexion Internet et services à la carte avant et après le voyage). Wifi est un service inOUI pour tous, avec un portail enrichi proposant de nouvelles fonctionnalités. 80 % des voyageurs pourront s'y connecter d'ici fin 2017.

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF aux bornes de cette activité est en progression de 534 M€ (+7,1%). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 10 M€ ;
- un effet change défavorable de 42 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de 567 M€ (+7,6%). Hors contre-effet des grèves 2016 la croissance reste élevée (+499 M€ soit +6,7%). La Grande Vitesse France progresse grâce à l'impact de la politique commerciale, au lancement des LGV Atlantique et à la croissance de OUIgo, dans un contexte économique plus favorable. L'Europe est en hausse à la suite du retour progressif de la clientèle étrangère et de la mise en service de la LGV Est-européenne phase 2.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 555 M€ ; la forte hausse des produits du trafic, la tenue des charges avec la réalisation des plans de performance, ainsi que les effets positifs d'événements exogènes (baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale, perception d'indemnités d'assurance) permettent d'absorber la hausse des péages sur les nouvelles lignes à grande vitesse.

— Résultat opérationnel courant

L'évolution positive du résultat opérationnel courant de Voyages SNCF (+607 M€) s'explique principalement par celle de la marge opérationnelle ainsi que par la variation nette des provisions: reprise nette de 47 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 1 M€ en 2016.

— Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 798 M€ en 2017 contre 733 M€ en 2016. La progression est principalement portée par les acquisitions de matériel roulant réalisées par Eurostar et dans une moindre mesure par les rénovations de matériel engagées par Thalys.

Perspectives 2018

— Un contexte de croissance économique favorable, amplifié par une reprise sur les marchés internationaux et les nouvelles offres Atlantique, OUIgo au départ des gares parisiennes, Eurostar (ouverture de la route Londres Amsterdam via Bruxelles) et Thalys (nouvelle offre tarifaire et de service).

— Poursuite du déploiement du label inOUI, nouvelle expérience de voyage en TGV plus confortable, plus personnalisée, plus connectée.

6.5.1.4 SNCF GARES & CONNEXIONS

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

SNCF 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	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	249	239	9
b) Chiffre d'affaires interne	1 032	998	34
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	1 281	1 238	43
Marge opérationnelle	220	198	22
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	17,2%	16,0%	
Résultat opérationnel courant	114	98	16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	114	97	18
Investissements nets	209	219	-10

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

— À la suite de l'ouverture en juillet des lignes à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique, SNCF Gares & Connexions a inauguré au premier semestre la nouvelle gare de Lorient et le hall historique rénové de la gare de Bordeaux Saint-Jean, espace entièrement repensé après plus de six mois de travaux;

— Par ailleurs le développement des Pôles d'Échanges Multimodaux s'est poursuivi avec notamment l'inauguration de ceux de Grenoble et Montbéliard.

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions aux bornes de l'activité est en progression de 43 M€ (3,5%) en lien principalement avec le développement des activités travaux et études et avec la croissance des filiales.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 22 M€ entre 2016 et 2017. La progression est également portée par les filiales et par les activités travaux et études.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant augmente de 16 M€; à l'évolution positive de la marge opérationnelle s'ajoute celle favorable de la variation nette des provisions: reprise nette de 13 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 2 M€ en 2016. En revanche les dotations aux amortissements sont en hausse de 17 M€; elles ont été affectées par la reprise de dépréciation des actifs constatée en 2016.

— Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions ne présentent pas d'évolution significative.

Perspectives 2018

— Avis de l'ARAFER sur les tarifs 2018-2019 attendu au premier semestre 2018.

— Poursuite de la dynamique commerciale des concessions et redevances en gares afin de financer les investissements et d'améliorer le niveau de service offert aux voyageurs.

— Niveau d'investissement élevé attendu en 2018 sur plusieurs sites majeurs: Paris-Austerlitz, Paris-Montparnasse et Paris-Lyon.

6.5.1.5 SNCF LOGISTICS

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
ERMewa		Ermewa Group
TRANSPORT FERROVIAIRE MULTIMODAL DE MARCHANDISES	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail
STVA		STVA ⁽¹⁾

(1) filiale cédée au deuxième semestre 2017.

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

En millions d'euros	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	10 125	9 938	186
b) Chiffre d'affaires interne	175	194	-19
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	10 300	10 133	167
Marge opérationnelle	407	429	-21
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	4,0%	4,2%	
Résultat opérationnel courant	179	161	18
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	187	177	10
Investissements nets	417	385	32

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

Geodis

— Geodis a renforcé son partenariat avec la société Lego grâce à la signature de deux nouveaux contrats, le premier portant sur le transport maritime de la quasi-totalité des flux du fabricant de jouets, le second concernant la logistique e-commerce de la société danoise en Amérique du Nord.

— Un contrat d'une durée de 3 ans a été signé entre Geodis et Ford pour le transport de pièces détachées entre l'Allemagne et la Grèce: depuis le début de l'année, Geodis organise quotidiennement des tournées entre les entrepôts Ford situés à Cologne et Dormagen en Allemagne jusqu'à celui de Geodis à Athènes.

— En Corée du Sud, Geodis a pris en charge la logistique du nouveau centre de distribution de pièces automobiles BMW. Le constructeur allemand souhaite faire de ce complexe la plateforme principale de la région Asie-Pacifique pour ses pièces de rechange.

— Le contrat liant Geodis à Prénatal aux Pays-Bas a été renouvelé pour trois ans et demi; il inclut désormais la logistique e-commerce depuis un entrepôt unique à Almere (Pays-Bas).

— Depuis le mois de mars Geodis assure la logistique mondiale de Kenzo depuis la France. Grâce à ce partenariat sur 5 ans Kenzo peut s'appuyer sur l'expertise textile du groupe Geodis, en charge de la réception, du stockage et de la préparation des produits de la marque. Par ailleurs Geodis accompagne Kenzo dans le développement de ses ventes e-commerce ainsi que dans la gestion des matières premières, le contrôle qualité et la remise en conformité des produits.

TFMM

— SNCF Logistics est entré à hauteur de 45% dans le capital de BLS Cargo, la filiale de transport de marchandises de la société BLS. Ce nouveau partenariat entre deux acteurs majeurs du transport ferroviaire de marchandises renforce le modèle commercial du couloir européen de fret nord-sud.

— SNCF Logistics et Traxens ont lancé le Train Fret Digital, une toute nouvelle génération de trains de fret très innovants. Un ensemble de boîtiers et de capteurs interconnectés disposés sur les wagons permettra d'apporter une panoplie très riche de nouveaux services à haute valeur ajoutée pour l'ensemble des acteurs du secteur (traçabilité, sécurité,...).

Ermewa

— Akiem a annoncé en janvier l'achat du groupe allemand mgw Service, acteur majeur sur le marché européen de la maintenance des locomotives électriques et diesels. Avec cette opération de croissance externe, Akiem poursuit son développement en Europe et renforce son offre de location incluant un service de maintenance.

STVA

— STVA a décroché un contrat d'envergure internationale auprès de Renault Dacia; l'accord concerne l'ensemble des flux de véhicules entre la Slovaquie et l'Allemagne (45 000 véhicules) et les flux ferroviaires entre Pitesti en Roumanie et Neuseddin en Allemagne (19 000 véhicules).

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 aux bornes de SNCF Logistics est en hausse de 167 M€ (+1,6%) par rapport à 2016. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -59 M€ dont le détail figure dans le point 2.4.1 ;
- un effet change pour -66 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 2,9% (+293 M€).

Geodis est en croissance de 237 M€ (+3,0%). Toutes les lignes métiers sont en développement, hors Supply Chain Optimization à la suite de la modification du contrat IBM. Freight Forwarding est en forte progression grâce à la hausse des volumes traités, ainsi que Logistique contractuelle du fait de gains de contrats en France et à l'international.

L'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises est en progression de 45 M€ (+3,0%) ; hors contre-effet des grèves 2016 elle régresse de 10 M€ (-0,6%), avec un recul de Fret SNCF (essentiellement sur le transport de céréales), une stabilité des autres Transporteurs Ferroviaires et une croissance du Transport Multimodal (progression du combiné).

Les chiffres d'affaires de Ermewa et STVA sont en progression de respectivement 2 M€ (+0,7%) et 10 M€ (+3,8%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 21 M€ ; après prise en compte des effets périmètre et change, la marge opérationnelle progresse de 18 M€. Cette évolution est essentiellement liée au contre-effet des grèves 2016.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 18 M€ ; la baisse de la marge opérationnelle est plus que compensée par la variation nette des provisions : reprise nette de 63 M€ en 2017 à comparer à une reprise nette de 26 M€ en 2016.

— Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en croissance de 32 M€. Après prise en compte des effets périmètre et change les investissements progressent de 89 M€ : hausse des investissements opérationnels (surfaces logistiques) de Geodis, livraison de wagons pour l'autoroute ferroviaire Calais-Orbassano et investissements en wagons et conteneurs par Ermewa.

Perspectives 2018

Geodis

— Amélioration du taux de conversion de la croissance en rentabilité, notamment dans le Freight Forwarding ;

— Développement sur les zones clés : États-Unis, Allemagne, Benelux, Asie ;

— Poursuite de l'amélioration de la productivité sur les différentes lignes métiers.

TFMM

— Croissance ambitieuse pour Naviland (+10% versus 2017 particulièrement sur l'activité Navitrucking et sur certains axes stratégiques) ;

— Poursuite de la montée en puissance de la ligne Calais-Le Boulou et démarrage de la ligne Calais-Orbassano.

Ermewa

— Dynamique commerciale très significative avec la poursuite en 2018 de nombreuses livraisons de wagons et de conteneurs engagées en 2017 ;

— Déploiement commercial du wagon connecté, stratégie digitale d'Ermewa.

6.5.1.6 KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs présent dans seize 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	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	5 292	4 974	318
b) Chiffre d'affaires interne	109	101	8
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	5 401	5 075	326
Marge opérationnelle	305	276	29
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	5,6%	5,4%	
Résultat opérationnel courant	57	41	16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	82	67	15
Investissements nets	272	264	8

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Faits marquants

— Keolis et Île-de-France Mobilités ont signé 20 contrats d'exploitation de réseau de bus en Île-de-France. D'une durée de quatre ans chacun, ces contrats, qui couvrent la période 2017-2020, généreront un chiffre d'affaires cumulé d'environ 750 millions d'euros. Ils permettent à Keolis de renforcer sa position d'acteur de référence de la mobilité au sein de la première région de France.

— En province Keolis s'est vu confier le contrat de délégation de service public de l'agglomération Côte Basque Adour pour une durée de 6 ans et 9 mois ; le groupe a également remporté l'appel d'offres offensif du Grand Besançon. Par ailleurs Keolis a été renouvelé à Lille, Rennes, Caen, Amiens et Quimper.

— Keolis renforce son implantation en Belgique par l'acquisition le 31 janvier 2017 de la Compagnie des Autocars Liégeois et, pour Effia, celles d'Alfa Park en avril et de Parkeren Roeselare en septembre (15 000 places de parking).

— Toujours à l'international l'année commerciale a été riche avec de nombreux appels d'offres offensifs et défensifs et ouvertures de nouveaux réseaux : ouverture de Manchester (tramway, Royaume-Uni), d'Aarhus (tramway, Danemark), de Teutoburger-Wald-Network (rail, Allemagne), de Zwenzwoka et Almere (rail et bus, Pays-Bas), gain de Foothill (bus, États-Unis), lancement de Newcastle (multimodal, Australie), renouvellement de Melbourne, extension Gold Coast (tramway, Australie), démarrage d'Hyderabad (métro, Inde), gain de Doha (métro, Qatar), gain du métro de Pudong (Chine).

— Keolis a créé Keolis Santé par la prise de contrôle des sociétés Douillard et Intégral (France) et une alliance avec Jussieu Secours : avec un chiffre d'affaires d'environ 70 M€ et 1 650 salariés, Keolis devient le numéro 1 du transport sanitaire en France.

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2017 aux bornes de Keolis est en hausse de 326 M€ (+6,4%) par rapport à 2016. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de +50 M€ dont le détail figure dans le point 2.4.1 ;
- un effet change défavorable de -25 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +301 M€ (+5,9%). La croissance est portée par l'international sur l'Europe Continentale, l'Amérique du Nord, l'Australie et le Royaume-Uni.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 29 M€. Hors effets périmètre et change elle est en hausse de 22 M€ principalement en France avec la bonne tenue du socle sur les Grands Réseaux (Lille, Lyon, Bordeaux et Rennes).

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 16 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 17 M€ des dotations aux amortissements.

— Investissements nets

Ce poste ne présente pas d'évolution significative par rapport à 2016.

Perspectives 2018

En France :

— Préserver le leadership dans le transport urbain ;

— Réaliser des acquisitions ciblées sur le marché de l'interurbain en voie de consolidation et préparer l'ouverture du marché en Île-de-France.

À l'international :

— Priorité accordée au redressement de la rentabilité ;

— Mobilisation du contrat MR4 de Yarra Trams (Australie) ;

— Conforter en 2018 le niveau de performance des contrats démarrés en 2017 : Manchester (Royaume-Uni), Almere (Pays-Bas), Zwenzwoka (Pays-Bas), Aarhus (Danemark), TWN (Allemagne) et Newcastle (Australie).

Sur les nouvelles mobilités :

— Poursuite du développement de Keolis Santé par le biais d'acquisitions ;

— Poursuite du partenariat avec Navya dans les expérimentations des véhicules autonomes (expérimentations de l'Autonom Cab en France et aux États-Unis).

6.5.1.7 SNCF IMMOBILIER

La loi du 4 août 2014 rénove en profondeur le système ferroviaire national. Elle conduit notamment à la création d'une 5^e 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	2017	2016*	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	171	158	12
b) Chiffre d'affaires interne	508	493	15
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	679	651	27
Marge opérationnelle	155	141	14
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	22,8%	21,6%	
Résultat opérationnel courant	59	44	14
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	59	44	14
Investissements nets	118	157	-39

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais classées dans le résultat opérationnel courant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

Résultats de l'exercice 2017

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier aux bornes de ce métier est en progression entre 2016 et 2017 de 27 M€ soit +4,1%.

Le chiffre d'affaires externe a progressé de 12 M€ entre 2016 et 2017.

Cette évolution s'explique par :

- Une hausse du chiffre d'affaires de la filiale SNEF +26 M€ relative à l'opération La Chapelle International ;
- Une diminution du chiffre d'affaires de ICF de -5 M€ liée principalement à une baisse des commissions sur transactions (hors groupe) de 8%.

Le chiffre d'affaires interne a progressé de 15 M€ principalement suite à l'application des avenants portant sur les modalités de rémunération des conventions de gestion et de valorisation immobilières au 1^{er} janvier 2017.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle s'établit à 155 M€ en 2017 contre 141 M€ en 2016 soit +9,9%.

Cette évolution s'explique principalement par l'application des avenants portant sur les modalités de rémunération des conventions de gestion et de valorisation immobilières au 1^{er} janvier 2017.

6.5.2 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2017	2016	Evolution	
Investissements tous financements	8 834	8 573	261	+3%
Cessions	423	401	22	+6%
Investissements nets des cessions	8 411	8 172	239	+3%

Les investissements, en progression de 261 M€ par rapport à 2016, s'établissent à 8 834 M€ au 31 décembre 2017.

Cette évolution se retrouve principalement chez SNCF Réseau (+111 M€) Transilien (+105 M€).

Le montant des cessions est en progression de 22 M€ par rapport à 2016 ; 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, TER 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, Île-de-France Mobilités et l'État :

En millions d'euros	2017	2016	Variations
Compensations tarifaires régionales	415	509	-94
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	4 577	4 391	186
Tarifs sociaux	0	15	-15
Défense	152	145	6
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	308	356	-48
Redevance d'accès TER et TET	1 820	1 831	-11
TOTAL	7 271	7 248	23

La hausse du montant des prestations de services pour les Autorités Organisatrices et Île-de-France Mobilités 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	2017	2016	Variations
Subventions d'exploitation	113	77	36
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 031	814	217
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	2 665	2 234	431
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	62	78	-16
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	308	356	-48
TOTAL	4 179	3 559	620

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

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016 retraité ⁽¹⁾	31/12/2016	Variation vs 31/12/2016 retraité	Variation à périmètre constant vs 31/12/2016 retraité		
SNCF Réseau	58 490	58 305	54 966	+0,3%	185	+0,3%	185
SNCF Transilien, TER et Intercités	50 559	50 468	46 845	+0,2%	91	+0,2%	91
Voyages SNCF	24 460	25 466	23 523	-4,0%	-1 007	-4,2%	-1 074
SNCF Gares & Connexions	4 078	4 020	3 688	+1,5%	59	+1,5%	59
SNCF Logistics	49 956	52 370	51 568	-4,6%	-2 414	-0,9%	-452
Keolis	61 070	57 168	55 757	+6,8%	3 903	+3,5%	2 027
SNCF Immobilier	1 074	1 066	1 003	+0,8%	8	+0,8%	8
Corporate	21 404	22 095	21 745	-3,1%	-691	-3,2%	-710
TOTAL	271 090	270 956	259 096	+0,0%	134	+0,0%	134

(1) retraité de la nouvelle méthode de calcul de l'effectif payé

6.7 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2017

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

— accord relatif à la mise en place du forfait en jours (17 mars 2017) ;

— accord relatif au télétravail (7 juillet 2017) ;

— accord sur le recours au vote électronique pour les élections des représentants du personnel dans les comités d'établissements et des délégués du personnel au sein du Groupe public ferroviaire (18 septembre 2017) ;

— accord relatif aux moyens de communications modernisés mis à la disposition des organisations syndicales, du comité central et des comités d'établissement du Groupe public ferroviaire (17 novembre 2017).

6.8 PERSPECTIVES 2018

Tous les métiers continueront à se réinventer en 2018 pour répondre aux exigences des clients avec toujours en socle la sécurité et la sûreté. SNCF poursuivra par ailleurs sans relâche ses programmes développés en 2017 afin de révolutionner ses fondamentaux de production opérationnelle et d'information des voyageurs. L'objectif est double : augmenter la qualité de la production en agissant sur les

aléas du quotidien sources de retard et produire une information précise sur tous les canaux en temps réel.

En termes de développement commercial : la vie nomade sera notamment facilitée avec l'assistant personnel de mobilité et le démarrage du titre digital unique sur portable NFC, l'offre INOUI sera déployée sur 5 axes, le nombre de voyageurs OUIgo devrait doubler et OUIbus poursuivre son essor en Europe. Le développement international se poursuivra avec Keolis, SNCF Logistics, AREP et Systra.

Ainsi, le chiffre d'affaires du groupe SNCF devrait progresser de plus de 3% en 2018.

La politique d'investissements sera encore plus soutenue en 2018 avec plus de 9,5 Mds€ engagés tous financements confondus, dont notamment :

— 5,2 Mds€ consacrés au réseau ferroviaire dont 2,7 Mds€ de renouvellement ;

— 60 nouveaux trains en Île-de-France, 45 en Régions et 13 rames grande vitesse ;

— Des travaux massifs dans les gares (Nantes, Rennes, Lyon Par Dieu, Paris Montparnasse, Saint-Lazare, Austerlitz et Nord). Couverture Wifi ou 3/4G sur tout le réseau Transilien, etc.

Par ailleurs, sont prévus 830 nouveaux logements et la réhabilitation de 1 700 logements dont 780 logements sociaux (330 M€ engagés). Et la cession de 34 ha de terrain pour permettre la construction de près de 3 000 logements.

Enfin, le groupe SNCF poursuit sans relâche ses efforts de réduction de coûts pour répondre à la demande de ses clients et se préparer à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire domestique, tout en poursuivant ses recrutements à un niveau élevé : plus de 10 000 nouveaux collaborateurs attendus en France, dont la moitié dans les activités ferroviaires.

7. LE CONTRÔLE INTERNE ET LA GESTION DES RISQUES

7.1 CADRE DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, le Groupe SNCF entend disposer d'une vision claire des risques auxquels il est exposé et mettre en place des dispositifs contribuant à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

Le management des risques et le contrôle interne participent de façon complémentaire à prévenir et maîtriser ces incertitudes.

7.1.1 Éléments fondamentaux

— Définition et Objectifs

Au sein du Groupe SNCF le risque est défini comme « tout événement (endogène ou exogène) susceptible d'impacter négativement ou positivement l'atteinte des objectifs du Groupe, ou d'affecter ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement ».

Le management des risques consiste, après avoir identifié et évalué les risques, à mener les actions prioritaires pour ramener le risque, ou le maintenir, à un niveau de probabilité de survenance et d'impact acceptable, ou en améliorer la maîtrise. Il contribue à créer et préserver la valeur, les actifs et la réputation des établissements publics du Groupe et de leurs filiales. En tant qu'outil de pilotage, il vient alimenter la prise de décision pour sécuriser l'atteinte des objectifs. Cette démarche favorise la cohérence des actions avec les valeurs du Groupe. Elle mobilise les collaborateurs autour d'une vision commune des principaux risques et les sensibilise aux risques inhérents à leur activité.

Le contrôle interne donne un cadre de contrôle en ligne avec les évaluations de risques réalisées et fournit à la gouvernance du Groupe et de façon plus générale à chaque manager, une vision sur la maîtrise des différents processus. Il s'agit de l'ensemble des éléments internes de l'entreprise (organisation, procédures, systèmes d'information, charte éthique, questionnaires d'autoévaluation, référentiels...) dont la finalité est d'éviter ou de réduire les risques identifiés. Les grands objectifs en sont :

- la conformité aux lois et aux règlements ;
- le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde des actifs ;
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale ;
- la fiabilité de l'information financière.

Comme tout dispositif de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que tout risque soit totalement maîtrisé ou éliminé.

— Référentiels utilisés

Le système de management des risques du Groupe s'inspire des principaux standards internationaux (cadre de référence de la gestion des risques FERMA - Federation of European Risk Management Associations, norme ISO 31000 – Management du risque).

Plus spécifiquement, le référentiel de contrôle interne du Groupe s'appuie sur le cadre de référence de l'AMF (Autorité des Marchés Financiers), publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010.

Ce cadre identifie notamment cinq composantes :

- une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des composantes adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés ;
- la diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables ;
- un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques ;
- des activités de contrôle proportionnées aux enjeux ;
- une surveillance permanente du dispositif.

7.1.2 Organisation générale

L'organisation générale du management des risques et du contrôle interne du Groupe s'appuie sur un modèle de gouvernance fondé sur trois lignes de maîtrise.

Le management opérationnel des entités constitue la première ligne de maîtrise. Il est en charge de la conduite des opérations dans le cadre des objectifs fixés par le Conseil et le directoire. Il définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.

Les directions fonctionnelles des EPIC forment la deuxième ligne de maîtrise, en exerçant des missions d'appui et de pilotage. Elles apportent également leur expertise aux directions opérationnelles, entre lesquelles elles favorisent les échanges et le partage de bonnes pratiques. Elles concourent à la structuration et la coordination du dispositif de contrôle.

En 3^e ligne, l'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques.

Chacun des établissements publics du Groupe est placé en responsabilité sur la gestion des risques et le contrôle interne de son périmètre, incluant ses filiales.

La démarche de management des risques et le contrôle interne sont animés et pilotés, au sein du Groupe, par la Direction de l'Audit et des Risques (DAR), entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) qui a pour mission de donner à la direction du Groupe SNCF et aux organes de gouvernance une vision consolidée des risques majeurs et une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise des opérations. Au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015, la DGAR intervient sur le périmètre du Groupe SNCF. Les prestations assurées par la DGAR sont définies par contrat avec chacun des EPIC.

La DGAR regroupe 2 entités distinctes: la Direction des Audits de Sécurité (DAS) et la Direction de l'Audit et des Risques (DAR). La DAS intervient plus particulièrement sur le champ de la maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire et à la santé et sécurité au travail. Ses missions sont précisées dans le § 1.2.1. ci-après.

Les missions de la DAR s'articulent autour de deux fonctions:

- l'animation et le pilotage de la démarche de management des risques et du contrôle interne;
- la réalisation de missions d'audit interne.

— L'animation de la démarche de management des risques

Le processus de management des risques du Groupe s'appuie sur un cadre méthodologique commun défini par la DAR.

Le directoire est en responsabilité sur la gestion des risques de SNCF EPIC et, plus largement, du Groupe, de même que chacune des Directions Générales des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités est en responsabilité sur la gestion des risques de son périmètre.

Les risques majeurs sont identifiés et évalués et des plans de traitement définis et mis en œuvre. Chaque risque est confié à un sponsor désigné par le COMEX, qui a pour rôle d'assurer que les risques sont correctement analysés et évalués, de faciliter l'avancement des plans d'actions et de rendre compte de l'évolution des risques aux instances exécutives ou de gouvernance.

La DAR anime l'exercice de cartographie des risques majeurs du Groupe en répondant aux objectifs suivants:

- identifier les risques en s'assurant de la couverture de l'ensemble des activités du Groupe;
- fournir une vision assemblée des risques majeurs et de leur niveau de maîtrise;
- garantir la cohérence des cartographies des trois EPIC, notamment aux interfaces.

Elle apporte également un appui aux sponsors pour le pilotage des risques majeurs.

Un réseau de risk-managers opérant dans l'ensemble du groupe est animé par la DAR qui apporte un appui méthodologique et aide à mettre en place un dispositif de détection, d'analyse et de contrôle des risques. La DAR veille à ce que les directions concernées s'approprient cette démarche et la pérennisent.

En 2017, des revues des risques ont été réalisées en juin et en novembre par les COMEX (Comités Exécutifs) des EPIC, ainsi que par le Directoire. La revue des risques de mi-année a porté sur l'avancement des plans d'action et celle de fin d'année a statué sur la révision et nouvelle évaluation des risques majeurs.

La mise à jour de la cartographie des risques majeurs du Groupe a été présentée au Comité d'Audit des Comptes et des Risques le 13 décembre 2017.

— L'animation de la démarche de contrôle interne

Les trois EPIC sont placés en responsabilité première sur leur contrôle interne y compris au sein des filiales qui leur sont rattachées.

La DAR anime la démarche de contrôle interne au sein du Groupe, en lien avec les directions financières de chaque EPIC, qui ont chacune désigné un responsable du contrôle interne.

Une feuille de route personnalisée a été établie pour chaque EPIC et co-signée par son directeur financier et le directeur de l'Audit et des Risques. Elle est déclinée autour de 5 axes:

- Conception, organisation et animation du contrôle interne;
- Définition des conditions de maîtrise des processus;
- Consolidation de l'environnement de contrôle;
- Evaluation de la maîtrise des points de contrôles clés;
- Reporting.

Un comité de contrôle interne, composé des dirigeants de la DAR et des directions financières de SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se réunit trois fois par an pour fixer les objectifs et s'assurer de leur bonne réalisation.

Un réseau de correspondants œuvrant au sein des Activités, Métiers et Directions transverses du Groupe SNCF est animé par la DAR. Cette animation se concrétise par des sessions de formation (contrôle interne, gestion des risques, éthique, prévention et détection de la fraude) et par l'organisation de séminaires et réunions de travail à thème. En 2017, ont été notamment abordés les modalités de mise en conformité avec la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dite loi SAPIN II) et le sujet de la protection des données.

Le référentiel de points de contrôle couvre les processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle » et des processus non financiers.

Un outil de contrôle interne commun au groupe est utilisé chaque année depuis 2013 afin de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des composantes du Groupe SNCF. Sont concernées environ 300 entités amenées à auto-évaluer régulièrement leur maîtrise des processus comme l'environnement de contrôle tels que définis par l'AMF. L'exploitation des résultats, en lien avec les référents des processus, donne lieu, au besoin, à la définition de plans d'actions collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition de bonnes pratiques.

7.1.3 Environnement de contrôle

— L'organisation des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles

Les trois EPIC sont structurés de la façon suivante:

SNCF EPIC est organisé autour:

- de fonctions de pilotage et d'appui (Sécurité, Stratégie, Finances, Juridique, Système et technologies ferroviaires, Ethique et déontologie, Ressources Humaines, Audit et des Risques, Communication et Image, e.SNCF, Secrétariat général);

- de « centres de services partagés » regroupant les services assurant une production mutualisée pour l'ensemble du Groupe;

- d'une fonction immobilière dédiée à la gestion, au développement et à la valorisation du parc immobilier et foncier du Groupe.

SNCF Réseau se décline autour :

- de **quatre grands métiers** : accès au réseau, circulation, maintenance et travaux, ingénierie et projets ;
- d'une **direction générale dédiée à l'île-de-France** regroupant les quatre grands métiers exercés pour son compte ;
- de **directions territoriales** ;
- et de **trois grandes fonctions transverses** (sécurité, finances / achats, fonctions support).

SNCF Mobilités est structuré autour de grands métiers et de fonctions support communes :

- les métiers **Voyageurs**, qui s'organisent autour des services Longue distance Voyageurs, Voyages et Intercités et du service des mobilités quotidiennes, Transilien et TER ;
- **Mass transit urbain** avec **Keolis** qui opère des transports publics urbains de voyageurs en France et dans le monde ;
- **Logistique**, avec SNCF Logistics, spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises et elle-même articulée autour de quatre activités (Geodis, Transport ferroviaire et multimodal de marchandises et Ermewa Group) ;
- **Gares & Connexions** qui assure la gestion et le développement des gares. Par ailleurs, le décret du 28 octobre 2016 relatif aux installations de service a renforcé les conditions de l'autonomie de Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités ;
- une direction générale **Performance**, qui assure notamment l'ensemble des grandes missions « corporate » : finances, RH, juridique ;
- une direction **Sécurité** ;
- Depuis septembre 2017, une **Direction Industrielle** regroupe les direction du Matériel, de la Traction, des Trains et de l'Escal, ainsi que le service Sillons.

— Intégrité et éthique

La démarche éthique du groupe SNCF s'articule autour de cinq valeurs éthiques socles qui expriment la manière dont le Groupe entend travailler avec ses parties prenantes que sont ses clients, ses fournisseurs, ses salariés et la société civile. Il s'agit des valeurs d'intégrité, de responsabilité, de respect des personnes, de confiance et de courage.

Cette démarche s'appuie sur la charte éthique du Groupe SNCF qui a été approuvée par le Conseil de surveillance de SNCF EPIC du 3 novembre 2016. La charte, diffusée en janvier 2017, explicite les cinq valeurs éthiques et les onze principes de comportement qui en découlent. Ces principes sont connus de tous les collaborateurs, quels que soient leur statut et leurs fonctions, et guident leur comportement professionnel au quotidien en particulier sur la prévention et la lutte contre la corruption, la protection du capital humain du groupe, le respect du droit de la concurrence et la lutte contre la fraude.

La charte éthique du Groupe SNCF s'inscrit en parfaite cohérence avec les différents codes de déontologie ou de bonnes pratiques adoptés par certaines activités, métiers ou entités du Groupe ainsi que les documents élaborés par la direction de l'éthique et de la déontologie en matière d'éthique et de conformité, notamment les lignes directrices de prévention de la corruption et le guide de sensibilisation sur les conflits d'intérêts.

Le dispositif d'alerte professionnelle, piloté par la direction de l'éthique et de la déontologie, permettant aux collaborateurs de s'exprimer en toute confidentialité sur des dysfonctionnements dont ils auraient été les témoins, constitue le complément indispensable de la charte. Le dispositif a été mis en conformité avec la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dite loi SAPIN II).

Par ailleurs, le Groupe SNCF met en œuvre, conformément à ladite loi, les 8 mesures et procédures énoncées à l'article 17 II dont notamment le code de conduite mis au point et diffusé au sein du Groupe.

La direction de l'éthique et de la déontologie met également à la disposition des collaborateurs du Groupe des fiches pratiques qui décrivent les situations à risques et donnent des conseils et préconisations sur la meilleure conduite à tenir. Trois nouvelles fiches ont été publiées en 2017 sur les thèmes suivants : L'utilisation des facilités de circulation, les réseaux sociaux, les risques liés aux opérations réalisées avec des intermédiaires commerciaux et le comportement des salariés lors des déplacements à l'étranger.

L'éthique et la déontologie est structurée la façon suivante :

— Cette direction assure pour le Groupe SNCF :

- la réalisation d'enquêtes préventives ou à la suite de signalements de dysfonctionnements en particulier dans le cadre d'un alerte professionnelle ;
- le conseil en matière d'éthique, de déontologie et de conformité ;
- l'identification des anomalies de procédures et des responsabilités puis la formalisation de préconisations permettant d'assurer une meilleure maîtrise des risques ;
- la sensibilisation des collaborateurs du Groupe aux risques de corruption et trafic d'influence dans les activités du Groupe ;
- le déploiement du programme de prévention et de lutte contre la corruption ;
- l'organisation et l'animation de colloques scientifiques dénommés « matinées de l'éthique » permettant aux participants d'échanger avec des chercheurs et praticiens de l'éthique et de la conformité sur des sujets d'actualité.

— Un réseau de référents éthiques du Groupe SNCF, représentatif des différentes activités du Groupe, est animé par la direction de l'éthique et de la déontologie. Ces référents, formés régulièrement, sont chargés d'animer, relayer, renforcer et au besoin adapter dans leur entité respective, la démarche éthique du Groupe.

— Le comité d'éthique Groupe, présidée par l'ancienne médiatrice de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur, est composé de directeurs représentant SNCF EPIC, SNCF Mobilités, SNCF Réseau ainsi que des représentants de Geodis et Keolis. Ce comité a pour mission de valider les actions conduites en matière d'éthique de déontologie et d'adopter les guides éthiques proposés par la direction de l'éthique et de la déontologie.

— Audit interne :

La fonction audit interne est assurée par la direction de l'audit et des risques (DAR), entité de la direction générale de l'audit

et des risques (DGAR) (voir § 1.1.2). Son Directeur est rattaché au président et président délégué du Directoire. Il entretient par ailleurs un lien fonctionnel avec les présidents des Comités d'audit, des comptes et des risques de chacun des trois EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

La DAR exerce ses missions d'audit en toute indépendance et avec objectivité. Ses activités sont encadrées par la charte d'audit du Groupe public ferroviaire approuvée par les organes de gouvernance. Tous les auditeurs internes et ses éventuels prestataires externes s'engagent à respecter les règles de déontologie du Cadre de Référence International des Pratiques Professionnelles (CRIPP) édité en France par l'IFACI (Institut Français d'Audit et de Contrôle Internes). Des modalités spécifiques sont mises en œuvre pour la réalisation d'audits portant sur le périmètre des facilités essentielles afin de garantir le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires attachées à l'exercice de ces fonctions. En déclinaison du plan de gestion des informations confidentielles (PGIC) de SNCF Réseau, le directeur de l'audit a signé un accord de confidentialité.

Pour réaliser ses missions, elle s'appuie sur une méthodologie rigoureuse et éprouvée, conforme aux normes professionnelles en la matière. La DAR est certifiée par l'IFACI depuis juin 2006.

Les missions d'audit interne s'inscrivent dans le cadre du programme d'audit consolidant les plans d'audit respectifs de SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Le plan d'audit de chaque EPIC est établi à l'issue d'entretiens entre la DAR et les dirigeants des EPIC et est fondé sur sa cartographie des risques. Ces plans annuels sont soumis respectivement à l'avis des Comités d'audit, des comptes et des risques de chacun des trois EPIC et approuvés par leur Comité exécutif respectif.

La DAR a réalisé en 2017 une cinquantaine de missions d'audit. Les rapports, assortis de recommandations permettant de mitiger les risques associés, ont été restitués aux membres des COMEX concernés. La note de synthèse est systématiquement transmise au Président concerné. La mise en œuvre des recommandations d'audit fait l'objet d'un suivi régulier.

Elle conduit également des audits relatifs à la Sécurité des systèmes d'information par l'intermédiaire de la mission de contrôle SSI, qui lui est rattachée. Celle-ci réalise chaque année un plan de contrôles organisationnels et techniques de façon à s'assurer de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Elle a ainsi mené à bien une vingtaine de missions en 2017. Le bilan d'activité de la DAR est présenté annuellement à chaque CACR.

La DAR procède par ailleurs à des échanges réguliers avec les Commissaires aux comptes intervenant sur le périmètre du Groupe SNCF.

— Contrôle institutionnel

SNCF EPIC dispose d'un environnement complet de contrôle institutionnel lié à son statut d'entreprise publique et de maison mère d'un groupe important de sociétés.

Le Groupe SNCF est soumis au contrôle :

- de la Cour des Comptes ;
- du Commissaire du Gouvernement ;
- de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT) ;

- de l'Agence des Participations de l'État (APE) ;
- de ses ministères de tutelle (ministères en charge des transports, du budget et de l'économie) ;
- de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) ;
- de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ;
- du Haut Comité du système de transport ferroviaire national.

L'audit des comptes est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par le Ministre de l'Économie et des Finances, après avis du Comité d'audit, des comptes et des risques du Conseil de surveillance. Chaque filiale est auditée par au moins un des commissaires aux comptes du Groupe SNCF.

Ces différents intervenants ont notamment pour mission de vérifier que le Groupe SNCF respecte les obligations qui s'imposent et particulièrement dans le domaine comptable et financier.

7.2 DISPOSITIF DE MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES

Le Groupe a mis en place un processus qui lui permet d'identifier, de manière continue, les principaux risques auxquels il est exposé et d'évaluer leur évolution dans le temps. Il s'attache à mettre en place des dispositifs de contrôle adaptés pour ces risques, tels que décrits ci-après.

7.2.1 Risques Opérationnels

— Sécurité ferroviaire et santé et sécurité au travail

Le Groupe SNCF développe une politique de sécurité avec pour objectifs d'assurer :

- à ses clients et à la collectivité un service ayant le niveau de sécurité attendu ;
- à son personnel et à ses partenaires la sécurité dans leurs interventions.

Le Groupe respecte et valorise les obligations réglementaires définies par les États où il exerce ses activités.

Pour la France, le cadre réglementaire est principalement issu du code des transports, mais aussi de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006, qui assure notamment la transposition en droit français des directives européennes du « deuxième paquet ferroviaire ». Il comprend également le décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF ainsi que le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, modifié par les décrets 2010-814 du 13 juillet 2010, 2014-121 du 11 février 2014, 2015-143 du 10 février 2015, 2015-960 du 30 juillet 2015 et 2015-1757 du 2 décembre 2015.

Le management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire est sous la responsabilité directe de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités qui disposent respectivement d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Chaque SGS a été soumis à l'EPSF qui a délivré l'agrément de sécurité à SNCF Réseau le 1^{er} juillet 2016 et le certificat de sécurité à SNCF Mobilités le 1^{er} juillet 2016 pour une durée de cinq années.

En 2016, les présidents du directoire, de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et les membres des trois comités exécutifs ont réaffirmé leur engagement pour une sécurité intégrée couvrant à la fois la sécurité au travail et la sécurité d'exploitation. Cet engagement est fondé sur la politique

sécurité du Groupe public ferroviaire : atteindre le niveau d'excellence sécurité et être une référence internationale reconnue, tant pour la sécurité au travail que pour la sécurité d'exploitation.

Au titre de la sécurité SNCF EPIC a quatre missions principales :

— Porter le programme PRISME, la politique de transformation managériale et veiller à son ancrage au sein du GPF et développer une culture de Sécurité commune. Les 6 axes, précisés ci-après, sont coordonnés dans ce programme :

- **Développer un comportement Proactif** qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance ;
- **Installer le management par les Risques** en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies ;
- **Maîtriser les Interfaces entre les entités** pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants ;
- **Simplifier les procédures et la documentation** de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs ;
- **Créer les conditions Managériales** pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident ;
- **Se doter des outils et Équipements les plus innovants** pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

— Porter les sujets Sécurité en interface entre SNCF Réseau, et SNCF Mobilités.

— Porter la transformation managériale de la Santé et Sécurité au Travail.

— Réaliser des missions d'inspection de sécurité.

Le Directeur Général Sécurité du Groupe public ferroviaire est placé directement auprès du Directoire SNCF EPIC et des présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié et resserré. La coordination de la sécurité permet ainsi d'améliorer la sécurité aux interfaces.

En matière de sécurité de l'exploitation ferroviaire :

Au sein de la Direction Générale Sécurité, deux entités concourent au dispositif de maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire :

— La direction Sécurité Système (D2S) porte le programme PRISME et accompagne SNCF Mobilités et SNCF Réseau dans son appropriation et sa mise en œuvre sur leurs périmètres respectifs.

— L'inspection générale sécurité est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela, elle s'appuie sur l'outil Canal Sécurité.

Par ailleurs, La direction des Audits de Sécurité (DAS), entité de la direction générale de l'Audit et des Risques (DGAR)

de SNCF EPIC, donne à la direction des EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités et aux différents dirigeants chargés de sécurité de l'exploitation ferroviaire, une évaluation permanente du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités vue sous l'angle de la conformité de l'exécution des procédures opérationnelles de sécurité et de la qualité de leur management. Les Audits de Sécurité Nationaux Opérationnels (ASNO), audits périodiques de conformité, conduits sous commandite des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, répondent à cette première mission.

Les deux pôles d'Audits de Sécurité Thématiques (AST) ont pour mission particulière de conduire des audits conseil à thème portant sur la conformité de processus, de site ou de produit, et également des audits venant apprécier l'efficacité des actions préventives ou correctives engagées suite aux audits nationaux. Ces audits sont conduits sous commandite des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, assemblée par leurs Directions Sécurité, sur proposition des directeurs de Produit, d'Activité ou de Métier.

La direction des Audits de Sécurité effectue enfin, sous commandite, éventuellement conjointe, de chacun des trois EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités des Audits de Sécurité de Conception (ASC) permettant d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité prescrits.

En 2017, le déploiement du nouveau rapport d'audit simplifié et rénové, amorcé fin 2015, a vu son aboutissement au profit de la totalité des établissements et des entités audités. Par ailleurs, le processus de restitution, également profondément rénové, a désormais pu être mis en œuvre dans la totalité des établissements.

L'ensemble des dirigeants des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et des entités opérationnelles, dispose ainsi désormais d'un produit d'audit aisément exploitable et reconnu comme tel. En cohérence avec l'avancée de la transformation culturelle de l'entreprise en matière de sécurité, 2017 a également vu l'élargissement du déploiement des audits de sécurité « à usage juste et équitable », selon une méthode permettant aux établissements de partager, en amont de l'audit, leurs forces et faiblesses avec l'auditeur dans une logique de recherche active de progrès.

Les interventions de l'ensemble du personnel de la DAS sont encadrées par une méthodologie stricte. La DAS est certifiée ISO 9001:2015.

SNCF EPIC a également pour mission de contribuer à faciliter, dans le cadre des procédures de concertation organisée et conduites par l'EPSF, les réflexions sur les évolutions du système ferroviaire en matière de sécurité d'un point de vue transversal.

En matière de sécurité et santé au travail :

Au sein de la Direction Générale Sécurité, un département est plus spécifiquement en charge de la politique de prévention de la santé et sécurité de travail y compris des sous-traitants. Dans un souci de simplification et de cohérence, en 2017, l'agence de prévention santé et sécurité au travail y a été rattachée.

Les actions engagées sur la santé et la sécurité au travail s'inscrivent dans les trois axes prioritaires de la politique sécurité du Groupe mise en œuvre au travers de PRISME :

— Développement du pilotage par les risques, avec le lancement d'une plateforme Sécurité au travail qui regroupe

tous les outils dont le manager a besoin pour remplir son rôle en prévention des risques, avec intégration d'une nouvelle grille d'évaluation des risques psycho sociaux et d'un nouveau formalisme de déclaration des accidents de travail.

— Intégration des facteurs organisationnels et humains dans la pratique managériale, en s'appuyant sur une formation d'une journée pour tous les managers et encadrants.

— Simplification de la documentation en matière de sécurité et santé au travail.

L'entreprise a lancé un programme ambitieux de transformation managériale de la Sécurité et la Santé au travail qui repose sur des actions managériales fortes, qui visent à réduire la gravité et la fréquence des accidents de travail. SNCF a notamment engagé des travaux pour le développement du leadership Sécurité et Santé au Travail des cadres dirigeants et des cadres supérieurs.

Pour rappel, la responsabilité employeur en matière de santé et sécurité au travail incombe à chacun des EPIC qui a écrit un référentiel décrivant le dispositif de management de la santé et sécurité au travail. Les directeurs d'établissements portent la responsabilité de l'employeur dans la mise en œuvre de ce management. L'évaluation des risques, sa transcription dans le Document Unique et sa mise à jour font partie intégrante de cette responsabilité.

Pour compléter le dispositif, La direction des Audits de Sécurité comprend également un service d'audit national de Santé et Sécurité au Travail qui permet régulièrement d'évaluer, en établissement, la qualité du management et la maîtrise opérationnelle des risques en matière de santé et sécurité au travail. Cette démarche est déployée sous commandite de chacun des trois EPIC du Groupe public ferroviaire. La méthode d'audit et d'évaluation est en adéquation avec les exigences du code du Travail et permet une exploitation aisée des constats d'audits. Cela permet ainsi de pérenniser l'exploitation des résultats et de renforcer dans la durée le management de la santé et de la sécurité au travail. En cohérence avec les évolutions de l'ensemble du système d'audit de sécurité, la rénovation du rapport d'audit et du processus de restitution a également été généralisée en 2017 à tous les établissements audités.

Enfin, 2017 aura aussi permis le lancement du projet de rapprochement en un audit unique des audits de Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire (ASNO) et de Santé et Sécurité au Travail (ASP). Ce projet d'importance, conduit en mode agile, verra ses premières expérimentations dès début 2018, et sa généralisation à partir de 2019.

— **Sûreté des personnes et des biens**

Le périmètre des risques relatifs à la sûreté s'étend des incivilités à l'attentat terroriste. Leurs conséquences relèvent de natures différentes :

— perte de vies humaines, en cas d'attentat;

— agression de la clientèle, du personnel ou des chaldans en gare;

— économique :

- de perte de recettes, lié à la fraude, soit directement, soit par désaffection de la clientèle qui considère comme un facteur d'inconfort voire d'insécurité de voyager avec des personnes qui fraudent;

- de détérioration voire de destruction des installations (attentat, vandalisme).

— dégradation de l'image du Groupe, également précurseur de perte de recettes, si le système ferroviaire n'apparaît pas comme protégé de la délinquance et du risque terroriste.

Le niveau de menace terroriste reste très élevé sur l'ensemble du territoire et les modes opératoires potentiels se diversifient encore.

Au regard de ces menaces, l'action de la direction de la sûreté s'est notamment portée en 2017 sur :

— le renforcement des moyens cynotechniques de détection d'explosifs;

— la mise en œuvre des dispositions de la Loi Savary renforçant les pouvoirs des agents de la Surveillance générale;

— l'accroissement des vidéo-patrouilles et des capacités du système de vidéo-protection;

— et la mise en place de dispositifs anti véhicules bélier dans les gares les plus sensibles;

La direction de la Sûreté est également dotée d'une structure qui pilote le volet sûreté des déplacements des personnels à l'étranger pour veiller à leur sécurité et à celle du savoir-faire de l'entreprise.

— **La protection des personnes et des biens contre l'incendie**

Au-delà du respect des exigences techniques et réglementaires liées à la construction et à l'entretien des bâtiments, la sécurité incendie immobilière nécessite une forte implication managériale au sein de chacun des EPIC du GPF en vue de l'atteinte des objectifs suivants :

— assurer la sécurité contre les risques d'incendie et de panique de toutes les personnes occupant les sites à quelque titre que ce soit;

— protéger les biens, gérer au mieux les risques et prévoir les conditions de poursuite des activités de l'entreprise en toutes circonstances afin de garantir la continuité de service et d'éviter des pertes financières;

— limiter les risques de propagation d'incendie vers des tiers et les atteintes à l'environnement.

SNCF Immobilier (hors périmètres Gares & Connexions et réseau ferré national) :

— assure les obligations de propriétaire pour le compte des trois EPIC;

— veille au respect de l'application des règles de sécurité incendie;

— réalise des visites sécurité incendie des bâtiments;

— anime la cohérence du management de la sécurité incendie au sein du GPF;

— appuie et conseille les directeurs généraux, les directeurs d'établissements et/ou d'entités assimilées;

— propose des formations à la sécurité incendie à l'attention des directeurs d'établissements, des correspondants sécurité incendie et des correspondants locaux sécurité incendie.

Hors périmètre Gares & Connexions, la sécurité incendie liée à la propriété immobilière est sous la responsabilité de SNCF Immobilier au travers de ses mandats de gestion. La sécurité incendie liée à l'exploitation industrielle et ferroviaire est portée par la direction de la sécurité sûreté de SNCF Réseau et la direction de la sécurité de SNCF Mobilités sous la coordination du directeur général de la sécurité du Groupe et pilotée par SNCF Immobilier.

Concernant les gares, l'Inspection Générale de Sécurité Incendie (IGSI), intégrée à la direction des audits de sécurité (DAS), agissant sur délégation de l'État (arrêté interministériel du 24 décembre 2007), est chargée d'effectuer les visites périodiques des établissements recevant du public (Gares) et de rendre un avis sur la conformité des projets de construction ou d'aménagement des gares avant approbation préfectorale. Elle coopère avec les maîtres d'ouvrage pour une meilleure prise en compte des problématiques de sécurité incendie le plus en amont possible des projets.

— Le risque inondation

Le système ferroviaire est particulièrement vulnérable au risque d'inondation. Le risque est systémique et les conséquences de sa concrétisation peuvent se révéler très lourdes, en termes d'enjeux économiques et de capacité de reprendre les services ferroviaires.

Par ailleurs, en application de la directive européenne inondations, les pouvoirs publics mettent en œuvre une Stratégie Nationale de Gestion du Risque Inondations qui implique les principaux opérateurs de réseaux. À Paris, la préfecture de région exige de surcroît un Plan Particulier Contre les Inondations (PPCI).

La direction de la Sûreté aux côtés de la direction des opérations et qualité système anime la démarche inondations pour le compte du Groupe public ferroviaire.

À la suite du retour d'expérience de la crue de la Seine de mi-2016, la mission inondations (MI) au sein de la direction de la Sûreté du Groupe élabore une démarche exploratoire de la connaissance du phénomène en liaison avec des partenaires externes et internes :

- MI anime les comités de projet liés à la démarche et apporte aux régions et directions territoriales l'appui technique et l'animation nécessaires ;
- MI est en relation avec les pouvoirs publics et les acteurs institutionnels ;
- direction des opérations et qualité système (OPUS) et MI animent les COPIL inondations et le volet inondations du comité directeur ferroviaire ;
- La direction de l'ingénierie de SNCF Réseau travaille à la connaissance des phénomènes d'inondations touchant le système ferroviaire ;
- Les activités et métiers du GPF animent la démarche inondations sur leur périmètre de responsabilité respectif avec l'appui de la MI et d'OPUS ;
- des correspondants locaux en région animent les établissements et instances de direction locaux sur le sujet.

— Le risque lié à la gestion de crise de production ferroviaire

Le transport ferroviaire est un secteur particulièrement sensible, exposé aux perturbations de toute nature et qui, selon leur ampleur, peuvent générer rapidement une situation perturbée et/ou une crise ferroviaire.

En application de l'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015, SNCF EPIC assure la coordination de la gestion de crise au bénéfice des acteurs du système ferroviaire : gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires et gestionnaire des gares. Les modalités d'exercice de cette mission sont précisées dans un document de référence approuvé par l'ARAFER en juin 2016.

Elle concerne :

- La mise en qualité du dispositif dans le cadre de l'anticipation et de la préparation des crises ;
- L'animation de la démarche d'amélioration continue de la gestion des crises ;
- La coordination opérationnelle entre les acteurs du système ferroviaire.

À la suite du rapport robustesse remis par des experts indépendants le 7 juillet dernier et des incidents de production, le programme ROB.IN pour Robustesse et Information voyageur a été lancé avec tous les acteurs de la production ferroviaire. Sont ainsi conduits un travail de fond sur les processus opérationnels, les outils et le management pour à la fois améliorer la robustesse et d'autre part proposer un nouveau pacte d'information avec les voyageurs.

7.2.2 Risques Stratégie et gouvernance

L'État a défini, dans le rapport stratégique d'orientation présenté en septembre 2016, sa vision stratégique à 10 ans pour le Groupe public ferroviaire. Il fixe ainsi 5 priorités pour le développement du système de transport ferroviaire français :

- priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire ;
- un système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire ;
- une amélioration de la qualité de service à tous les niveaux ;
- une reconquête de la compétitivité avec un cadre social renouvelé de haut niveau ;
- une maîtrise de l'endettement du système ferroviaire.

Dans l'optique de répondre aux ambitions ainsi définies, SNCF EPIC, comme les EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour leur périmètre propre, a identifié les principaux risques stratégiques et de gouvernance communs au Groupe.

La direction Stratégie ferroviaire et Régulation de SNCF EPIC assemble et propose les éléments susceptibles d'éclairer les décisions stratégiques des dirigeants du Groupe public ferroviaire et de les alerter sur les enjeux émergents pouvant avoir un impact sur son activité.

Elle produit notamment des analyses stratégiques sur le financement du système ferroviaire, la performance économique, l'évolution des mobilités, la concurrence intermodale.

Un comité stratégique des grands projets, présidé par le Directeur Général Délégué, réunit mensuellement des dirigeants désignés par chacun des trois EPIC pour partager les enjeux et l'actualité des grands projets, préparer les décisions et éventuels arbitrages stratégiques aux bornes du GPF et assurer un suivi régulier et permanent des projets, en coordination avec le comité directeur ferroviaire.

Sur les questions relevant de sa compétence, la direction Stratégie ferroviaire et Régulation est l'un des interlocuteurs de l'ARAFER.

— Risque lié à l'évolution de la législation en matière de transport

L'évolution du cadre juridique des transports impose un traitement préventif et adapté des risques émergents par la direction juridique Groupe au niveau européen comme au niveau national. Cette évolution est marquée par des risques nouveaux, ou en progression, liés au cadre juridique des transports et du secteur public, mais aussi à la diversité des métiers du Groupe publique ferroviaire notamment dans la chaîne de la mobilité et des services numériques qui appellent une prise en compte de risques-métiers nouveaux. L'approche doit être prospective, notamment par des participations à différentes organisations sectorielles permettant d'identifier les évolutions en amont et de prendre des mesures.

Les obligations croissantes de diffusion publique de données, dont les obligations introduites par les lois Lemaire, Macron et Valter en France, sont suivies au sein de groupes de travail transverses.

Les prescriptions et les normes des autorités en charge de la concurrence et de la régulation, en évolution constante, sont également un facteur important pouvant influencer sur la stratégie du Groupe. Leurs mises en œuvre au sein du Groupe public ferroviaire sont prises en charge par les directions centrales de chacun des EPIC.

— Risque lié à la cohésion sociale du Groupe public ferroviaire

La direction cohésion et ressources humaines ferroviaire dispose d'une cartographie des risques RH dont elle assure une mise à jour régulière. Son examen est réalisé à l'occasion notamment des différents comités de direction RH. Les risques sont traités en lien avec les grands enjeux de l'entreprise en distinguant les risques structurels propres à la fonction RH (perte ou manque de compétences, professionnalisation des acteurs RH, ...), les risques liés aux projets en lien avec la conduite des chantiers de transformation RH et les risques conjoncturels et d'ouverture à la concurrence.

7.2.3 Risques Systèmes d'Information

L'accélération de la transformation numérique de l'entreprise apporte indéniablement des leviers de performance mais, en corollaire, introduit une dépendance croissante des métiers et activités du Groupe aux systèmes d'information (SI) qui accentue les impacts d'un dysfonctionnement majeur du système d'information sur la production opérationnelle de l'entreprise et donc les risques liés à la sécurité de ces systèmes informatiques et télécoms. À ce phénomène de « SI dépendance » s'ajoute un très sensible renforcement du cadre réglementaire national et européen qui poussent les entreprises, dont le Groupe SNCF, à conduire des actions de mise en conformité soutenues notamment autour des systèmes critiques et de la donnée, en particulier les données personnelles.

En 2017, les cyber-attaques réussies et destructives du printemps ont conforté les autorités nationales (ANSSI) et européennes dans leur volonté de mieux encadrer ces activités numériques et d'imposer un renforcement de la résilience des grandes entreprises et administrations. Sur le plan de la gouvernance de cette dimension cyber sécurité, le Groupe SNCF est déjà collectivement investi au plus haut niveau sur le sujet depuis 2015 à travers son comité directeur SSI qui oriente les grands chantiers liés à cette problématique.

Les règles SSI sont définies par la politique générale de sécurité des systèmes d'information (SSI) du Groupe SNCF à travers des principes de sécurité SI déclinés dans un

référentiel général et fondés sur le pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue et de respect des lois et réglementations.

Pour la mise en œuvre de ces directives, le RSSI Groupe anime un réseau de RSSI positionnés dans les trois EPIC et ses filiales. Chacun des RSSI pilote son activité de cyber sécurité notamment à travers une analyse des risques SSI, propose les actions et les moyens nécessaires à leur réduction et suit les plans d'actions associés. En 2017, le RSSI Groupe a été nouvellement rattaché à la direction systèmes d'information et digital.

Le contrôle en la matière entre dans le champ de la mission de contrôle SSI rattachée à la DAR qui exécute chaque année un plan de contrôles sur la cyber sécurité des activités métiers et réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité d'application et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des S.I. sur le périmètre du Groupe.

Au-delà des solutions techniques, la vigilance humaine tient souvent lieu de dernier et sans doute meilleur rempart face aux tentatives de cyber attaque. Aussi nous avons continué et renforcé nos actions de sensibilisation auprès des utilisateurs et des projets afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité s'imposent au quotidien. Plusieurs campagnes d'information sur les risques SSI et les bons usages ont ainsi été conduites en 2017 dans le cadre du programme baptisé « Attitude 3D », d'ailleurs salué et distingué par la profession et le « prix sensibilisation » de l'école d'intelligence économique. Par ailleurs, une charte de l'utilisation des SI a été largement diffusée au sein du Groupe.

En 2017, afin d'assurer au mieux la diffusion et l'appropriation des directives cyber sécurité, la création d'un outillage de gestion de la SSI a été lancé : la FABSSI. Cette initiative a déjà livré ses premières applications qui permettent un pilotage plus fluide et plus efficace par une assistance automatisée aux métiers de RSSI, de chefs de projet et utilisateurs.

Enfin, en qualité d'autorité qualifiée SSI pour SNCF EPIC (AQSSI), le RSSI Groupe coordonne, en relation avec les AQSSI de chaque EPIC, de l'ANSSI et du MEDDE (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), les travaux relatifs à la loi de programmation militaire. Ces travaux consistent notamment à protéger les systèmes informatiques vitaux en commençant par les identifier et à élaborer et conduire les plans d'homologation de ces SIIV pour respecter les exigences de sécurité minimales définies par l'ANSSI et précisées par l'arrêté sectoriel transport entré en vigueur le 1^{er} octobre 2016.

7.2.4 Risques Achats et Fournisseurs

— Risque Achats Fournisseurs généraux

L'identification et l'évaluation des risques achat ont été intégrés dans la gouvernance des achats du Groupe public ferroviaire. Trois axes de vigilance prioritaires ont été identifiés :

- l'application des principes de la commande publique ;
- le respect d'engagements RSE « Responsabilité Sociétale et Environnementale » de nos fournisseurs ;
- l'anticipation des risques de défaillance fournisseurs pouvant porter préjudice tant à la performance qu'à la sécurité.

Le pilotage de la fonction assuré par la direction des achats du Groupe pour les achats majeurs du GPF repose sur un processus organisé d'identification et de gestion des risques.

Par ailleurs, chaque année, les départements d'achat centraux des directions achats Groupe, Réseau et Matériel conduisent, sur leur périmètre achat respectif, une revue de risques impactant leurs plans de contrôle interne annuel.

En dernier lieu, la maturité RSE des fournisseurs est régulièrement évaluée par la direction des achats Groupe avec mise en place éventuelle de plans de progrès.

7.2.5 Risques de manquement aux lois et règlements

La couverture de ce risque est pilotée au sein du Groupe SNCF par la direction juridique Groupe de SNCF EPIC.

L'architecture de la fonction juridique épouse celle du Groupe en instituant une direction juridique au sein de ses trois composantes :

SNCF EPIC est doté d'une direction juridique à laquelle quatre missions sont assignées :

- assurer les besoins juridiques propres à la gouvernance de l'établissement (notamment la gouvernance, la conformité et l'application de la réglementation sur l'informatique et les libertés);
- accompagner et sécuriser ses activités attribuées par la loi (notamment l'international, la sûreté, le développement durable, les combustibles, etc.);
- élaborer, définir et piloter la doctrine et la stratégie juridique du Groupe SNCF dans huit domaines essentiels (management de projet et accompagnement du changement, droit financier, des affaires et des sociétés, droit européen et concurrence, international, patrimoine intellectuel, droit public institutionnel, droit public des affaires, droit appliqué au système ferroviaire et aux infrastructures), coordonner et animer la communauté juridique;
- gérer le centre de compétences juridiques chargé des prestations juridiques pour le groupe (fonctions support : management RH, contrôle de gestion, veille, documentation, management de la connaissance; fonctions opérationnelles : droit immobilier, risques et assurances, droit social, accidents de personnes, délégations juridiques territoriales compétentes, notamment, sur les sujets relatifs à la mise en jeu des responsabilités vis-à-vis des tiers ou vis-à-vis des personnels). En outre, est intégré au centre de compétences, car assurant des prestations pour le GPF, mais rattaché directement au directeur juridique Groupe, pour préserver son indépendance, le service de la qualité et du contrôle des marchés (cf. infra).

Par ailleurs, SNCF Mobilités et SNCF Réseau disposent pour l'un d'une direction juridique et pour l'autre d'une direction juridique et de la conformité.

S'ajoute à ce schéma une instance de coordination et de régulation, le Comité juridique Groupe composé des directeurs juridiques des trois EPIC, elle fait office d'instance :

- d'arbitrage des éventuels différends au sein du Groupe SNCF;
- de concertation permanente, notamment pour le pilotage et la gestion des dossiers à fort enjeu médiatique et/ou financier, l'élaboration des politiques de référencement des avocats et de réduction des coûts et honoraires, le traitement des dossiers en mode projet.

Par ailleurs, rattaché au directeur juridique Groupe, le service de la qualité et du contrôle des marchés formule des avis

préalables à l'attention des Conseils d'administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités et du Directoire de SNCF EPIC, ainsi que des présidents et les principaux dirigeants des EPIC (dossiers instruits par les Commissions des marchés – COMA et pour les marchés dont l'approbation est soumis à un avis préalable de la MCEFT) sur les marchés et autres engagements contractuels assimilables à des marchés, sur les ventes de vieilles matières, de matériels et sur les prises à bail. Il apporte ainsi l'assurance que les procédures de dévolution d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent bien les intérêts des différents EPIC.

En dernier lieu, parmi les évolutions récentes en matière de lois et réglementation, le sujet des données personnelles et l'entrée en vigueur de la loi relative à la transparence et à la lutte contre la corruption font l'objet de travaux engagés conjointement par la direction de l'éthique et de la déontologie et la direction juridique Groupe.

— Le risque lié à la détention de données personnelles

Le Groupe SNCF dispose de trois correspondants informatique et libertés (CIL) l'un au sein de SNCF EPIC, au sein de SNCF Mobilités et le troisième au sein de SNCF Réseau. Ces correspondants sont les garants au sein du groupe du respect des règles relatives à la protection des données personnelles des salariés, clients et fournisseurs.

La direction de l'éthique et de la déontologie a, en liaison avec les CIL de SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, mis au point un programme de conformité spécifique destiné à mieux assurer la protection des données des salariés. Il consiste tout d'abord à répertorier les salariés qui ont un accès à une application de traitement de données de ressources humaines ainsi que le niveau de leurs droits. La seconde étape est de faire souscrire un engagement de confidentialité à chaque collaborateur habilité qui précise les obligations légales inhérentes à ses fonctions. Le déploiement de ce programme est piloté par la direction cohésion et ressources humaines ferroviaire de SNCF EPIC.

Par ailleurs, le comité de la donnée Groupe, instauré en 2017, a notamment validé la mise en œuvre d'un groupe projet afin de suivre les travaux de mise en conformité avec la nouvelle réglementation européenne de protection des données personnelles (RGDP).

— Le risque lié à la corruption et au manquement au devoir de probité

La direction des achats groupe de SNCF, les directions des achats de KEOLIS et GEODIS, et la direction de l'éthique et de la déontologie ont finalisé un recueil de clauses applicables à tous les rapports contractuels, de qualification ou de référencement des fournisseurs du Groupe SNCF. Ces clauses ont pour objet d'obtenir la garantie que les fournisseurs adhèrent aux engagements éthiques du Groupe et qu'eux-mêmes et leurs propres fournisseurs et sous-traitants respectent les textes applicables, notamment en matière de lutte contre la corruption, de travail des mineurs ou de sécurité des travailleurs. Ce recueil dénommé charte fournisseur répond aux exigences de la loi SAPIN II sur la prévention et la lutte contre la corruption. Le fournisseur est invité à adhérer aux engagements du groupe SNCF figurant dans la charte éthique du groupe SNCF adoptée à la fin de l'année 2016.

Conformément aux exigences de la loi SAPIN II, un projet de code de conduite, définissant et illustrant les différents types de comportements à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence a été

rédigé au sein de la direction de l'éthique et de la déontologie. Ce code de conduite a vocation à s'appliquer au sein du Groupe Public ferroviaire, fait l'objet d'un référentiel d'appui applicable aux trois EPIC du GPF. Les filiales du GPF peuvent reprendre en tout ou partie les développements du code de conduite en y apportant les adaptations nécessaires au regard de la nature de leurs activités.

La direction de l'éthique et de la déontologie a assuré le pilotage et le contrôle de la mise en œuvre des autres obligations prévues par le programme de conformité anti-corruption prévu par l'article 17 II de la loi notamment l'élaboration de la cartographie des risques corruption par les activités et l'évaluation des clients, fournisseurs et intermédiaires au regard des risques corruption et trafic d'influence. Sur ce dernier point, un modèle de questionnaire de due diligence est proposé aux activités. La formation des personnels les plus exposés est opérationnelle. Elle est assurée par un cabinet d'avocat référencé par la direction des achats groupe.

— Les risques environnementaux

Les risques environnementaux peuvent être de nature diverse : il peut s'agir de pollution de l'eau et du milieu aquatique, de pollution du sol, de l'air, de nuisances au voisinage (bruit, odeurs, poussières, déchets...), d'incidence sur la biodiversité ou encore de surconsommation de ressources. Ils peuvent survenir lors de la réalisation d'activités opérationnelles, ou concerner des projets ou encore via l'intervention de prestataires sous contrat. Ces risques ont des conséquences potentielles diverses : économiques, d'image, Le management de l'environnement est défini au sein du Groupe public ferroviaire par un référentiel dédié qui précise notamment les missions et responsabilités des différentes entités du GPF dans un contexte de renforcement de la responsabilité environnementale des entreprises. Ces responsabilités sont également présentes dans les délégations de pouvoir des managers. L'organisation qui en découle s'appuie sur les principes de la norme internationale ISO 14001 et intègre donc dans un système de management global les missions de pilotage et les missions opérationnelles.

En 2016 et 2017, un vaste processus de déclinaison du référentiel général a été entrepris afin de donner des règles communes aux acteurs de l'environnement mais également aux managers, via des référentiels d'appui relatif au management environnemental – principes et outils, à la prise en compte de l'environnement dans les marchés travaux, à l'exploitation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et des installations dites « loi sur l'eau » dans les emprises ferroviaires ou à proximité et enfin celui relatif à la gestion environnementale des sites multi-occupés hors travaux.

Au niveau de chaque établissement (ou entité assimilée) des Systèmes de Management de l'Environnement (SME) se déploient selon des modalités adaptées à chaque métier ou territoire. Pour les sites industriels, la certification ISO 14001 est exigée par la ligne métier.

La direction du développement durable (3D), positionnée au sein de SNCF EPIC, est en appui pour le suivi du management environnemental du GPF. Elle assure la coordination du réseau environnement par le biais de comités généralistes de coordination au niveau du GPF, de SNCF EPIC et de comités spécifiques : formation, eau, économie circulaire/déchets, ... Certains processus sont pilotés au niveau Groupe tels que la veille stratégique et réglementaire, le travail de qualification et de cotation des événements environnementaux, la formation des acteurs et le travail sur les compétences en matière d'environnement, le partage et l'archivage de

données environnementales via des outils informatiques communs au Groupe.

7.2.6 Risques Financiers

Les risques financiers peuvent faire l'objet d'une acception plus ou moins large, selon qu'on la limite aux risques pour lesquels des actions de gestion sont possibles (couvertures) ou qu'on l'étende à l'ensemble des aléas qui ont une incidence financière. Sont abordés ici à la fois les risques qu'il est possible de réduire ou de modifier par des actes de gestion (c'est-à-dire les risques couvrables par instruments financiers : liquidité, taux, change et contrepartie) et les risques relatifs à l'utilisation de moyens de paiement.

Chaque EPIC met en œuvre les dispositifs de couverture des risques adaptés à ses enjeux.

Pour SNCF Mobilités, l'activité de gestion des risques financiers est exercée par la Direction du Financement et de la Trésorerie, rattachée à la Direction Financière de SNCF Mobilités. Les règles relatives aux risques de taux et de change, de contrepartie et de liquidité font l'objet d'un document, présenté au CACR et approuvé par le Président de SNCF Mobilités.

Pour SNCF Réseau, l'activité de gestion des risques financiers est exercée par la Direction des Financements et de la Trésorerie, rattachée à la Direction Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau. L'encadrement et la couverture des risques de liquidité, de taux, de change et de contrepartie sont définis dans un document présenté au CACR et approuvé par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau. Le respect de ces principes et limites est contrôlé quotidiennement.

Les éléments détaillés relatifs à la gestion des risques financiers de SNCF Mobilités et SNCF Réseau figurent dans leurs rapports respectifs.

Pour SNCF EPIC, la direction du financement et de la trésorerie (DFT) au sein de la direction financière de SNCF EPIC assure la gestion des risques listés ci-dessous. Elle définit et met en œuvre la politique de financement, de gestion de trésorerie, gère les risques pouvant être couverts par des instruments financiers et veille à la bonne utilisation des moyens de paiements. Elle est garante des intérêts financiers de SNCF vis-à-vis des tiers publics et privés, des banques et des marchés financiers.

Elle assure également la majeure partie des fonctions de financement et de gestion de trésorerie de ses filiales directes, SNCF Conseil, SNCF Développement et SNCF International, pour lesquelles une convention de cash pool a été signée le 1^{er} juillet 2015.

La DFT de SNCF EPIC a confié contractuellement la gestion et la comptabilisation de sa trésorerie et de ses opérations financières à la direction du financement et de la trésorerie de SNCF Mobilités pour l'année 2017.

— Risques de taux

Dettes à long terme : aucune exposition puisqu'un emprunt unique à taux fixe a été contractualisé le 1^{er} juillet 2015 pour une durée de dix ans et dans la mesure où ce contrat prévoit une option de remboursement anticipé sans pénalité.

La situation de trésorerie en revanche, qu'elle soit prêteuse ou emprunteuse, constitue une exposition naturelle à la variation des taux d'intérêt, puisque cette trésorerie, compte tenu de son encours variable, ne saurait faire l'objet d'opération de placements ou d'emprunts de longue durée.

— Risques de change

L'activité commerciale de SNCF International conduit à une exposition en devises. Compte tenu du volume d'affaires et de la volatilité modérée sur les cours de change concernés, aucune couverture n'a été contractualisée en 2017.

— Risques de contrepartie

Le risque de contrepartie vient de l'activité d'exploitation mais est limité du fait que les « clients » de SNCF EPIC sont principalement SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

L'activité de gestion de la trésorerie est quant à elle génératrice de risque de contrepartie lorsque la trésorerie excédentaire est placée auprès d'établissements bancaires ou sur tout instrument financier. C'est pourquoi SNCF ne réalise d'opération de placement qu'avec des contreparties bénéficiant d'un rating minimal de A- auprès des agences de notation financière.

— Risques de liquidité

Cette notion de risque de liquidité exprime le risque auquel l'entreprise aurait à faire face si elle était dans l'impossibilité de lever des fonds par les moyens habituels. Une ligne de crédit s'élevant à 50 millions d'euros a été mise en place pour faire face à ce risque. Le suivi régulier de l'évolution du besoin en fonds de roulement permet par ailleurs d'en assurer la maîtrise.

— Risques liés à l'utilisation des moyens de paiement

Trois types de moyens de paiement sont à la disposition de SNCF EPIC pour le règlement des charges et des fournisseurs : les virements, les prélèvements et les chèques.

La sécurisation de l'utilisation des moyens de paiement est assurée par la mise en œuvre d'une procédure de vérification. L'émission de paiements est en effet soumise à l'intervention d'au moins quatre personnes, à savoir un opérateur de saisie de factures, un « valideur » de factures et deux signataires des ordres de paiements, que ceux-ci soient réalisés par virements, prélèvements ou chèques.

La direction du financement et de la trésorerie de SNCF EPIC contrôle les habilitations des personnes utilisant les moyens de paiement (délégations de signatures auprès des banques).

— Risques financiers liés au changement climatique

La préoccupation croissante concernant les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique, à l'origine notamment de la signature de l'Accord de Paris le 12 décembre 2015 dans le cadre de la COP21, est susceptible de conduire à de nouvelles réglementations dans ces domaines. Ces dernières seront susceptibles de conduire le Groupe SNCF à réduire, modifier et/ou initier des opérations, le soumettre à de nouvelles obligations de mise en conformité de ses installations et/ou matériels, ce qui pourrait avoir un impact défavorable et/ou constituer des opportunités sur ses activités et sa situation financière, y compris ses résultats opérationnels et ses flux de trésorerie.

7.3 COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES

Le département « risques et assurances » est intégré au centre de compétences juridiques de la direction juridique Groupe, pour permettre à l'ensemble des entités du Groupe de bénéficier de la mutualisation des achats d'assurance. En matière d'assurances, le Groupe SNCF s'est garanti sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire.

Le département risques et assurances est en charge de la politique d'assurance avec un objectif d'optimisation

de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à la mutualisation entre les EPIC et leurs filiales permettant d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance tout en améliorant les garanties a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des différentes composantes du Groupe SNCF. Les programmes d'assurances couvrent toutes les composantes du Groupe SNCF : SNCF EPIC, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les filiales :

— Le programme « Responsabilité Civile » du Groupe SNCF couvre, depuis le 1^{er} janvier 2015, le nouveau Groupe SNCF ;

— Le programme « Flotte Automobile » entré en vigueur au 1^{er} janvier 2015 pour toutes les composantes du Groupe SNCF ;

— Le programme « Responsabilité Civile Constructions » de SNCF et de ses filiales reconfigurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, inclut SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2015 ;

— Le programme de « Dommages aux Biens » de la SNCF et de ses filiales, renouvelé par appel d'offres, est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2017.

Au plan régional, 8 pôles interrégionaux Assurances Dommages intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

Une « captive de réassurance SNCF Re » ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommage du Groupe SNCF a été créée le 15 octobre 2012. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat du Groupe avec des couvertures et des franchises adaptées à ses propres capacités financières et à ses risques tout en atténuant les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer. Son périmètre d'intervention inclut SNCF Mobilités et les filiales du Groupe.

8. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

8.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

Le contrôle interne comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend le Groupe public ferroviaire et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés. Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

8.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

8.2.1 Organisation générale

— **Production et animation comptable de SNCF EPIC et de ses filiales directement contrôlées**

La production de l'information financière et comptable de SNCF EPIC et de ses filiales directes est pilotée par la direction financière de SNCF EPIC. Elle coordonne l'arrêté

des comptes en s'appuyant sur les services de la direction comptable et de contrôle financier de SNCF EPIC et les services comptables et financiers des entités opérationnelles de SNCF EPIC et des filiales.

La direction comptable de SNCF EPIC pilote le processus d'établissement des liasses mensuelles produites par les acteurs comptables en responsabilité pour l'EPIC, à partir de l'outil de reporting Pilotis et valide la cohérence d'ensemble avant l'import des liasses dans l'outil de consolidation des comptes.

Les entités opérationnelles produisent un compte de résultat, des éléments bilanciaux, un tableau de variation de la dette nette et les analyses attenantes. Les filiales produisent un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses. Ces éléments sont discutés lors des revues de gestion mensuelles avec la direction Financière de SNCF EPIC.

La qualité de production de l'information financière et comptable s'appuie sur des outils et des compétences en amélioration constante, notamment au sein des équipes de la Direction Financière de SNCF EPIC et des équipes comptables et financières des entités opérationnelles et des filiales.

La direction financière de SNCF EPIC est responsable de la production finale des comptes sociaux de l'EPIC. Les directions financières des filiales sont responsables de la production de leurs comptes sociaux. La direction financière de SNCF EPIC est garante de la conformité des comptes aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient portées aux comptes produits par les entités opérationnelles et filiales.

Les entités comptables de l'EPIC SNCF ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

— la tenue de la comptabilité, pour les missions qui ne sont pas mutualisées au sein de centres de services partagés comptables ;

— la révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination de la direction Financière de l'EPIC SNCF.

Sur le périmètre de SNCF EPIC, la qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre des pré-clôtures au 30 mai et au 30 novembre, au cours desquelles l'ensemble des points comptables particuliers sont débattus avec les entités opérationnelles puis validés par la direction financière de SNCF EPIC. En outre, les recommandations faites par les CACs suite aux travaux de contrôle interne sur les processus qui contribuent à l'élaboration des états financiers et dans le cadre de leurs travaux d'audit des comptes annuels, font l'objet de plans d'actions.

Sur le périmètre des filiales, les Commissaires aux Comptes rendent compte aux directeurs financiers des filiales des travaux qu'ils ont effectués. La direction financière de SNCF EPIC participe aux réunions de restitution de ces travaux. Les recommandations faites dans le cadre des travaux sur les comptes annuels font l'objet d'un suivi mensuel en revue de contrôle financier.

Par ailleurs, SNCF EPIC dispose d'un système d'engagements formalisé de la part des directeurs et responsables financiers sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent sur leurs comptes annuels respectifs.

8.2.2 Production et animation des comptes annuels du Groupe SNCF

La production de l'information financière et comptable du Groupe SNCF est assurée par la direction financière de SNCF EPIC. A ce titre, elle coordonne l'arrêté des comptes du Groupe SNCF en s'appuyant sur les directions financières de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

Des comptes consolidés sont établis pour 2017 pour le Groupe SNCF. Ils font l'objet d'états financiers, audités et publiés.

SNCF Mobilités et SNCF Réseau assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre.

La direction financière de SNCF EPIC est responsable de la production finale des comptes consolidés du Groupe SNCF et est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur.

La direction financière de SNCF EPIC réalise la consolidation du Groupe SNCF en normes IFRS dans le progiciel de consolidation Business Financial Consolidation (BFC) et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail Internet Fenics pour garantir la maîtrise des opérations intragroupe.

8.2.3 La direction des centres de services partagés (CSP) Comptables de SNCF EPIC

En 2017, la direction des CSP Comptables, rattachée à Optim'services, assure la production comptable des processus transverses aux trois EPIC du Groupe Public Ferroviaire (GPF). Ces processus sont ceux de la Comptabilité Fournisseurs, de la Comptabilité de la Paie, de la Comptabilité Clients, de la Comptabilité Notes de frais.

Suite à la constitution de nouveaux périmètres, pour s'assurer que les procédures et les règles sont correctement appliquées et pour répondre aux objectifs de contrôle interne associés à chacun des processus, les travaux de contrôle interne ont consisté à actualiser pour chaque processus, l'analyse des risques, les procédures, les dispositifs de contrôles dédiés et leur mise en œuvre.

Pour réaliser ses missions, la Direction des CSP Comptables s'appuie sur 4 Centres de Services Partagés dédiés par processus :

— Le CSP Comptabilité Fournisseurs qui assure le traitement des factures fournisseurs externes des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités et de l'entité SNCF EPIC.

— Le CSP Notes de Frais qui traite et comptabilise les dépenses et frais engagés par les collaborateurs du GPF dans le cadre de leur activité professionnelle. Ces 2 CSP mettent en œuvre la démarche de maîtrise des risques déclinée jusqu'aux acteurs locaux et procèdent eux-mêmes à certains contrôles centralisés.

— Le CSP Comptabilité Clients qui assure une partie de la facturation réalisée par les 3 Epic(s) (notamment facturations inter-EPIC, mise à disposition de personnel,...), ainsi que la comptabilisation et le recouvrement afférents.

— Le CSP Comptabilité de la Paie et Protection Sociale : le CSP a en charge la comptabilité des transactions liées aux charges de personnel et aux charges sociales pour l'ensemble des salariés du GPF. À ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la direction de la Paie, il fait évoluer les dispositifs de

contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information. Reprise au 1^{er} avril 2017 par le CSP Comptabilité de la Paie, de la comptabilité Protection Sociale et Gestion des Engagements sociaux qui étaient auparavant au sein des Services RH.

8.2.4 Normes et plan de comptes

Les normes de l'ensemble du Groupe SNCF sont décrites dans un corps de règles et méthodes comptables, le « manuel des normes » du Groupe. Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l'objet d'un enrichissement constant. Les règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes et interprétations comptables.

8.2.5 Outils de pilotage

Le Groupe SNCF s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF décliné entre SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF EPIC. Ces trois périmètres déclinent ensuite chacun pour leur partie les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (métiers, activités, établissements de l'EPIC, filiales, ...).

Pour le Groupe SNCF, la direction générale, appuyée par la direction du contrôle de gestion au sein de la direction Financière de SNCF, pilote le processus à travers les différents éléments du cycle de gestion.

Celui-ci comporte des étapes communes à l'ensemble du Groupe SNCF :

— le plan stratégique et financier: il définit les orientations stratégiques et financières du Groupe SNCF avec deux horizons de temps (Année 2020 et à 10 ans). Il s'appuie sur une maquette financière permettant de piloter les grands équilibres financiers du Groupe. Le calendrier de gestion du Groupe prévoit que les plans stratégiques et financiers de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et de SNCF ainsi que la synthèse du groupe puissent être chaque année examinés par les Directions Générales des entités concernées à compter des mois de mai / juin ; ils permettent de fixer les objectifs, notamment en matière de rentabilité, de financement des investissements et d'évolution de la dette financière nette. Il est extrait de cette trajectoire financière Groupe SNCF une trajectoire Groupe Public Ferroviaire (périmètre des trois EPIC). Des indicateurs financiers issus de cette trajectoire GPF sont repris dans les contrats de performance qui régissent les relations des EPIC Mobilités, Réseau et du GPF avec l'État. Compte tenu de la signature le 26 avril 2017 des contrats de performance entre l'État, SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui intégrent les précédentes trajectoires financières, le plan stratégique et financier n'a exceptionnellement pas fait l'objet d'une actualisation en 2017.

— le budget N+1, avec un socle reprévision N qui sert de référence pour la projection : les budgets de l'année N+1 de SNCF Mobilités, SNCF Réseau et de SNCF EPIC et du Groupe SNCF sont examinés au cours des mois de novembre / décembre. Ils fixent le niveau d'ambition pour l'année suivante et sont présentés aux Conseils respectifs des 3 EPIC avant le 31/12/N.

Des suivis de gestion mensuels viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

Pour SNCF EPIC, et ses filiales directes :

— Des revues de gestion mensuelles des différents périmètres de SNCF EPIC et de ses filiales directes sont animées par la direction Financière de SNCF sur la base d'une lettre de gestion établies par chaque activité (analyses comptables et financières, indicateurs de production et indicateurs opérationnels de performance, information et aide à la décision du management). Ces revues de gestion permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des différents périmètres de responsabilité et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés dans les budgets.

— Chaque mois, un document de synthèse sur les résultats de SNCF EPIC et de ses filiales directes est rédigé par la direction du contrôle de gestion à destination de la Direction Générale de SNCF EPIC.

Pour le Groupe SNCF :

— Un tableau de bord mensuel est produit à destination du Conseil de Surveillance SNCF. Il rassemble des éléments de pilotage et d'analyse produits par SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

8.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES

La direction financière SNCF assure le suivi et la bonne coordination en matière de communication financière du Groupe SNCF et de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

SNCF, tête de Groupe, n'a pas vocation à devenir émetteur sur les marchés contrairement à SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui portent respectivement leur propre dette et se financent distinctement auprès des banques et des marchés.

Dans ce contexte, si la communication corporate, économique et financière est portée par le Groupe SNCF, en bonne coordination avec l'ensemble des entités qui le composent, seuls SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont strictement soumis à l'obligation à de respect de la réglementation boursière et à une stricte politique d'information financière (Règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers, Code de commerce et Code monétaire et financier).

En conséquence chaque semestre et chaque année :

— Le Groupe SNCF publie ses comptes consolidés en présentant également les comptes consolidés spécifiques de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau (un seul communiqué de presse Groupe) ;

— SNCF Mobilités et SNCF Réseau publient par ailleurs respectivement leur propre rapport financier ainsi que la documentation réglementée relative à leurs opérations sur les marchés financiers (prospectus financier, programme EMTN, etc.).

Le Groupe SNCF communique pro-activement et largement en externe sur ses comptes. A l'occasion, de la publication des résultats annuels consolidés, le Groupe SNCF publie également son rapport financier complet.

SNCF Mobilités et SNCF Réseau limitent leur information financière propre à leurs cibles purement financières (agences de notation, contacts financiers et environnement investisseurs) afin de répondre à leurs obligations en tant qu'émetteur distinct et autonome sur les marchés financiers.

Les informations financières communiquées au public par le Groupe SNCF sont mises à disposition sur le site Internet www.sncf.com, partie Finance Groupe.

Les informations financières spécifiques de SNCF Mobilités sont mises à disposition sur le site Internet www.sncf.com, partie Finance SNCF Mobilités.

Les informations financières spécifiques de SNCF Réseau sont mises à disposition sur <http://www.sncf-reseau.fr/en/investing-for-the-rail-network-of-the-future>.

Les commissaires aux comptes garantissent la fiabilité et la sincérité des états financiers du Groupe SNCF et s'assurent que les documents spécifiques publiés à l'occasion des résultats y sont conformes (rapport de gestion, communiqué et présentation à la presse notamment).

L'Autorité des Marchés Financiers (AMF) veille également à ce que dans le cadre de la communication financière du Groupe SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau respectent leurs obligations en tant qu'émetteurs sur les marchés financiers.

O2—
RAPPORT
SUR LE
GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE

LE CONSEIL DE SURVEILLANCE	54
1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL	54
1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	54
1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	55
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	55
LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE	56
LE DIRECTOIRE	56
3.1 COMPOSITION ET POUVOIRS	56
3.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS	56
3.3 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS	57
LES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS	57
LE COMITÉ DE DIRECTION GÉNÉRALE	57
LE COMITÉ DE DIRECTION DE SNCF EPIC	58

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

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.

1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL

Le Conseil est composé de 24 membres :

- 12 membres représentants de l'État ;
- 1 sénateur désigné par le Président du Sénat ;
- 1 député désigné par le Président de l'Assemblée Nationale ;
- 1 membre choisi en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire hors Ile-de-France ;
- 1 représentant du syndicat des transports d'Ile-de-France désigné par le Conseil d'administration de celui-ci ;
- 8 membres représentants des salariés.

En 2017, les 24 membres du Conseil ont siégé 7 fois.

La durée du mandat des membres du Conseil de surveillance est de cinq ans. Le président du Conseil de surveillance est nommé par décret sur proposition du Conseil de surveillance et sur le rapport du ministre chargé des transports. Aucun membre du Conseil de surveillance ne peut exercer plus de deux mandats consécutifs.

Le commissaire du Gouvernement ou à défaut le commissaire du Gouvernement adjoint, le chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT) ou son représentant et le secrétaire du comité central du Groupe public ferroviaire siègent aux séances du Conseil de surveillance avec voix consultative.

De plus, assistent de plein droit au Conseil de surveillance, le président du Directoire, le président délégué du Directoire, le secrétaire du Conseil de surveillance, son adjoint(e) et, éventuellement, ses collaborateurs. Toutefois, les réunions du Conseil de surveillance peuvent se tenir à huis clos hors la présence du Directoire ou de tout autre salarié du Groupe.

Les commissaires aux comptes assistent également aux séances du Conseil de surveillance au cours desquelles sont examinés les comptes annuels et semestriels.

Par ailleurs, le président du Conseil de surveillance peut convier à participer à titre consultatif toute personne dont les compétences lui semblent de nature à éclairer les décisions du Conseil, en application de l'article 17 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

Dans le respect des dispositions relatives à la parité hommes/femmes prévues par l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le Conseil de surveillance de SNCF EPIC compte aujourd'hui 50% de femmes nommées par décret.

1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

En application de l'article 15 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de SNCF EPIC, le Conseil de surveillance arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du Groupe SNCF.

À ce titre, sont soumis à l'approbation préalable du Conseil de surveillance :

— le projet de contrat-cadre mentionné à l'article 8 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 et ses projets d'actualisation qui seront passés entre l'État et SNCF EPIC et le rapport annuel sur son exécution ;

— les comptes consolidés du Groupe SNCF accompagnés du rapport de gestion du groupe aux fins de vérification et de contrôle ;

— les contrats mentionnés à l'article 3 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 (relatifs aux missions transversales), lorsque leur montant est supérieur à 150 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 23 juillet 2015 ;

— les conventions mentionnées à l'article 6 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 (relatives aux fonctions mutualisées) lorsque leur montant est supérieur à 150 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 23 juillet 2015 ;

— la décision de recourir à une filiale spécialisée d'un établissement du Groupe Public Ferroviaire pour l'exercice de l'une des fonctions mutualisées mentionnées à l'article 5 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

Le Conseil de surveillance est informé de toute opération d'investissement décidée par SNCF Réseau ou SNCF Mobilités d'un montant supérieur à 100 millions d'euros.

Le Conseil de surveillance s'assure de la mise en œuvre des missions de SNCF EPIC par le Directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de SNCF EPIC. A ce titre, sont soumis à l'approbation préalable du Conseil de surveillance :

- l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives, notamment l'évolution de la dette, des politiques salariales et des effectifs;
- les comptes consolidés de SNCF EPIC et de ses filiales directes;
- le compte financier et l'affectation des résultats aux fins de vérification et de contrôle;
- les prises, cessions ou extensions de participation financière;
- les déclassements de biens faisant partie du domaine public de l'établissement;
- les cessions pour un montant supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015;
- les transactions lorsque leur montant est supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015;
- les cautions, avals et garanties, au-delà de 5 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015;
- les opérations d'investissement d'un montant supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015;
- les conditions générales de passation des conventions et marchés;
- le rapport annuel d'activité.

En application de l'article 16 du décret n°2015-137 du 10 février 2015, le Conseil de surveillance établit son règlement intérieur et fixe le siège de l'établissement public.

Plus spécifiquement :

— en application de l'article 54 du décret précité, si un bénéfice distribuable tel que défini par la loi résulte des comptes de l'exercice de SNCF Mobilités, tels qu'ils sont approuvés par son Conseil d'administration, le Conseil de surveillance délibère sur le montant du dividende qui peut être distribué à SNCF EPIC en tenant compte de la situation financière de SNCF Mobilités. La délibération est soumise pour accord aux ministres chargés de l'Économie et du Budget qui se prononcent dans un délai d'un mois. A défaut d'opposition d'un des ministres à l'issue de ce délai, l'accord des ministres est réputé acquis.

— le Conseil de surveillance de SNCF EPIC délibère sur le montant de la dotation versée à SNCF Réseau. La délibération est soumise pour accord aux ministres chargés de l'Économie et du Budget qui se prononcent dans un délai d'un mois. A défaut d'opposition d'un des ministres à l'issue de ce délai, l'accord des ministres est réputé acquis.

1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le Conseil tient au moins 6 séances ordinaires par an. Il peut également être réuni en séance extraordinaire, à la demande du commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du Conseil ou à l'initiative de son Président.

Les convocations, les ordres du jour et les documents nécessaires à la compréhension des points présentés au Conseil sont communiqués aux membres, au commissaire du Gouvernement, au chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports et au secrétaire du comité central du Groupe public ferroviaire dix jours au moins avant la date de réunion du Conseil.

En cas d'urgence motivée, il peut être dérogé à cette règle, avec l'accord du Commissaire du Gouvernement : les membres du Conseil sont alors convoqués par courrier électronique avec accusé de réception.

Au cours des 7 séances ordinaires tenues en 2017 ont été notamment examinés les dossiers suivants :

- l'adoption du projet de contrat-cadre entre l'État et le Groupe public ferroviaire suite à l'avis de l'ARAFER;
- la présentation des comptes consolidés et des comptes sociaux de l'exercice 2016;
- le rapport d'activité annuel 2016 de la direction de l'Éthique et de la déontologie;
- le rapport RSE 2016;
- le document de référence et de tarification des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2018;
- Le programme Rob.In (robustesse et Information) qui fait depuis sa mise en œuvre l'objet d'une information systématique du Conseil;
- La cartographie des risques du Groupe SNCF;
- Le transfert de SNCF Combustible et de SNCF International à SNCF Mobilités.

Lors de chaque séance ordinaire, le Conseil de surveillance est tenu informé par son président et par le Directoire des principaux événements concernant la vie du Groupe SNCF et dispose d'un tableau de bord comportant des éléments relatifs à la qualité de la production. Un point sur la sécurité est systématiquement présenté par le Directeur général de la sécurité.

1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le Conseil de surveillance est doté de deux comités chargés de préparer les décisions soumises au Conseil et de compléter son information :

Le Comité de la Stratégie, de la Cohérence économique et de la Cohésion sociale est chargé :

— d'examiner les orientations stratégiques et financières annuelles et pluriannuelles (budget prévisionnel, y compris les investissements et le tableau de financement) du Groupe SNCF ainsi que les opérations sur le périmètre (prises, extensions ou cessions de participations financières, créations, cessions ou suppressions de filiales).

— d'éclairer le Conseil sur les enjeux sociaux et humains des principaux projets de transformation du Groupe, et plus globalement de sa stratégie. Son périmètre de compétences a également été étendu à l'étude des problématiques de responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE).

Il a tenu 5 séances en 2017.

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est chargé d'examiner les dossiers à grands enjeux économiques et financiers ou ayant des incidences significatives sur les comptes

de SNCF EPIC. Il veille à la correcte évaluation des risques et apprécie la qualité du contrôle interne. Il a notamment pour mission d'examiner les comptes consolidés du Groupe SNCF.

Il rend un avis sur le plan d'audit annuel de SNCF EPIC et se tient informé des travaux d'audit interne. Il examine également la cartographie des risques du Groupe SNCF et a à connaître les méthodes d'identification, d'évaluation et de traitement des risques. Le Comité a enfin connaissance de l'ensemble du programme consolidé des audits du Groupe SNCF afin d'avoir une vision d'ensemble du dispositif de maîtrise des risques du Groupe SNCF.

Il a tenu 5 séances en 2017 consacrées notamment :

- aux comptes consolidés de Groupe SNCF et comptes de SNCF EPIC ;
- au bilan d'activité de la direction de l'audit et des risques ;
- à la cartographie des risques du Groupe SNCF ;
- au suivi des missions des commissaires aux comptes ;
- à la présentation du portage des risques liés aux systèmes d'information ;
- au plan d'audit 2018.

2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

En application de l'article 22 du décret n°2015-137 du 10 février 2015, le président du Conseil de surveillance de SNCF EPIC est nommé par décret, sur proposition de celui-ci parmi les membres du Conseil de surveillance représentants de l'État.

En cas de vacance, le Conseil est convoqué et présidé par le doyen d'âge afin de proposer la désignation de son président.

Le président désigne parmi les représentants de l'État un suppléant qui préside la séance en cas d'empêchement.

Le président du Conseil ne peut être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau ni des organes dirigeants de SNCF Mobilités, en application de l'article L. 2102-8 du Code des transports.

Le président du Conseil de surveillance prépare les observations du Conseil sur le rapport d'activité que le Directoire présente chaque année sur la situation de SNCF EPIC et du Groupe SNCF et rend compte de la mise en œuvre du contrat-cadre passé entre SNCF EPIC et l'État, en application de l'article 28 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

En cas de désaccord au sein du Directoire, le président du Conseil décide en lieu et place de celui-ci, en application de l'article 29 du décret n°2015-137 du 10 février 2015. Il ne peut alors pas prendre part aux délibérations du Conseil de surveillance relatives à cette décision, dont il est responsable dans les mêmes conditions que les membres du Directoire, comme le prévoit l'article L. 2102-12 du Code des transports.

3. LE DIRECTOIRE

3.1 COMPOSITION ET POUVOIRS

Le Directoire est responsable de la cohésion et de la cohérence du Groupe SNCF. A ce titre, il exerce notamment les attributions suivantes :

- Il propose au Conseil de surveillance les orientations générales de la stratégie du Groupe SNCF ;
- Il négocie, soumet à l'approbation du Conseil de surveillance, conclut et met en œuvre le contrat-cadre mentionné à l'article 8 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 ;
- Il soumet au Conseil de surveillance les comptes consolidés de l'ensemble du Groupe SNCF accompagnés du rapport de gestion du groupe ;
- Il soumet au Conseil de surveillance la trajectoire financière pour le Groupe à partir des contributions de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ;
- Il informe chaque année le Conseil de surveillance des modifications de périmètre des filiales des établissements du Groupe SNCF, des données essentielles relatives à l'activité de celles-ci ainsi que de la structure générale du Groupe public ferroviaire.
- Le Directoire exerce ses attributions en dialogue permanent avec l'État. Le Directoire est responsable de la gestion et du bon fonctionnement du Groupe public ferroviaire. A ce titre, il a autorité sur le personnel des établissements et il exerce notamment les attributions suivantes :
- Il propose au Conseil de surveillance les orientations générales de la politique de l'établissement public SNCF ;
- Il établit et met en œuvre le plan d'entreprise à partir du plan stratégique ;
- Il détermine la structure générale de SNCF EPIC et de ses filiales directes ;
- Il établit l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives et, après approbation du Conseil de surveillance, les exécute ;
- Il soumet le compte financier de l'établissement au Conseil de surveillance ;
- Il établit le rapport annuel d'activité.

Le Directoire détermine, le cas échéant dans les limites fixées par le Conseil de surveillance, l'emploi des fonds excédant les besoins de trésorerie et le placement des réserves. Le Directoire est chargé de l'exécution des décisions du Conseil de surveillance.

3.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS

Le directoire est assisté d'une commission des marchés (COMA) qui est consultée sur l'attribution des marchés importants de SNCF EPIC ou des marchés mutualisés entre des établissements du Groupe public ferroviaire.

Cette COMA est donc composée de deux collèges, le Collège « Marchés SNCF » et le collège « Marchés mutualisés », pour les marchés dévolus par le seul SNCF EPIC (marchés SNCF), ou pour les marchés coordonnés par SNCF EPIC et impliquant au moins un des deux autres établissements publics (marchés mutualisés).

Les deux collèges sont composés des mêmes membres, désignés par le Directoire sur proposition de son Président, dont un Président de la Commission. La Commission est consultée sur l'attribution de tous marchés d'un montant supérieur ou égal à :

- 15 millions d'euros pour les marchés de prestations de service, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord-cadre ;
- 40 millions d'euros pour les marchés de fournitures et les marchés de travaux, y compris lorsqu'ils résultent d'un accord-cadre.

Pour les marchés mutualisés, la valeur totale du marché est prise en compte pour déterminer son examen par la COMA « mutualisée » et ce, selon les seuils définis ci-dessus. Ensuite, l'avis rendu est communiqué à chaque EPIC concerné qui autorise le marché mutualisé, à hauteur de sa part au sein dudit marché, en fonction de son propre mode de gouvernance.

Lors de la procédure de passation des marchés, la MCEFT est préalablement consultée sur l'attribution de tout marché d'un montant supérieur ou égal à 8 millions d'euros et siège en COMA avec voix consultative.

3.3 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS

Le dispositif d'engagement a pour objet de préserver l'intérêt social de SNCF EPIC et de donner une assurance raisonnable aux instances de gouvernance que les dossiers d'engagement qui lui ont été soumis ont été préalablement analysés, notamment en termes d'optimisation économique et de maîtrise des risques.

Le comité des engagements corporate :

Le comité des engagements corporate examine toutes les natures d'engagement de SNCF EPIC, hors opérations immobilières, au-delà de 3 millions d'euros, de 0,5 million d'euros pour les opérations de communication et au premier euro pour les opérations de périmètre. Par ailleurs, le comité est tenu informé des investissements supérieurs à 100 M€ décidés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités avant leur présentation pour information au Conseil de Surveillance.

Le comité se réunit une fois par mois sous la présidence du directeur général délégué de SNCF EPIC et est constitué de représentants des directions juridique et financière Groupe, de la direction porteuse de l'engagement, d'experts conviés en tant que de besoin, du responsable et du secrétaire du comité.

Le comité des engagements immobiliers :

Le comité des engagements immobiliers (CEI) examine les engagements immobiliers au-delà de 3 millions d'euros. En plus de ceux de SNCF EPIC, le comité examine les engagements immobiliers pris au nom de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités dans le cadre des conventions de gestion et de valorisation immobilière conclues en 2015. A cet effet, des représentants de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau détenant un droit d'opposition sur les engagements afférents aux biens leur appartenant participent au comité.

Le comité se réunit deux fois par mois sous la présidence du directeur général de la branche SNCF Immobilier. Outre les participants déjà mentionnés, le comité des engagements immobilier est constitué sur le même modèle que le comité des engagements corporate.

Après analyse des comités, les présidents de ces comités ont, en vertu de leur délégation de pouvoir dont les conditions générales ont été validées par le Conseil de surveillance du 23 juillet 2015, compétence pour approuver les engagements qui leur sont présentés jusqu'aux seuils d'approbation du directoire ou du Conseil de surveillance.

4. LES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS

Le directoire de SNCF EPIC est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de SNCF EPIC, sous réserve des compétences expressément attribuées au Conseil de surveillance et dans des conditions qui ont été validées par le Conseil. Le directoire peut déléguer une partie de ses pouvoirs aux dirigeants de SNCF EPIC placés sous sa responsabilité directe après approbation des conditions des délégations de pouvoirs par le Conseil de surveillance. Les dirigeants bénéficiaires des délégations de pouvoirs consenties par le directoire peuvent eux-mêmes subdéléguer une partie de leurs pouvoirs. Les délégations de pouvoirs consenties par le directoire et par les représentants de la direction générale sont publiées au Bulletin officiel de SNCF EPIC.

Ces délégations permettent de mettre en œuvre la politique de SNCF EPIC, pour les matières internes à l'établissement public, mais aussi pour celles concernant le Groupe public ferroviaire.

5. LE COMITÉ DE DIRECTION GÉNÉRALE

Le comité de direction générale Groupe se réunit de façon hebdomadaire afin de traiter les sujets communs (programme Focus Together ou transverses d'actualité) au Groupe. Outre le président et le président délégué du Directoire, il réunit :

- Le directeur général délégué SNCF EPIC
- Le directeur général délégué Cohésion et Ressources Humaines ferroviaires
- Le directeur général Sécurité
- Le directeur général délégué Performance de SNCF Mobilités
- La directrice Voyages SNCF*
- Le directeur général Transilien*
- Le directeur général SNCF Logistics
- Le directeur général délégué de SNCF Réseau
- Le directeur général délégué Sécurité, Innovation et Performance industrielle de SNCF Réseau
- Le directeur général adjoint Projet d'entreprise, Communication et Image

*suite au départ en juin 2017 de la directrice générale SNCF Voyageurs.

Par ailleurs, tant que de besoin, ce comité peut être élargi en vue de traiter d'un sujet commun au Groupe piloté par un manager non membre de ce comité.

6. LE COMITÉ DE DIRECTION DE SNCF EPIC

Aux côtés du directoire, l'équipe dirigeante de SNCF EPIC comprend :

- Le directeur général délégué
- Le directeur général délégué Système et Technologies Ferroviaires
- Le directeur général délégué Cohésion et Ressources humaines ferroviaire
- Les directeurs généraux : Sécurité, SNCF Immobilier, Audits et Risques et, e.SNCF
- Le directeur général adjoint Projet d'entreprise, Communication et Image
- Le secrétaire général
- L'inspecteur général Sécurité
- Le directeur d'Optim'services

Un comité de direction réunit hebdomadairement les membres de l'équipe dirigeante. Ce comité organise la contribution des activités de l'entreprise à l'atteinte des objectifs qui lui sont fixés

Par ailleurs, pour traiter des questions système, un comité directeur ferroviaire, animé par le directeur général délégué Système Ferroviaire, réunit mensuellement les principaux responsables de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

O3 —
COMPTES
CONSOLIDÉS
ANNUELS
DU GROUPE
SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	63
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	64
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	65
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	66
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	67
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	69
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	69
1.1 APPLICATION DES IFRS	69
1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS	70
1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	71
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	72
2 FAITS MARQUANTS	72
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2017	72
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	73
3 MARGE OPÉRATIONNELLE	74
3.1 INFORMATION PAR MÉTIER	74
3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	76
3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	77
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	78
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	78
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	84
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	89
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	96
4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	98
5 AVANTAGES DU PERSONNEL	102
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	102
5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	103
5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	107
5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	109
5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	112

6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS	113
6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	113
6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	121
6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	127
6.4 CAPITAUX PROPRES	132
7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	133
7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	133
7.2 PREUVE D'IMPÔT	134
7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	135
8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	135
8.1 TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	135
8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	136
9 ENGAGEMENTS HORS BILAN	136
9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	136
9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION	139
9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	139
10 PÉRIMÈTRE	140
10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	140
10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	140
10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	141

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016*
Chiffre d'affaires	3	33 515	32 273
Achats et charges externes	3	-14 043	-13 658
Charges de personnel	3	-14 164	-13 766
Impôts et taxes	3	-1 222	-1 308
Autres produits et charges opérationnels	3	492	452
Marge opérationnelle		4 578	3 994
Dotations aux amortissements	4.1.4	-2 482	-2 357
Variation nette des provisions	4.5	166	106
Résultat opérationnel courant		2 261	1 742
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	372	221
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	31	26
Pertes de valeur	4.3	-37	138
Résultat opérationnel		2 627	2 126
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	33	53
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		2 660	2 179
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 447	-1 452
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-28	-38
Résultat financier		-1 476	-1 491
Résultat des activités ordinaires avant impôt		1 184	689
Impôt sur les résultats	7	180	-139
Résultat net des activités ordinaires		1 365	550
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	0	0
Résultat net de l'exercice		1 365	550
Résultat net - Part du groupe		1 331	567
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		33	-17

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

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	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net de l'exercice *		1 365	550
Variation des écarts de conversion		-144	-219
Impôts sur variation des écarts de conversion		-6	17
		-150	-203
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	10	-1
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		0	1
		10	-1
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	417	-227
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-147	-9
		270	-236
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-29	2
Total des autres éléments du résultat global recyclables		101	-437
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	-30	-68
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		3	9
		-27	-59
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		0	-1
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-28	-59
Résultat global total de l'exercice		1 438	54
Résultat global total - Part du groupe		1 407	164
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		31	-111

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

1. ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Écarts d'acquisition	4.2	2 339	2 373
Immobilisations incorporelles	4.1	2 206	2 132
Immobilisations corporelles	4.1	48 247	45 221
Actifs financiers non courants	6	8 188	8 721
Titres mis en équivalence	4.2	782	773
Impôts différés actifs	7	5 168	4 842
Actifs non courants		66 930	64 061
Stocks et en-cours	4.4	1 215	1 167
Créances d'exploitation	4.4	9 345	9 919
Actifs d'exploitation		10 560	11 086
Actifs financiers courants	6	2 550	1 541
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	10 008	8 271
Actifs courants		23 119	20 898
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.2	1	1
Total de l'actif		90 049	84 960

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

2. PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Capital	6.4	13 736	13 736
Réserves consolidées		-21 053	-21 639
Résultat Groupe		1 331	567
Capitaux propres - Part du Groupe		-5 986	-7 336
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	135	131
Capitaux Propres totaux		-5 851	-7 205
Engagements envers le personnel non courants	5	2 555	2 536
Provisions non courantes	4.5	1 442	1 606
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.1.4	2 902	2 968
Passifs financiers non courants	6	66 464	63 024
Impôts différés passifs	7	189	192
Passifs non courants		73 553	70 326
Engagements envers le personnel courants	5	163	172
Provisions courantes	4.5	214	231
Dettes d'exploitation	4.4	13 403	13 487
Passifs d'exploitation		13 780	13 890
Passifs financiers courants	6	8 567	7 948
Passifs courants		22 346	21 838
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	1	1
Total du passif et des capitaux propres		90 049	84 960

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 publiés au 31/12/2015	14 736	-330	-7	-920	4	-	-20 883	-7 402	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	0	-	-1	0	-	0
Dividendes des filiales	-	-	-	-	0	-	0	-	-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	-7 337	131	-7 206
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	1 331	1 331	33	1 365
Autres éléments de résultat global	-	-36	-132	264	10	-	-29	76	-2	73
Résultat global total	-	-36	-132	264	10	-	1 303	1 407	31	1 438
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-19	-19
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires*	-	0	1	0	0	-	-81	-81	-12	-93
Autres variations	-	0	-	7	-	-	16	23	0	23
Capitaux propres publiés au 31/12/2017	13 736	-407	-269	-882	13	-	-18 176	-5 986	135	-5 851

* Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et de THI Factory.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net de l'exercice	CR⁽¹⁾	1 365	550
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ⁽¹⁾	-33	-53
de la charge (produit) d'impôt différé		-472	-190
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 408	2 192
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-28	-4
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-416	-260
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 823	2 235
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	292	329
du coût de l'endettement financier net		1 452	1 441
des produits de dividendes		-3	-9
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		4 564	3 995
Incidence de la variation du BFR	4.4	-172	-208
Impôts (décaissés) encaissés		-309	-7
Dividendes reçus		37	43
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	4 120	3 824
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-125	-95
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		180	136
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-7 726	-7 761
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		423	401
Nouveaux actifs financiers de concession		-1 047	-769
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	1 031	814
Acquisition d'actifs financiers		-26	-13
Cession d'actifs financiers		10	47
Variation des prêts et avances consentis		-268	-11
Variation des actifs de trésorerie		-905	-162
Subventions d'investissement reçues		2 665	2 234
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-5 787	-5 179

(1) Compte de résultat consolidé.

En millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-4	-12
Émission d'emprunts		6 689	5 929
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP ⁽³⁾		-1 782	-2 369
Encaissements sur créances PPP		63	0
Décaissements sur dettes PPP		-63	0
Intérêts financiers nets versés		-1 464	-1 454
Intérêts financiers nets versés sur PPP		0	0
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ⁽²⁾	0	0
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ⁽²⁾	-19	-50
Variation des dettes de trésorerie		58	814
Variation des dérivés		-12	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	3 466	2 858
Incidence de la variation des taux de change		-29	-8
Incidence des changements de principes comptables		0	-6
Incidence des variations de juste valeur		0	47
Variation de trésorerie		1 769	1 536
Trésorerie d'ouverture	6	7 963	6 427
Trésorerie de clôture	6	9 733	7 963

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

(3) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2016).

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 2017 ont été arrêtés par le Conseil de surveillance du 27 février 2018.

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 2017, 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 2017 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 2017 ; 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 2017. 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 applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts sur l'exercice	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
Amendement à IAS 7 « État des flux de trésorerie »	L'amendement impose de fournir une réconciliation entre la variation des passifs financiers et leurs impacts dans la catégorie financement de l'état des flux de trésorerie.	Un tableau additionnel est fourni en note 6.1.2.7	IASB : 01/01/2017 UE : 01/01/2017 Groupe : 01/01/2017

1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2017

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2017 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2017 :

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 quasi finalisée. Des impacts limités sur la marge opérationnelle	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 9 « Instruments financier »	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 quasi finalisée. Des impacts principalement en capitaux propres d'ouverture.	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
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 et recensement en cours. Méthode rétrospective simplifiée retenue. Prépondérance des locations immobilières.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019

Dans le cadre du projet de mise en œuvre, le groupe a mené, auprès de ses métiers, des actions de communication et de formation sur les évolutions normatives, ainsi que des ateliers de travail pour identifier les points d'attention spécifiques à chaque activité.

Concernant IFRS 15, les principaux points identifiés concernent :

- les revenus tirés des activités conventionnées avec les Autorités Organisatrices de Transport ;
- les programmes de fidélité ;
- les garanties accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises ;
- les modalités de refacturation de certaines charges ;
- les coûts d'obtention des contrats.

À l'issue des diagnostics réalisés, le Groupe s'attend, essentiellement, à des effets de présentation de certaines charges en diminution ou non du chiffre d'affaires, les ordres de grandeur restant sensiblement similaires à ceux publiés jusqu'ici et sans conséquence sur la marge opérationnelle. Les autres impacts attendus restent limités sur la marge opérationnelle.

Concernant IFRS 9, les principaux points identifiés concernent la dépréciation des actifs financiers, dont celle des créances clients, ainsi que le traitement comptable relatif aux coûts de couverture.

Le Groupe s'attend à des impacts limités, compte tenu de sa faible exposition au risque de crédit (voir note 4.4.2) et des inefficacités historiquement constatées (voir note 4.3.4).

Concernant IFRS 16, le Groupe a identifié les typologies de contrat de location, lesquelles révèlent une prépondérance des locations immobilières suivies des locations de matériel roulant. L'année 2018 sera consacrée, entre autres, au déploiement d'un outil de suivi des contrats de location suivant la norme, à l'adaptation des processus et systèmes de collecte et de restitution de l'information et à la conduite du changement auprès des personnes concernées.

1.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

Les modifications concernent le changement de définition de la marge opérationnelle et impactent seulement le compte de résultat consolidé. À compter du 1^{er} janvier 2017, le groupe SNCF a revu la détermination de l'indicateur de marge opérationnelle qui figure dans le compte de résultat consolidé.

Les reprises de provision utilisées, initialement intégrées dans le calcul de la marge opérationnelle, sont désormais présentées sur la ligne « Variation nette des provisions » du compte de résultat tout comme l'étaient déjà les reprises de provision non utilisées.

Issu d'un examen de la présentation des états financiers du Groupe, ce changement est motivé par la meilleure lisibilité qu'il donne de la marge opérationnelle :

- en reflétant le poids effectif de chaque catégorie de charges ;
- en séparant, de la même façon que dans l'état de situation financière, les éléments certains (charges) des éléments incertains (provisions et reprises de provisions) ;
- et en corrigeant la marge opérationnelle de la perte si et lorsqu'elle se réalise.

L'effet du changement dans le compte de résultat au 31 décembre 2017 est une dégradation de la marge opérationnelle versus une amélioration de la ligne « Variation nette des provisions » de 197 M€.

La période comparative a été modifiée en conséquence conformément à IAS 8.19. Les réconciliations entre les données comparatives retraitées et les données publiées pour le compte de résultat consolidé sont présentées ci-après.

En millions d'euros	Comptes publiés 31/12/2016	Changement définition MOP	Comptes retraités 31/12/2016
Chiffre d'affaires	32 273	0	32 273
Achats et charges externes	-13 612	-46	-13 658
Charges de personnel	-13 743	-23	-13 766
Impôts et taxes	-1 302	-6	-1 308
Autres produits et charges opérationnels	527	-75	452
Marge opérationnelle	4 144	-150	3 994
Dotations aux amortissements	-2 357	0	-2 357
Variation nette des provisions	-44	150	106
Résultat opérationnel courant	1 742	0	1 742

1.3 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 2017 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 2017 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 réévalué 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, notamment, 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.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 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 2017. 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.

1.4.2 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 2017

2.1.1 Contrat pluriannuel de performance

SNCF Réseau a signé le 20 avril 2017 avec l'État, le contrat pluriannuel de performance 2017-2026.

Le contrat va permettre la mise en œuvre de la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations.

Le contrat prévoit 34 Mds€ d'investissements sur le réseau structurant en 10 ans:

- 27,9 Mds€ dédié au renouvellement;
- 4,5 Mds€ pour la mise en conformité;
- 1,8 Mds€ d'investissements industriels, avec notamment près de 300 M€ par an de 2017 à 2019 pour permettre la productivité future.

Le contrat prévoit, également, 12 Mds€ dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER). Le contrat met en œuvre également le versement de dotations de SNCF à SNCF Réseau de 170 M€ en 2017 à 603 M€ en 2026.

Le versement de 170 M€ au fonds de concours de l'État a été confirmé par SNCF lors du conseil de surveillance du 27 avril 2017 et doit intervenir en juillet 2017. Dans le contrat pluriannuel, SNCF Réseau s'est engagé à déployer un plan de performance pour atteindre un niveau de productivité de 453 M€ à horizon 2021 et 1,2 Mds€ en 2026. L'efficacité industrielle et la diminution du volume d'entretien (consécutives à la régénération du réseau à 2021) seront les moteurs de la performance.

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

Cette règle a pour objectif de maîtriser 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, ...).

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a constaté le 18 avril 2017 que le niveau de ratio s'élève, sur la base des comptes annuels 2017, à 23,85 soit au dessus du seuil de 18.

Le décret 2017-443 du 30 mars 2017 a été publié au Journal Officiel du 31 mars 2017.

2.1.3 Nouvelle émission de GreenBond

Après le succès de son émission inaugurale Green, lancée en octobre 2016, SNCF Réseau poursuit son programme d'obligations vertes («Green Bond») avec deux nouvelles émissions publiques de référence :

— 1 Md €, d'une maturité de 17 ans, avec un taux de 1,92% en mars 2017 ;

— 750 M€ d'une maturité de 30,4 ans au taux de 2,31% en juillet.

Il s'agit des plus longues émissions Green jamais réalisées par une entreprise ou une agence française et le montant le plus important émis par une entreprise ou une agence européenne sur une maturité supérieure à 12 ans.

2.1.4 Passage en bilatéral des contrats d'instruments dérivés

Conformément à l'accord reçu lors du CA du 30 novembre 2016, les contrats de couverture ont été modifiés pour permettre des appels de marge dans un format bilatéral (et non plus unilatéral).

Cette modification permet à SNCF Réseau de conclure des instruments de couverture (de taux, de change) à des conditions financières plus favorables. En conséquence, un dépôt de 916 M€ « cash collatéral » a été consenti au bénéfice d'établissements financiers au titre des instruments financiers de couverture souscrits par SNCF Réseau. En fonction de l'évolution des marchés, cette position de cash pourra évoluer à la hausse comme à la baisse.

2.1.5 Nouvelle définition de la marge opérationnelle (MOP)

Le groupe SNCF a décidé de modifier la détermination de la marge opérationnelle à compter du 1^{er} janvier 2017.

Dorénavant les reprises de provisions utilisées, initialement classées au sein de la marge opérationnelle, sont comprises dans le poste « Variation nette des provisions » du compte de résultat. Ce changement de présentation entraîne une baisse de 197 M€ de la MOP au 31 décembre 2017 (150 M€ au 31 décembre 2016) compensée par une hausse du poste « Variation nette des provisions » pour le même montant (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

2.1.6 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 SNCF Gares & Connexions au sein de SNCF en créant un métier de plein exercice.

Il en résulte une modification de l'information sectorielle pour présenter ce métier à part. Par ailleurs, le regroupement SNCF Voyageurs n'existant plus, les secteurs qui le

composaient sont également présentés séparément (voir note 3 des comptes consolidés annuels).

2.1.7 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 a vendu une swaption pour revenir à taux fixe à hauteur de 250 M€ échéance 26 février 2018. Une seconde tranche de 300 M€ adossée à un swap à taux variable a été émise le 31 mai 2017.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe prend acte de la décision et étudie la possibilité d'un éventuel pourvoi en cassation.

Le Groupe ayant tiré les conséquences dans ses comptes de la condamnation prononcée par le Conseil de Prud'hommes de Paris le 21 septembre 2015, les impacts de l'arrêt sont non significatifs sur la provision au 31 décembre 2017 (voir note 4.5.2).

2.2.2 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 6 métiers a été mise en place. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

— La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en trois secteurs Transilien, TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés avec Intercités dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités. Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part ;

— La création d'un métier « Longue distance OUI SNCF » dans lequel figurent, d'une part, l'ancien métier « Voyages SNCF » et, d'autre part, Intercités précédemment inclus dans le métier SNCF Transilien, TER, Intercités.

2.2.3 Rapport de Monsieur Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire

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

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

Les dispositions législatives qui seront in fine retenues pourront avoir des conséquences sur les états financiers du Groupe.

2.2.4 Avis n° 2018-004 du 22 janvier 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers du Groupe.

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, les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Ainsi, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

3.1 INFORMATION PAR MÉTIER

3.1.1 Détermination des métiers présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de sept 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 Transilien, TER 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.

— SNCF 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, Contract Logistics US).

• **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, VIA, 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, sortie du Groupe sur le deuxième semestre 2017.

— 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

31/12/2017

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle
SNCF Réseau	2 289	4 124	6 412	1 910
SNCF Transilien, TER et Intercités	7 948	677	8 625	496
Voyages SNCF	7 322	691	8 013	1 178
SNCF Gares & Connexions	249	1 032	1 281	220
Geodis	8 052	97	8 150	271
TFMM	1 486	110	1 595	-89
Ermewa Group	318	88	405	220
STVA	268	0	268	7
Autres	0	0	0	-3
Eliminations intra-métiers	0	-120	-120	0
SNCF Logistics	10 125	175	10 300	407
Keolis	5 292	109	5 401	305
Corporate	119	2 683	2 802	-94
SNCF Immobilier	171	508	679	155
Inter métiers		-9 998	-9 998	0
Total	33 515	0	33 515	4 578

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	1 890
SNCF Transilien, TER et Intercités	7 743	671	8 413	468
Voyages SNCF	6 775	704	7 478	624
SNCF Gares & Connexions	239	998	1 238	198
Geodis	7 866	99	7 965	273
TFMM	1 420	136	1 556	-102
Ermewa Group	340	120	460	260
STVA	312	0	312	5
Autres	0	1	1	-7
Eliminations intra-métiers	0	-161	-161	0
SNCF Logistics	9 938	194	10 133	429
Keolis	4 974	101	5 075	276
Corporate	110	2 950	3 060	-31
SNCF Immobilier	158	493	651	141
Inter métiers		-10 136	-10 136	0
Total	32 273	0	32 273	3 994

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 y compris en Île-de-France – 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'utilisateur 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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 538	4 354	184
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	299	346	-47
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	48	48	0
Effets sur le chiffre d'affaires	4 885	4 747	138
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 047	-769	-278
Encaissements sur actifs financiers de concession	-1 031	814	-217
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	2 665	2 234	431
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	2 649	2 279	371
Actifs incorporels de concession	56	44	12
Actifs financiers de concession non courants	1 195	1 227	-32
Effets sur les actifs non courants	1 252	1 272	-20

(1) dont 2350 M€ en 2017 (1617 M€ en 2016) 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	31/12/2017	31/12/2016*	Variations
Sous-traitance	-6 220	-6 111	-110
Péages Eurotunnel et autres	-823	-702	-121
Énergies de traction	-476	-511	35
Autres achats et charges externes	-6 523	-6 334	-189
Achats et charges externes	-14 043	-13 658	-385

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2)

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne « Achats et charges externes », est le suivant. Les Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues. L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC) instance française de régulation comptable.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016*	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	-5	-4	-4	-4
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-5	-4	-4	-4
Services autres que la certification (SACC)	0	-1	0	-1
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	0	0	0	-1
Total	-5	-5	-5	-5

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. À 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 le 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 2017, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016*	Variations
Salaires	-13 870	-13 432	-438
Autres avantages du personnel	-1	-15	15
Participation des salariés	-34	-30	-5
Personnel détaché et intérimaire	-259	-289	29
Charges de personnel	-14 164	-13 766	-398

* À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2)

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante. Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Sont exclus les effectifs des entités mises en équivalence. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement, et non à un équivalent temps plein publié antérieurement.

Effectif moyen	31/12/2017	31/12/2016
Cadres	53 329	52 280
Maîtrises	58 316	58 290
Exécutions	159 446	160 387
Total	271 090	270 956

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	31/12/2017	31/12/2016*	Variations
IFER	-271	-270	-1
Taxes Foncières	-134	-138	4
Contribution Economique Territoriale	-342	-354	12
Contribution de Solidarité Territoriale	-40	-90	50
Autres impôts et taxes	-436	-455	20
Impôts et taxes	-1 223	-1 308	86

*À la suite du changement de définition de la marge opérationnelle (MOP), les reprises de provisions utilisées sont désormais présentées sur la ligne « Variations nettes des provisions » (voir note 1.2)

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. Il est passé à 7% pour l'année 2017 pour repasser à 6% en 2018 avant d'être supprimé en 2019.

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. À 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 2017 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 492 M€ (452 M€ au 31 décembre 2016 au lieu de 527 M€ suite au changement de définition de la MOP détaillé note 1.2). Outre la part relative au CICE, il inclut les produits à recevoir liés aux taux T1 (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	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	2 122	-1 555	567	1 931	-1 427	504
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	191	-135	56	161	-117	44
Autres immobilisations incorporelles	2 140	-896	1 244	2 111	-779	1 332
Immobilisations incorporelles en cours	346	-7	338	257	-5	252
Total	4 799	-2 593	2 206	4 459	-2 328	2 132

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 01/01/2016	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
Écarts 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
Acquisitions	45	1	63	285	394
Cessions	-7	0	1	0	-5
Dotations aux amortissements	-216	-29	-136	0	-380
Pertes de valeur	-1	0	0	-6	-6
Variations de périmètre	42	0	7	0	49
Écarts de conversion	-5	0	-37	0	-42
Autres variations	205	40	14	-193	65
Valeur nette comptable au 31/12/2017	567	56	1 244	338	2 206

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	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	332	-24	309	356	-23	333
Terrains et constructions	23 630	-9 614	14 016	21 582	-9 265	12 317
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	48 388	-18 813	29 575	42 645	-17 915	24 730
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	27 789	-11 913	15 876	18 868	-11 262	7 606
Matériel de transport	33 659	-24 410	9 249	33 560	-24 139	9 421
Immobilisations corporelles en cours	13 296	-42	13 254	24 360	-41	24 319
Total hors subventions	147 095	-64 817	82 278	141 371	-62 645	78 725
Subventions d'investissement	44 532	-10 501	34 031	42 865	-9 361	33 504
Total	102 563	-54 316	48 247	98 505	-53 284	45 221

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 01/01/2016	339	12 079	22 995	7 147	9 591	22 441	-32 270	42 320
Acquisitions	0	-44	0	111	1 198	5 951	-1 830	5 386
Cessions	-5	-43	-5	-11	-74	4	3	-131
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	0	8	16	0	-1	88
Écarts de conversion	0	-5	0	0	-134	0	0	-139
Autres variations	-1	473	2 552	1 130	2	-4 060	-428	-331
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>	<i>0</i>	<i>58</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>854</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>916</i>
Acquisitions	0	12	0	116	1 189	6 251	-2 605	4 962
Cessions	-20	-59	0	-11	-58	5	1	-143
Dotations nettes aux amortissements	0	-546	-905	-924	-1 030	0	1 159	-2 246
Pertes de valeur	0	-23	3	1	-8	-2	0	-29
Variation de périmètre	0	17	0	1	150	0	-2	166
Écarts de conversion	0	-2	0	-9	-38	-1	0	-50
Autres variations	-4	2 301	5 747	9 096	-377	-17 318	921	366
Valeur nette comptable au 31/12/2017	309	14 016	29 575	15 876	9 249	13 254	-34 031	48 247
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>51</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>893</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>949</i>

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.2 et 4.3.

Les autres variations correspondent principalement aux flux de mise en service des immobilisations en cours vers les autres catégories d'immobilisation. Le total net de subvention est par ailleurs mouvementé sur l'exercice :

— pour 275 M€ par des reclassements intervenus au titre des accords de concession dont 31 M€ en diminution des actifs financiers de concession et 244 M€ vers les dettes d'exploitation au titre d'avances reçues des régions sur des investissements à réaliser ;

— pour -103 M€ par les reclassements des immobilisations corporelles de STVA sur la ligne « Actifs destinés à être cédés » avant sa sortie du périmètre (voir note 4.1.5) ;

— pour -10 M€ en 2017 (47 M€ en 2016) par la réévaluation à la hausse du composant démantèlement relatif au matériel roulant ferroviaire amianté en contrepartie d'une provision (voir note 4.5).

— à hauteur de la quote-part des investissements financés par les tiers du contrat de concession SEA pour un montant, hors subventions, de 22 M€ (209 M€ en 2016, 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 2017 inclut 2 839 M€ (2 870 M€ au 31 décembre 2016) au titre du projet en PPP SEA, les variations sur la période étant également présentées sur la ligne autres variations.

Il inclut, par ailleurs, 170 M€ de subvention d'investissement pour les travaux de régénération à recevoir d'un fonds de concours dédié de l'État (126 M€ en 2016).

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 2017, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF s'élevaient à 517 M€ pour les terrains et 287 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2016, ils s'élevaient respectivement à 524 M€ et 316 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	31/12/2017	31/12/2016
Immobilisations incorporelles	-394	-306
Immobilisations corporelles	-7 567	-7 216
Total acquisitions	-7 961	-7 522
dont immobilisations en crédit-bail	-61	-44
Acquisitions hors crédit-bail	-7 900	-7 478
BFR d'investissement	174	-282
Flux d'investissement corporels et incorporels	-7 726	-7 761

Les investissements de l'exercice sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement dont 112 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 23 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau ;

— des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 4 125 M€ de production directe ;
- 458 M€ de production au titre des PPP et concession (GSMR 7 M€, BPL 318 M€, CNM 133 M€) ;
- 68 M€ d'avances et acomptes ;
- 130 M€ d'acquisitions directes.

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 794 M€ (dont extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames RégioLis, Régio2N ou Z2N, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Rennes et Nantes, extension de la ligne de tram-train T4, prolongement EOLE ouest, création d'un pôle de bureaux à Paris Austerlitz, désaturation et valorisation quai transversal Paris Nord, modernisation de la gare Paris Montparnasse) ;

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 142 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames EOLE, 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 2 605 M€ dont 76 M€ pour le matériel ferroviaire et 2 529 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de l'exercice comparatif 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 des 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.

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 niveau	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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-380	-354	-25
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-3 405	-3 143	-262
Subventions reprises en résultat	1 159	1 024	135
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	143	115	27
Dotations aux amortissements	-2 482	-2 357	-125

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 2017 contre 2 469 M€ au 31 décembre 2016. 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 2017, 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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Cession d'actifs incorporels	1	9	-8
Cession d'actifs corporels	296	181	114
Cession d'actifs financiers	75	30	45
Résultat de cession d'actifs	372	221	151

Au 31 décembre 2017, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 159 M€, par l'EPIC SNCF Réseau pour 83 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 30 M€.

Au 31 décembre 2016, ils étaient de 41 M€ pour l'EPIC Mobilités, de 66 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau et de 35 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 2016	2 722	-363	2 359
Acquisitions	56	0	56
Conversion	-41	0	-42
Au 31 décembre 2016	2 736	-363	2 373
Au 1^{er} janvier 2017	2 736	-363	2 373
Acquisitions	65	0	65
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-1	0	-1
Conversion	-98	1	-97
Autres variations	-13	12	-1
Au 31 décembre 2017	2 689	-350	2 339

Les acquisitions 2017 concernent principalement les prises de contrôle dans RE4A, Keolis Santé et Loco 2 UK.

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

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Keolis	559	548	11
Voyages SNCF	452	417	34
SNCF Logistics	1 307	1 387	-80
dont UGT Geodis	1 100	1 179	-79
dont UGT Gestionnaires d'actifs	197	198	-1
dont Autres entreprises ferroviaires	10	10	0
Corporate / Performance	21	21	0
Total	2 339	2 373	-34

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).

4.2.2 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	31/12/2017	31/12/2016
Au 1^{er} janvier	773	570
Part du groupe dans le résultat net	33	49
Dépréciations	0	4
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	33	53
Variation de périmètre	51	183
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	-13	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	3	0
Distribution	-34	-35
Ecart de conversion	-32	1
Au 31 décembre	782	773
Dont : Co-entreprises significatives	208	204
Entreprises associées significatives	406	441
Autres entreprises mises en équivalence	167	126

En 2017, la ligne variation de périmètre intègre l'acquisition de BLS Cargo en juillet 2017 pour 47 M€ et la cession en octobre 2017 de Setram pour -4 M€ et Mostva pour -8M€ (filiales STVA mises en équivalence).

Avant la cession de STVA, au 30 juin 2017, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », un reclassement sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » a été effectué sur les filiales STVA Setram et Mostva pour -13 M€.

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 2017 (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€.

4.2.2.1 Co-entreprises significatives

Govia est une co-entreprise significative au sein de Keolis. Elle opère le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du groupe dans Govia est de 35% (7 sociétés).

Au regard de ses indicateurs financiers, First Transpennine n'est plus considérée comme une co-entreprise significative au 31 décembre 2017.

Akiem opère une activité de location de locomotives et locotracteurs et est constitué de 6 filiales et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2), Akiem est détenue à 50% sous contrôle conjoint.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	613	67	717	58
Autres actifs courants	378	68	400	49
Total Actifs courants	991	135	1 116	107
Actifs non courants	54	1 355	44	1 134
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	60	27	63	23
Autres passifs courants	900	54	1 011	46
Total Passifs courants	960	81	1 074	69
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	1 096	0	869
Autres passifs non courants	3	19	3	11
Total Passifs non courants	3	1 114	3	880
Actif net	82	295	83	292
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
Part du groupe dans l'actif net	29	180	29	175
Valeur nette comptable des titres MEQ	29	180	29	175

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 420 M€ au 31 décembre 2017 (environ 522 M€ au 31 décembre 2016). Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 29 M€ au 31 décembre 2017 (29 M€ au 31 décembre 2016), est intégralement disponible.

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
COMPTE DE RÉSULTAT				
Chiffre d'affaires	3 141	213	3 093	99
Résultat opérationnel	92	24	72	13
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	<i>-26</i>	<i>-49</i>	<i>-8</i>	<i>-38</i>
Résultat financier	0	-12	1	-6
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	<i>-2</i>	<i>-14</i>	<i>-3</i>	<i>34</i>
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>
Impôt sur les résultats	-20	-8	-16	8
Résultat net des activités ordinaires	73	4	56	15
Résultat net de l'exercice	73	4	56	15
Part du groupe dans le résultat net	25	2	20	8

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Govia	Akiem	Govia	Akiem
AUTRES INFORMATIONS				
Résultat net de l'exercice	73	4	56	15
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-1	6	-20	3
Résultat global total	72	10	36	18
Dividendes versés au groupe	27	0	8	0

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	31/12/2017		31/12/2016	
	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE				
Actifs courants	4 012	491	3 677	511
Actifs non courants	12 991	156	15 785	135
Passifs courants	1 248	426	1 240	407
Passifs non courants	14 361	113	16 718	104
Actif net	1 395	108	1 503	134
Part du groupe dans l'actif net	315	45	340	56
Goodwill	0	46	0	46
Autres	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	315	91	340	102

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
COMPTE DE RÉSULTAT				
Chiffre d'affaires	0	600	0	611
Résultat opérationnel	-10	8	-11	27
Résultat net des activités ordinaires	15	-15	19	13
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	15	-15	19	13
Part du groupe dans le résultat net	3	-6	4	5

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Eurofima	Systra	Eurofima	Systra
AUTRES INFORMATIONS				
Résultat net de l'exercice	15	-15	19	13
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	-124	-5	10	0
Résultat global total	-109	-20	30	13
Dividendes versés au groupe	0	2	0	3

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 418 M€ en valeur brute (466M€ au 31 décembre 2016). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 373 M€ au 31 décembre 2017 contre 373 M€ au 31 décembre 2016. Au 31 décembre 2017, 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 2017 à 402 M€ (438 M€ au 31 décembre 2016).

À 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 401 M€ soit 470 MCHF (662 M€ soit 710 MCHF au 31 décembre 2016). 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 (719 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 502 M€ au 31 décembre 2017 (547 M€ au 31 décembre 2016). 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	31/12/2017		31/12/2016	
	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
En part du Groupe				
Résultat net des activités ordinaires	9	0	7	2
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	9	0	10	2
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	-3	0	0
Résultat global total	9	-2	10	1
Valeur nette comptable des titres MEQ	94	72	92	34

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	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	51	65
Achats et charges externes	-118	-69
Autres produits et charges	10	10
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	-56	6

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Actifs financiers courants	17	18
Actifs financiers non courants	0	18
Passifs financiers courants	0	0
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	31/12/2017	31/12/2016
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	1
Impact net au bilan	0	0

4.2.3.1 Perte de contrôle dans STVA

L'UGT STVA (transport multimodal et logistique de véhicules finis), engagée dans un processus de cession par le Groupe, a été considérée comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés au 30 juin 2017. Le projet de cession a été validé

par le Conseil d'Administration du 26 avril 2017. À l'issue des négociations exclusives et de l'accord des Autorités de la concurrence qui se sont prononcées sur le deuxième semestre 2017, le groupe CAT a intégré STVA au sein de son organisation.

Les actifs et passifs concernés reclassés conformément à IFRS 5 au 30 juin 2017 sont sortis du bilan depuis. L'opération a entraîné un résultat de cession de 63 M€ présenté sur la ligne Résultat de cession d'actifs du compte de résultat. L'UGT ne répondant pas à la définition d'une activité abandonnée, les produits et charges n'ont pas été reclassés au compte de résultat. Les indicateurs sectoriels sont détaillés dans la note 3.1.3.

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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Immobilisations corporelles et incorporelles	-37	138	-174
Pertes de valeur	-37	138	-174

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2017	Impact résultat au 31/12/2016
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0 M€	0 M€
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0 M€	0 M€
Eurostar	4.3.1.4	Voyages SNCF	0 M€	0 M€

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2017	Impact résultat au 31/12/2016
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	0 M€	0 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	0 M€	0 M€
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	Pas d'indice	273 M€
Intercités	4.3.2.4	SNCF Transilien, Régions, Intercités	0 M€	-84 M€
Infrastructure	4.3.2.5	SNCF Réseau	0 M€	0 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, 1 100 M€ (1 179 M€ au 31 décembre 2016) 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. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2017	2016
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 643 M€	1 950 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% - 7,7%	7,1% - 7,6%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aux 31 décembre 2017 et 2016, 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 long terme (± 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, 559 M€ (548 M€ au 31 décembre 2016) 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 124 M€ (87 M€ au 31 décembre 2016) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. 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 :

	2017	2016
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 757 M€	1 710 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)	5,9% - 6,7%	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 long terme (± 50 bp) montrent une variation de ± 210 M€ sur la valeur recouvrable (± 190 M€ en 2016). Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 512 M€ sur la valeur recouvrable (± 473 M€ en 2016).

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (198 M€ au 31 décembre 2016) 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 survenue le 30 juin 2016.

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 :

	2017	2016
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 479 M€	1 285 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)	4,5% - 5,1%	4,4% - 5,0%
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 long terme (± 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, 358 M€ (371 M€ au 31 décembre 2016) 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 262 M€ (272 M€ au 31 décembre 2016) 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 :

	2017	2016
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	1 913 M€	1 869 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 11 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,2% - 8,1%	7,4% - 8,3%
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 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.

— 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 2017 (en décembre 2016 pour le test 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 climat actuel 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 ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 95 M€ sur la valeur recouvrable (± 50 M€ pour ± 50 bp en 2016) ;

— les investissements, montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 75 M€ sur la valeur recouvrable (± 150 M€ pour une variation de 20 M€ en 2016) ;

— 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 ± 465 M€ (± 230 M€ en 2016) ;

— le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ± 25 bp entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 80 M€ (± 140 M€ pour ± 50 bp en 2016) ;

— 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 ± 35 M€ sur la valeur recouvrable (± 30 M€ en 2016).

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de leurs participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités est évalué sur ces mêmes bases (voir note 6.1.2.6).

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2017 et/ou en 2016

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.

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. Il a été signé le 20 avril 2017, de même que le contrat cadre.

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, 2016 et 2017) ;

— 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.

Par ailleurs, la fin d'année 2017 a été marquée par la tenue des Assises de la mobilité initiées par le gouvernement, visant à préciser les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité, pour aboutir à la Loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au parlement début 2018. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), présidé par Monsieur Duron et mis en œuvre dans le cadre de ces Assises pour proposer une stratégie d'investissements dans les infrastructures de transport pour les deux décennies à venir, a remis son rapport au Gouvernement le 1^{er} février 2018. Enfin comme annoncé lors de ces Assises, le Gouvernement a confié à Monsieur Spinetta une mission de concertation sur le modèle du transport ferroviaire intégrant la définition d'une stratégie de desserte à horizon 2030, la remise à plat du modèle économique et financier du système ferroviaire, la préparation de l'ouverture à la concurrence. La remise de ce rapport devrait intervenir courant février 2018.

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)

Au 31 décembre 2016, les retards de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle ont été confirmés et ont donné lieu à une modification de la trajectoire financière long terme, approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (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 justifiait la valeur des actifs de l'UGT. Aucune dépréciation ou reprise n'a été comptabilisée à la clôture de l'exercice 2016.

Le chiffre d'affaires et la marge opérationnelle de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) sont, en 2017, significativement au-dessus du budget. Par ailleurs, la Direction a poursuivi au cours de l'exercice une réflexion stratégique sur le modèle économique de TGV, intégrant notamment la construction d'une offre à forte valeur avec Inoui, une montée en puissance de OUIgo et une refonte des modes de production. Cette refonte du modèle de la Grande Vitesse est reflétée dans un nouveau plan stratégique qui a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 23 février 2018.

Dans ce contexte d'indices de variation de valeur, la Direction a mis en œuvre un nouveau test afin d'estimer la valeur d'utilité des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) au 31 décembre 2017. Le résultat de ce test conforte la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV et ne conduit ni à reprendre ni à augmenter les dépréciations d'actifs constatées antérieurement.

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

	2017	2016
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	2 102 M€	2 011 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,7% - 7,6%	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 10 prochaines années compte tenu d'hypothèses macro-économiques, de la montée en puissance de la concurrence (multimodale dès à présent, et ferroviaire à partir de 2021) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics ;

— 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 2020 » ;

— 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 2027 majoré du taux de croissance annuel.

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 et ferroviaire à venir) 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 ± 960 M€ sur la valeur recouvrable (± 850 M€ en 2016) ;

— le montant des péages, montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2019 sur les péages de Voyages EPIC hors LISEA aurait un effet d'environ +2 400 M€ sur la valeur recouvrable (+1 750 M€ en 2016 pour une indexation à partir de 2020) ;

— une baisse en valeur des péages de Voyages EPIC hors LISEA d'environ -4% à partir de 2019, auraient un effet d'environ + 1 100 M€ sur la valeur recouvrable (+1 020 M€ en 2016 pour une baisse à partir de 2018) ;

— 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 ± 260 M€ sur la valeur recouvrable (± 315 M€ en 2016) ;

— les investissements, montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet d'environ ± 70 M€ sur la valeur recouvrable (± 90 M€ en 2016) ;

— le taux d'actualisation, montrent qu'une variation de ce taux de ± 50 bp entraîne une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 170 M€ (± 130 M€ en 2016) ;

— le taux de croissance à l'infini sur l'année normative, montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet d'environ ± 43 M€ sur la valeur recouvrable (± 50 M€ en 2016).

4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

Rappel au titre des exercices antérieurs

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 d'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 4.3.2.1), 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, était toujours attendu fin 2016. 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.

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

	2016
Secteur	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 294 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	4,8% - 5,2%
Taux de croissance long terme	1,80%

Les hypothèses clés qui interviennent dans la réalisation des tests concernent notamment :

- le taux de marge opérationnelle reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis ;
- le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux de marge opérationnelle 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 en 2016 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.

Suivi sur l'exercice 2017

En mars 2017, le Gouvernement a produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présente notamment plusieurs scénarii d'évolution de la gouvernance de l'activité Gares & Connexions et semble confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER a notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, Gares & Connexions a poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et a lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne. A date, les discussions et négociations se poursuivent avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2019 qui devrait être déposé pour saisine dans les prochains mois. L'ARAFER disposera d'un délai de 4 mois à partir de la saisine pour rendre son avis. En ce qui concerne le DRG 2020, la décision concernant le mode de transmission et de publication n'est pas encore arrêtée.

Le Groupe considère que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2019 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettent pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité.

En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à fin décembre 2017.

Dans ce contexte, les projections établies par l'activité Gares & Connexions dans le cadre du plan stratégique 2017-2026, et en conséquence la valorisation de l'UGT estimée à l'issue du test, demeurent entourées de plusieurs aléas et incertitudes liés en particulier à :

- un modèle économique et tarifaire, et un projet de DRG 2018-2019, qui, comme évoqué ci-dessus, sont toujours en cours de discussions avec les services de l'ARAFER;
- un projet de DRG 2020 dont les modalités de transmission et de publication ne sont pas encore arrêtées avec l'ARAFER;
- une éventuelle sortie de l'activité Gares & Connexions de chez SNCF Mobilités, et d'autres évolutions possibles en lien avec la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire et par les Assises de la Mobilité devant aboutir à la préparation d'une loi d'orientation des mobilités courant 2018. Ces éléments pourraient 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 mentionnées ci-dessus.

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

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 une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, signée le 27 février 2017.

La nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, 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.

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€.

Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la clause de revoyure et des résultats réalisés sur l'exercice 2017, un nouveau test a été réalisé à la clôture. Aucune reprise ni dépréciation complémentaire n'a été constatée à l'issue de ce test.

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

	2017	2016
Secteur	SNCF Transilien, Régions, Intercités	SNCF Transilien, Régions, Intercités
UGT	Intercités	Intercités
Actif testé	Non significatif	96 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9% - 7,3%	6,9% - 7,3%
Taux de croissance long terme	Non applicable	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.

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

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé au 31 décembre 2015, avait conduit à les déprécier de 9,6 Mds€. Au moment de cette clôture, les discussions avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, avaient permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées et arbitrées avec l'État. Cette trajectoire financière avait été approuvée par le Conseil d'administration du 9 mars 2015 de SNCF Réseau qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Au 31 décembre 2016, la finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation en conseil d'administration de SNCF Réseau du 20 décembre 2016 avait constitué un indice de variation de valeur. Un nouveau test avait ainsi été réalisé. Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance avaient concerné la prise en compte d'hypothèses de productivité complémentaires sur les charges, la révision à la baisse de la redevance quais, et la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels. Ce nouveau test avait alors permis de confirmer la valeur économique du réseau et avait été l'occasion de faire évoluer la méthode d'élaboration du test vers une méthodologie plus standard, en lien avec le nouveau contexte du contrat de performance.

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2017, l'évolution de la fiscalité (suppression du CICE et diminution progressive des taux d'IS) ainsi que les évolutions de cotisations patronales et salariales annoncées dans le cadre des lois de finances et loi de financement de la sécurité sociale pour 2018 ont constitué des indices de variation de valeur et un nouveau test a été réalisé selon la même méthodologie que le test réalisé au 31 décembre 2016.

Actifs testés

La valeur nette comptable de référence des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2017 à 32,8 Mds€, contre 30,1 Mds€ au 31 décembre 2016, après dépréciation. Ces actifs recouvrent les lignes en service, ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (0,9 Md€ au 31 décembre 2017 contre 1,4 Md€ au 31 décembre 2016) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable et hypothèses clés

Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État, prolongées jusqu'en 2030, qui constitue l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance suffisant. 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 terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Les flux de trésorerie projetés sont après impôt sur les sociétés (IS), l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel.

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,3% contre 5,2% au 31 décembre 2016.

Les hypothèses clés du test de valeur concernent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

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.

Les concours publics contribuent à soutenir cette trajectoire de régénération et ont été arrêtés en fonction des engagements confirmés par l'État.

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Elles sont 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.

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

	2017	2016
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,8 Mds€	30,1 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	Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030 + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation	5,2% - 5,3%	5,1% - 5,2%
Taux de croissance long terme	1,70%	1,70%

Résultat du test de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 33,1 Mds€ au 31 décembre 2017. La valeur terminale, calculée par projection à l'infini des flux générés à compter de 2030 représente 99,7% de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant légèrement supérieure à l'actif de référence testé, SNCF Réseau a maintenu à l'identique la perte de valeur de 9,6 Mds€ (valeur brute) comptabilisée au 31/12/2015.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent principalement 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 bp du taux d'actualisation représente une variation de $\pm 1,3$ Mds€ de valeur recouvrable (-/+ 1,2 Mds€ en 2016).

— Une variation de ± 10 bp du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de $\pm 0,9$ Md€ ($\pm 0,9$ Md€ en 2016).

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 $-/+ 2,4$ Mds€ de la valeur recouvrable ($-/+ 2$ Md€ en 2016). 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 $\pm 1,8$ Mds€ de la valeur recouvrable ($\pm 1,7$ Mds€ en 2016).

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2017	31/12/2016
Variation des stocks et encours	65	45
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	67	381
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	-39	217
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-172	-208

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 2017, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variations
Matières premières	1 058	-171	887	852	35
Produits finis	294	0	294	261	33
Encours de production	43	-8	34	55	-20
Stocks et en-cours	1 395	-179	1 215	1 167	48

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

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variations de périmètre	31/12/2017
Matières premières et fournitures - dépréciation	-163	-25	16	0	0	-171
Encours de production - dépréciation	-5	-4	1	0	0	-8
Dépréciations de stocks	-168	-29	17	0	0	-179

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	31/12/2017			31/12/2016	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variations
Clients et comptes rattachés	3 890	-163	3 727	4 071	-343
Créances sur l'État et les collectivités	2 116	0	2 116	2 093	22
Autres créances d'exploitation	3 401	-25	3 376	3 677	-301
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	124	-1	123	75	48
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	2	0	2	3	-1
Montant net des créances d'exploitation	9 533	-188	9 345	9 919	-574

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2017 et 2016 :

En millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	Variations de périmètre		Change et autres	31/12/2017
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-179	-81	78	1	-1	19	-163	
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-29	-3	6	0	0	0	-25	
Total	-209	-83	84	1	-1	20	-188	

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variations 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	

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	2 453	423	719	73	69	152	3 890
Total	2 453	423	719	73	69	152	3 890

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

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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Fournisseurs et comptes rattachés	5 854	5 796	58
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	<i>800</i>	<i>957</i>	<i>-157</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	693	504	190
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>230</i>	<i>81</i>	<i>149</i>
Dettes sociales	2 555	2 505	50
Dettes sur l'État et les collectivités	1 843	2 041	-198
Autres dettes d'exploitation	755	863	-108
Produits constatés d'avance	1 698	1 763	-65
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	3	15	-12
Total des dettes d'exploitation	13 403	13 487	-84

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. À 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:

En millions d'euros	01/01/2017	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice		Autres Variations	31/12/2017	dont courant	dont non courant
			(utilisées)	(non utilisées)				
Litiges et risques contractuels	485	90	-71	-199	-5	300	95	206
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	214	12	-2	-2	2	224	20	203
Risques environnementaux	910	61	-62	-34	-6	869	18	851
Coûts de restructuration	42	12	-22	-12	-1	18	14	4
Autres	186	127	-41	-22	-6	244	67	178
Total provisions	1 837	302	-197	-269	-17	1 656	214	1 442

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 9 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2017.

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 2017, une augmentation des provisions de 15 M€ dont 2 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 13 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé.

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. À 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.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

— dépollution des sites: 160 M€ (146 M€ en 2016) ;

— coûts liés à l'amiante: 703 M€ (734 M€ en 2016).

L'évolution à la baisse de la provision pour coûts liés à l'amiante concerne principalement le matériel roulant et s'appuie sur de nouvelles informations disponibles pour évaluer le coût du désamiantage. Elle est constatée à hauteur de -23 M€ (dans la colonne « autres variations ») en contrepartie du composant amiante du matériel roulant ferroviaire immobilisé (voir note 4.1) et de -33 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » au compte de résultat. Les coûts de démantèlement du matériel roulant amianté ont été réévalués à la baisse sur la base des nouveaux contrats signés, des commandes récentes passées et des réponses obtenues à de nouveaux appels d'offres.

Des salariés ont engagé une procédure à l'encontre de SNCF Mobilités qui vise à faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour les personnels ayant été exposés à l'amiante mais n'ayant pas développé une maladie professionnelle. Une provision a été constituée dans les comptes sur les exercices antérieurs, afin de couvrir le risque de condamnation. Le 11 juillet 2017, le Conseil de Prud'hommes de Troyes a rendu des décisions

relatives aux recours déposés par 72 salariés. Cette décision ne remet pas en cause le niveau de provision que le Groupe estime suffisant au 31 décembre 2017. L'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de ce jugement.

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

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 SNCF Gares & Connexions à plafonner le niveau de rémunération des capitaux investis à 6,9% pour 2014 et 2015. Les conséquences non significatives de cette décision ont été constatées dans les comptes semestriels.

De son côté, l'EPIC SNCF Mobilités (SNCF 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 Document de Référence des Gares (DRG) 2016 remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis. L'EPIC SNCF Mobilités s'est désisté de son recours devant le conseil d'État pour les redevances 2017.

— Enquête de l'Autorité de la Concurrence dans le secteur de l'autocar librement organisé (OUIbus)

En novembre 2016, Transdev a saisi l'Autorité de la Concurrence d'une demande de mesures conservatoires et d'une demande au fond visant à constater un certain nombre d'abus prétendument commis par SNCF Mobilités et sa filiale OUIbus sur le marché du transport routier de voyageurs.

Pour définir le marché sur lequel il y aurait position dominante, l'Autorité retient un marché du transport interurbain par autocar librement organisé: il s'agit d'un marché distinct du marché du transport ferroviaire de voyageur, du marché du co-voiturage et du marché du transport routier conventionné. L'Autorité de la concurrence retient que la société OUIbus n'est pas en position dominante sur ce marché, la part la plus conséquente étant détenue par Flixbus.

Au terme de son instruction, l'Autorité de la Concurrence n'a retenu aucune des pratiques dénoncées par Transdev. Le recours de Transdev a été rejeté à la fois sur les mesures conservatoires et sur le fond par une décision du 1^{er} juin 2017 qui n'a fait l'objet d'aucun appel et est donc définitive.

— Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Ce litige a donné lieu à une reprise totale de la provision suite à la décision favorable rendue le 15 novembre 2017 par le conseil d'État, qui a rejeté le recours en cassation des assureurs.

Litiges en cours

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) 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 l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC 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 SNCF 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, l'EPIC 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 l'EPIC 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. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

L'Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré doit intervenir le 21 juin 2018.

Suite à l'arrêt de la Cour de Cassation et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€.

— Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L'Autorité de la concurrence a mené 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 adressée à Geodis et SNCF Mobilités 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 l'EPIC 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€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. L'EPIC 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 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 qui s'est tenue en mars 2017 et un délibéré prévu pour mai 2018.

— Jugement du Conseil de Prud'hommes

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF 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 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt a été rendu le 31 janvier 2018. Par ailleurs, d'autres dossiers seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes au cours du premier trimestre 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ». L'arrêt rendu le 31 janvier 2018 n'a pas d'impact significatif sur le montant de cette provision.

— Accident en gare 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'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues 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 a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise, à réaliser pour octobre 2017, délai repoussé ensuite par les juges à janvier 2018.

Depuis l'accident, l'EPIC 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 du coordonnateur désigné 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 indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) 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, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

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

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF 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.

Au titre des taux T1 2013 et 2014, le produit à recevoir s'élève à 66 M€ dans les comptes au 31 décembre 2017 dont un montant de 58 M€ a été comptabilisé sur l'exercice 2016 et un produit complémentaire de 8 M sur l'exercice 2017, sur la ligne « Autres charges et produits opérationnels » du compte de résultat.

Par arrêtés du 02 mai 2017 et du 3 octobre 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils sont calculés selon la nouvelle méthode entérinée par le Conseil d'État.

Au titre des années 2015 et 2016, du fait de l'effet Réforme ferroviaire, le produit total acquis à SNCF s'élève à 33 M€.

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1^{er} mai 2017. L'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Un mémoire complémentaire a été déposé le 25 juillet 2017 et la réplique de l'État a été produite en janvier 2018. À ce stade, aucun produit à recevoir n'a été constaté dans les comptes 2017.

— Recours indemnitaires lié à des ententes sur des marchés de travaux

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 Eole 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 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 et 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 l'EPIC SNCF Mobilités au motif que celui-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.

Aucune évolution n'a été constatée sur l'exercice 2017.

— Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne dans le sens Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais), mise en équivalence dans le groupe SNCF, et l'EPIC SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Depuis l'accident, les deux entités impliquées – dont SNCF – ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

— Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à la SNCF et à la Société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. Il est envisageable de retenir une part de responsabilité pour la SNCF. La procédure est toujours en cours.

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.

Il n'y a pas de contrat déficitaire significatif à mentionner à la clôture.

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 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 3 M€.

L'Entreprise a toutefois mis en place à compter de l'exercice 2017 les modifications préconisées par la direction de la législation fiscale dans le cadre de sa réponse à la demande de rescrit de l'Entreprise. Ces modifications concernent la convention annuelle entre l'État et SNCF qui détermine notamment le montant de la Redevance d'Accès (RA), et les factures de RA TER adressées à l'État pour compte des régions. Elles permettent ainsi, à compter de 2017, de qualifier la RA TER de chiffre d'affaires, contrepartie de prestations de services rendues, en accord avec l'administration fiscale.

4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

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

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

— la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;

— la convention collective des transports routiers (CCN_3085).

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération

du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14ème 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 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

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Valeur actualisée des obligations	3 074	3 064
Juste valeur des actifs du régime	-356	-356
Situation nette des régimes	2 717	2 707
Effet du plafonnement de l'actif	1	0
Passif (actif) net à la date de clôture	2 718	2 708
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 718</i>	<i>2 708</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

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

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Retraite et autres avantages assimilés	431	462
Prévoyance CS	58	54
Action Sociale	296	285
Rentes Accidents du travail	1 105	1 064
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 889	1 864
Rentes Accidents du travail	46	44
Médailles du travail et autres avantages assimilés	183	191
Cessation progressive d'activité (CPA)	428	452
Compte épargne temps (CET)	173	157
Passif au titre des autres avantages à long terme	829	844
Passif total	2 718	2 708
- dont non courant	2 555	2 536
- dont courant	163	172

5.2.2 Variation du passif (actif) net

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

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 708	2 593
Coût des services rendus	208	187
Coût des services passés	-5	2
Effet des liquidations du régime	-2	-1
Intérêt financier net	40	43
Écarts actuariels générés sur la période	17	63
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-195	-165
Contribution de l'employeur au fonds	-8	-9
Effet des variations de périmètre	-9	4
Effet de change	-7	-10
Autres	-30	0
Total passif (actif) net à la clôture	2 718	2 708

Sur 2017, la perte actuarielle nette de 17 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires: le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -30 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 13 M€.

Sur 2016, la perte actuarielle nette de 63 M€ s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires: le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -68 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 5 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité livre sterling / Euro observée depuis le Brexit.

Sur 2017, la ligne « Effet des variations de périmètre » concerne principalement STVA pour des montants valorisés à la date de cession en octobre 2017 (-7 M€ sur le passif net et -21 M€ sur la valeur actualisée de l'obligation).

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 2017, sont les suivantes :

31/12/2017 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	817	54	285	1 108	609	191	3 064
Coût des services rendus	37	1	5	43	75	47	208
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-1	0	0	0	0	-3	-3
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations	-1	0	0	0	0	-1	-2
Coût financier	16	1	4	17	9	2	50
Écarts actuariels générés sur la période	-12	5	12	44	-13	1	36
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-21	-2	-11	-62	-52	-47	-195
Prestations payées par le fond	-9						-9
Effet des variations de périmètre	-22	0	0	0	0	-1	-23
Effet de change	-18					-2	-21
Autres	0	0	0	0	-27	-3	-31
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	786	58	296	1 150	601	183	3 074
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	305	58	296	1 150	601	183	2 593
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	480						480

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	356	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture 0
Rendement implicite des actifs de régime	9	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif
Écarts actuariels générés sur la période	20	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif
Effet des réductions et liquidations	0	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture 1
Contribution de l'employeur au fonds	8	
Cotisation des salariés au fonds	0	
Prestations payées par le fonds	-9	
Effet des variations de périmètre	-13	
Effet de change	-14	
Autres	-1	
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	356	

31/12/2017 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	786	58	296	1 150	601	183	3 074
(-) 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	-1	0	0	0	0	0	-1
Total Passif (actif) net à la clôture	430	58	296	1 150	601	183	2 718
Actif disponible après effet du plafonnement	1						1
Total Passif à la clôture	431	58	296	1 150	601	183	2 719

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
Écarts 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	0	0	0	0	0	-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
Écarts 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	0
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
Total Passif à la clôture	462	54	285	1 108	609	191	2 708

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Obligations	82	80
Actions	251	246
Biens immobiliers	1	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	21	25
Juste valeur totale des actifs du régime	356	356
<i>Dont marché actif</i>	350	315
<i>Dont zone Euro</i>	14	15

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

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (12 M€ au 31 décembre 2017, contre 11 M€ au 31 décembre 2016). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2018, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	7
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	12

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

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 des EPIC depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

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 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 des exercices 2017 et 2016 est détaillée ci-après.

31/12/2017 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	37	1	5	43	75	47	208
Coût des services passés générés sur l'exercice	-1	0	0	0	0	-3	-5
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-1	0	0	0	0	-3	-3
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-1	0	0	0	0	0	-1
Effet des liquidations sur l'obligation	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	35	1	5	43	75	43	202
Intérêt financier net du régime	7	1	4	17	9	2	40
<i>Dont coût financier</i>	16	1	4	17	9	2	50
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-9						-9
<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	-13	1	-12
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	7	1	4	17	-4	2	29
Total Charge comptabilisée	42	2	10	61	71	45	231

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

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,7 milliards d'euros sur 2017 (1,6 milliards d'euros en 2016). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut des EPIC depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

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.

31/12/2017 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	-217	-6	67	-328	-484
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	12	-5	-12	-44	-48
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	20				20
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	5				5
Autres	-1				-1
Écarts de réévaluation à la clôture	-181	-11	55	-372	-509

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	-159	-11	61	-317	-426
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

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 Voyages SNCF.

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 les 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 sont détaillées ci-après :

	31/12/2017	31/12/2016
Taux d'actualisation	1,23%	1,60%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
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 :

	31/12/2017					31/12/2016				
	Zone Euro		Grande Bretagne		Suède	Zone Euro		Grande Bretagne		Suède
	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar Holding AB	Geodis Wilson	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar Holding AB	Geodis Wilson
Taux d'actualisation	1,35%	1,10%	0,88%	2,70%	2,80%	1,23%	0,96%	1,21%	2,60%	2,75%
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,61%	4,34%	2,60%	3,00%	2,00%	3,22%	4,34%	2,70%	3,00%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%	1,75%	3,20%	2,00%	1,75%	1,75%	1,75%	3,30%	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

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT		Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total	Long- terme*
				post- emploi	Total Post- emploi					
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-217	-6	67	-328	-484					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-10	-2	5	15	8	1	42	4		47
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	11	0	0	0	11	0	0	0		0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	11	-3	-17	-59	-67	-1	-30	-5		-36
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	12	-5	-12	-44	-48	0	13	-1		12
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	20				20					
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0					
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	20				20					
Effet de change	5				5					
Autres	-1				-1					
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-181	-11	55	-372	-509					
Total ajustements liés à l'expérience	10	-2	5	15	27	1	42	4		47
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	23	-3	-17	-59	-56	-1	-30	-5		-36

31/12/2016 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT		Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	Total	Long- terme*
				post- emploi	Total Post- emploi					
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
Écarts 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
Écarts 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.

5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2017.

31/12/2017 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	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	-39	-2	-11	-42	-17
Variation de -0,25pt	29	2	12	44	18
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de +0,25pt		2	12	44	
Variation de -0,25pt		-2	-11	-41	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de +1pt					16
Variation de +1pt					-16

31/12/2016 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	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

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeurs généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme. Le montant de l'exercice précédent correspondait à une rémunération nette. Il a été retraité pour refléter la rémunération brute.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Avantages à court terme	6,5	6,1
Avantages postérieurs à l'emploi	0,0	0,0
Indemnités de fin de contrat	0,0	0,0
Total	6,5	6,1

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, car ils rémunèrent une prestation de transport ou le droit d'utiliser une infrastructure dans le cadre d'un accord de concession ;
- 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) pendant la phase de construction. En effet, pendant cette phase, les paiements sont suspendus à l'achèvement et la réception des travaux de construction. Les passifs financiers reflètent une relation client fournisseur plutôt qu'une relation prêteur emprunteur. Une fois la construction achevée et acceptée, les paiements deviennent inconditionnels et suivent un échéancier similaire à celui de l'amortissement d'un emprunt ou d'un prêt et non à celui d'une dette fournisseur. Les créances et dettes PPP postérieures à la période de construction changent ainsi de nature pour refléter, en substance, des échanges de flux de trésorerie. Elles rentrent alors dans le calcul de l'EFN.

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	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-11	15	-26
Coût de l'endettement financier net	-1 495	-1 448	-47
Autres charges et produits financiers	58	-20	78
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 447	-1 452	5

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Charges financières	-1 870	-1 907	37
Produits financiers	422	454	-32
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 447	-1 452	5

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.

31/12/2017

Rubrique au bilan
et classes d'instruments

En millions d'euros	Note	Non			Instruments financiers				Total	Juste valeur			
		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	2 418	301	2 719	-	2 719	-	-	2 719	2 719	-	2 719	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 491	42	1 533	-	1 533	-	-	1 533	1 923	-	1 923	-
Cash collatéral actif		-	1 657	1 657	-	1 657	-	-	1 657	1 657	1 084	573	-
Autres prêts et créances	6.1.2.3	711	144	855	-	855	-	-	855	875	1	871	3
Actifs financiers de concession	3.2	1 195	117	-	-	1 312	-	-	1 312	1 439	-	1 439	-
Sous-total prêts et créances		5 815	2 261	6 763	-	8 076	-	-	8 076	8 613	1 085	7 525	3
Actifs de retraite	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.4	229	0	-	229	-	-	-	229	229	-	38	191
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.5	-	51	51	-	-	51	-	51	51	51	0	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1 395	108	1 503	-	-	-	1 503	1 503	1 503	-	1 503	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	736	130	866	-	-	866	-	866	866	-	866	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.7	-	10 008	10 008	-	-	10 008	-	10 008	10 008	9 239	770	0
Total des actifs financiers courants et non courants		8 188	12 558	19 192	229	8 076	10 925	1 503	20 734	21 271	10 374	10 703	194
Emprunts obligataires		56 291	3 436	59 727	-	59 548	179	-	59 727	68 288	-	68 288	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2 463	100	2 563	-	2 563	-	-	2 563	2 567	0	2 566	0
Dettes de location-financement		641	217	858	-	858	-	-	858	857	0	857	0
Sous-total emprunts	6.1.2.6	59 395	3 752	63 147	-	62 968	179	-	63 147	71 711	0	71 710	1
dont:													
- évalués au coût amorti		54 364	3 592	57 956	-	57 956	-	-	57 956	66 419	0	66 418	1
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 884	128	5 012	-	5 012	-	-	5 012	5 113	-	5 113	-
- évalués selon l'option "juste valeur"		147	32	179	-	-	179	-	179	179	-	179	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2 739	31	2 769	-	-	-	2 769	2 769	2 769	-	2 769	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	590	182	772	-	-	772	-	772	772	-	772	-
Emprunts et dettes financières		62 724	3 965	66 689	-	62 968	952	2 769	66 689	75 253	0	75 252	1
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.7	-	4 331	4 331	-	4 331	-	-	4 331	4 331	1 953	2 378	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.6	1 275	-	-	1 275	-	-	-	1 275	1 275	-	-	1 275
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 465	270	2 736	-	2 736	-	-	2 736	2 736	-	2 736	-
Total des passifs financiers courants et non courants		66 464	8 567	73 756	1 275	70 035	952	2 769	75 031	83 595	1 954	80 366	1 276
Endettement financier net du groupe		58 439	-3 875	54 564	-	63 271	-9 974	1 266	54 564	62 718	-8 421	71 140	-2

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 145 M€.

31/12/2016

Rubrique au bilan et classes d'instruments

En millions d'euros	Note	Non			Instruments financiers				Total	Juste valeur			
		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	6.1.2.3	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	6.1.2.4	205	0	-	205	-	-	-	205	206	0	0	205
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	6.1.2.7	-	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	6.1.2.6	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	6.1.2.7	-	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	6.1.2.6	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 153M€.

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 1 159 M€ pour BPL, 1 067 M€ pour CNM et 491 M€ pour GSM-R (respectivement 1 074 M€, 993 M€ et 470 M€ au 31 décembre 2016).

— 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 reçoit les subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à compter de 2017, année d'achèvement des projets. 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 à 2017 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.

À 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 Autres prêts et créances

Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs ») ainsi que le portage « EOLE ». Ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

En cas d'indication objective d'une dépréciation des actifs financiers, à savoir une baisse significative et durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est constatée par le résultat. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

6.1.2.4 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 229 M€ (205 M€ au 31 décembre 2016), 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. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base de la quote-part des capitaux propres ou des perspectives de rentabilité.

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.

6.1.2.5 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.

6.1.2.6 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. À chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Elle est évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque l'engagement provient d'une transaction récente, et, à défaut, suivant le niveau 3. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.7 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	31/12/2017	31/12/2016	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	7 204	5 532	1 672
Disponibilités	2 804	2 739	65
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	10 008	8 271	1 737
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-275	-307	32
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	9 733	7 963	1 769

* 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 6 408 M€ au 31 décembre 2017 (4 648 M€ au 31 décembre 2016).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources

financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 4 120 M€ en 2017 (3 824 M€ en 2016). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 823 M€ (2 235 M€ en 2016).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 5 787 M€ en 2017 (négatifs de 5 179 M€ en 2016) :

— Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels pour 7 726 M€ en 2017 (7 761 M€ en 2016) ; ils sont détaillés en note 4.1.3 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 047 M€ en 2017 (769 M€ en 2016) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour -905 M€ en 2017 (-162 M€ en 2016).

— Ils sont compensés par :

- des incidences des variations de périmètre pour 55 M€ en 2017 (41 M€ en 2016), dont 180 M€ de trésorerie provenant de la cession STVA ;
- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 423 M€ en 2017 contre 401 M€ en 2016 ;

- des subventions d'investissement reçues pour 2 665 M€ en 2017 contre 2 234 M€ en 2016 ;

- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1 031 M€ en 2017 contre 814 M€ en 2016.

Les flux liés au financement du Groupe sont positifs de 3 466 M€ en 2017 (ils étaient positifs de 2 858 M€ en 2016). Ils proviennent principalement :

- du paiement des intérêts financiers nets pour 1 464 M€ (1 454 M€ en 2016) ;
- d'une augmentation des dettes de trésorerie pour 58 M€ (contre une augmentation des dettes de trésorerie de 814 M€ en 2016) ;
- de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 1 782 M€ (2 369 M€ en 2016). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à 0 M€ (0 M€ en 2016) ;
- de nouveaux emprunts, nets des frais et primes d'émission, pour 6 689 M€ (5 929 M€ en 2016) dont 4 878 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Réseau (4 391 M€ en 2016) et 1 428 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Mobilités (652 M€ en 2016).

6.1.2.8 Variations des passifs issus des activités de financement

Un nouvel amendement à la norme IAS 7 – État des flux de trésorerie demande de fournir des informations sur les variations des passifs issus des activités de financement indiqués dans l'état de flux de trésorerie ainsi que les variations des actifs financiers qui couvrent ces passifs.

Le rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture de l'état de situation financière consolidé des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers qui couvrent ces passifs s'établit comme suit :

En millions d'euros	31/12/16	Flux de trésorerie liés aux activités de financement						Variations non monétaires					31/12/17
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Variations des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre	Variations non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	70 664	6 689	-1 779	-63	-8	58	-4	-1 162	-76	179	61	196	74 755
Emprunts obligataires	55 862	6 306	-1 495		3			-949					59 727
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 311	370	-202		1			13	-69	158		-20	2 563
Dettes de location-financement	863	12	-82						-3	4	61	3	858
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	4 151				0	58		-168		0		15	4 055
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 177						-4	86		16			1 275
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 702				-12			-144	-4	1		-1	3 542
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 599			-63								200	2 736
Actifs (B)	7 286	0	3	-63	4	0	0	-815	-2	0	0	241	6 655
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 545							-12					1 533
Autres prêts et créances ICNE	4				0							-2	3
Dépôts et cautionnements	30		3						-2			-1	31
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	3 170				4			-803				-1	2 370
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 537			-63								245	2 719
Produits et charges financiers (C)	0	0	0	0	-1 452	0	0	0	0	0	0	0	-1 452
Charges					-1 810								-1 810
Produits					358								358
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	63 378	6 689	-1 782	0	-1 464	58	-4	-347	-74	179	61	-45	68 100

En millions d'euros	31/12/15	Flux de trésorerie liés aux activités de financement						Variations non monétaires					31/12/16
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Variations des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre	Variations monétaires des locations	Autres	Total
Passifs (A)	66 459	5 929	-2 370	0	-37	814	0	-193	-58	73	43	2	70 664
Emprunts obligataires	52 914	5 043	-1 386		-11			-755				57	55 862
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 544	875	-685		-2			-19	-39	31		-393	2 310
Dettes de location-financement	1 100	10	-298						-3	11	43		863
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	3 302					814		33	0	1		1	4 151
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 276							-129		30			1 177
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 066				-24			678	-15			-3	3 702
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 258											341	2 599
Actifs (B)	7 323	0	-1	0	-23	0	0	-367	0	0	0	355	7 287
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 556				0			-11					1 545
Autres prêts et créances ICNE	4				0								4
Dépôts et cautionnements	31		-1						0	0		0	30
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	3 553				-23			-356				-3	3 170
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 179											359	2 537
Produits et charges financiers (C)	0	0	0	0	-1 441	0	0	0	0	0	0	0	-1 441
Charges					-1 697								-1 697
Produits					256								256
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	59 137	5 929	-2 369	0	-1 454	814	0	174	-58	73	43	-353	63 377

6.1.2.9 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 2017 est de 108,5% comparée à 95,7% au 31 décembre 2016. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,01% pour l'exercice 2017 contre 3,5% pour l'exercice 2016.

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	31/12/2017				31/12/2016			
	+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)	9	0	-11	0	5	0	-5	0
Dettes en juste valeur sur option	4	0	-5	0	6	0	-6	0
Dérivés non qualifiés de couverture	10	0	-21	0	13	0	-22	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	15	769	-18	-850	22	797	-26	-893
Total	39	769	-54	-850	46	797	-59	-893

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	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Taux fixe	55 261	51 799	53 909	50 432
Taux variable	4 367	4 200	7 161	7 007
Taux d'inflation	3 520	3 037	2 078	1 597
Total des emprunts	63 147	59 036	63 148	59 036

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 2017, 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 0,17 % (0,27 % au 31 décembre 2016).

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	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Euro	50 395	47 177	62 420	58 367
Franc suisse	2 973	3 370	0	0
Dollar américain	2 594	1 535	283	233
Dollar canadien	260	279	34	31
Livre sterling	5 503	5 720	292	312
Yen	707	700	0	0
Dollar australien	133	77	74	77
Dollar hong-kong	239	93	0	0
Couronne norvégienne	63	69	0	0
Couronne suédoise	236	0	0	0
Dollar de Singapour	0	0	0	0
Autres	45	15	45	15
Total des emprunts	63 147	59 036	63 147	59 036

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, 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 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 de gasoil a entraîné le paiement d'un différentiel de strike de 0,193 M€.

Pour l'année 2017 et dans un contexte de baisse des prix du baril en deçà de 50 \$, il a été décidé de couvrir une partie de la consommation pétrole par la mise en place de dérivés, pour un volume de 8 400 tonnes. Ces dérivés ont dégagé sur l'exercice un gain de 0,236 M€.

Chez Keolis, six tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 6 822 tonnes de gasoil au 31 décembre 2017, ont été mis en place par Keolis SA et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels sont comptabilisés en tant que créances d'exploitation et présentent une juste valeur de +0,2 M€ à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 30 juin 2018 et le 30 septembre 2019.

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.

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, 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 2017, ils sont actifs pour 2 M€ (3 M€ au 31 décembre 2016) et passifs pour 3 M€ (15 M€ au 31 décembre 2016). La colonne « Cash collateral » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2017 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	2 372	0	2 372	774	1 417	181
Instruments financiers dérivés passifs	3 546	0	3 546	1 617	1 416	513
Position nette sur instruments dérivés	-1 174	0	-1 174	-843	1	-332

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

Au 31 décembre 2017 :

— Trois contreparties représentent 99% du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités. L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge ;

— 2 contreparties représentent 100% du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau, avant prise en compte des contrats de collatéralisation.

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 collatéralisation et la mensualisation des appels de marge ;

— 2 contreparties représentent 98% 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 Neu-CP (anciennement billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 049 M€, utilisé à hauteur de 800 M€ au 31 décembre 2017 (150 M€ au 31 décembre 2016) et en moyenne à hauteur de 390 M€ pendant l'exercice 2017, contre 70 M€ en 2016.

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 860 M€ au 31 décembre 2017 (1 130 M€ au 31 décembre 2016) et en moyenne à hauteur de 410 M€ pendant l'exercice 2017 (270 M€ sur 2016).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1 500 M€ non utilisée en 2017 (1 250 M€ non utilisée en 2016). Cette ligne est à échéance du 29 juin 2022. De son côté, SNCF Mobilités dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 815 M€ (780 M€ en 2016). 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 31/12/2017	2 937	402	2 529	6
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2016	2 630	1 461	1 163	6

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

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Moins d'1 an	3 674	3 130
De 1 à moins de 5 ans	13 974	11 481
De 5 à moins de 10 ans	20 356	21 265
De 10 à moins de 20 ans	16 452	14 508
20 ans et plus	9 418	8 467
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	25	41
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-752	144
Total	63 147	59 036
Juste valeur des dérivés non courants	3 329	3 549
Juste valeur des dérivés courants	213	153
Total emprunts et dettes financières	66 689	62 737

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 :

Flux d'échéances

31/12/2017

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	-79 966	-4 376	-18 786	-23 778	-19 918	-13 108
Capital	-57 597	-2 510	-12 013	-18 372	-15 224	-9 479
Flux d'intérêts	-22 370	-1 867	-6 773	-5 407	-4 694	-3 629
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 671	-109	-1 450	-603	-148	-361
Capital	-2 560	-96	-1 419	-580	-108	-357
Flux d'intérêts	-111	-13	-32	-23	-40	-4
Sur dettes de location-financement	-871	-227	-419	-107	-117	0
Capital	-858	-217	-414	-108	-119	0
Flux d'intérêts	-13	-11	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	-83 509	-4 712	-20 655	-24 489	-20 183	-13 469
Capital	-61 015	-2 822	-13 846	-19 060	-15 450	-9 836
Flux d'intérêts	-22 494	-1 890	-6 809	-5 429	-4 733	-3 633
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 331	-4 331				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-4 380	-289	-1 125	-1 177	-1 789	0
Capital	-2 736	-270	-915	-759	-791	0
Flux d'intérêts	-1 645	-18	-210	-418	-998	0
I - Total emprunts	-92 220	-9 332	-21 781	-25 666	-21 972	-13 469
Créances des partenariats publics privés (PPP)	4 336	318	1 113	1 116	1 789	0
Capital	2 719	301	907	720	792	0
Flux d'intérêts	1 617	17	206	396	998	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	1 944	99	858	988	0	0
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	537	99	358	81	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 841	1 833	90	846	66	7
Capital	2 801	1 795	89	845	66	7
Flux d'intérêts	40	38	1	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	10 008	10 008	0	0	0	0
II - Actifs financiers	19 130	12 258	2 061	2 949	1 855	7
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-924	-32	-88	-225	-358	-221
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-825	-109	-429	-273	-3	-10
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	1 046	69	148	239	392	199
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 028	153	567	301	6	1
III - Instruments financiers dérivés	326	81	197	41	37	-30
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-72 765	3 007	-19 522	-22 677	-20 080	-13 492

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
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	0	0	0	0
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 et cash collatéral	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

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						31/12/2017
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
Actifs financiers de concession	1 435	159	1 259	2	15	0
Capital	1 341	108	1 216	2	15	0
Flux d'intérêts	93	51	43	0	0	0

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

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	31/12/2017			31/12/2016		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	792	76	867	1 100	11	1 111
Dérivés de couverture de juste valeur	603	32	636	873	63	937
Dérivés de transaction	736	130	866	912	210	1 122
Total instruments dérivés actifs	2 131	239	2 370	2 885	284	3 170
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	2 560	48	2 608	2 738	54	2 792
Dérivés de couverture de juste valeur	178	-17	161	76	-10	66
Dérivés de transaction	590	182	772	736	109	844
Total instruments dérivés passifs	3 329	213	3 542	3 549	153	3 702

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 31/12/2017					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016				
	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	2	0	2	0	0	5	0	5
Swaps de devises	792	504	32	0	1 328	1 081	788	48	0	1 917
Achat à terme de devises	0	0	0	0	0	0	0	75	0	75
Vente à terme de devises	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Options sur devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés actifs	793	504	34	0	1 331	1 081	788	129	0	1 998
Swaps cambistes	0	0	27	0	27	0	0	2	0	2
Swaps de devises	1 647	153	2	0	1 801	1 588	57	0	0	1 645
Achat à terme de devises	0	0	51	0	51	0	0	0	0	0
Vente à terme de devises	0	0	0	0	0	2	0	2	0	3
Options sur devises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés passifs	1 647	153	79	0	1 879	1 589	57	4	0	1 651
Position nette s/devises	-854	351	-45	0	-548	-509	731	125	0	347

Aux 31 décembre 2017 et 2016 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 31/12/2017											
	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	425	363	1 940	1 658	150	128	705	602			3 220	2 752
Dollar américain	0	0	2 500	2 085					270	225	2 770	2 310
Dollar canadien							277	184			277	184
Livre sterling	0	0	800	902	500	564	1 551	1 748	1 304	1 469	4 155	4 683
Yen	4 000	30	32 000	237	26 500	196	0	0	25 066	186	87 566	649
Dollar australien					90	59					90	59
Dollar de Hong Kong			801	85	1 431	153					2 232	238
Couronne norvégienne							500	51			500	51
Couronne suédoise									2 290	233	2 290	233
Euro ⁽¹⁾			60	60							60	60
Total	393	393	5 027	5 027	1 099	1 099	2 585	2 585	2 113	2 113	11 217	11 217

(1) Ancien swap de devise EUR/ESP.

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			800	934			2 001	2 337	1 344	1 569	4 145	4 841
Yen			29 000	235	7 000	57	26 500	215	15 000	122	77 500	628
Dollar Australien												
Dollar de Hong Kong			801	98							801	98
Couronne norvégienne							500	55			500	55
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.

Engagements nominaux donnés 31/12/2017

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	317	5 070	1 386	3 102	2 414
Total	317	5 070	1 386	3 102	2 414

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

6.3.1.2 Swaps de devise ayant un sous-jacent actif

Engagements nominaux donnés 31/12/2017

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	
	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture
Franc suisse										
Dollar américain	36	30								
Dollar canadien										
Livre sterling										
Dollar australien										
Dollar néozélandais										
Dollar de Hong Kong										
Dollar de Singapour										
Total	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture	contre-valeur euro en devises	au cours de clôture
Dollar américain	32	31								
Livre sterling	2	2								
Total	32	31	0	0	0	0	0	0	0	0

Engagements nominaux reçus 31/12/2017

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 31/12/2016

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				

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 31/12/2017					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016				
	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	0	131	831	0	963	1	149	994	0	1 143
Swap payeurs de taux fixe	74	0	1	0	75	29	0	0	0	29
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments dérivés actifs	75	131	832	0	1 038	30	149	994	0	1 172
Swaps receveurs de taux fixe	4	9	0	0	13	5	8	0	0	14
Swap payeurs de taux fixe	956	0	691	0	1 647	1 195	0	832	0	2 027
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Options de taux	1	0	2	0	3	2	0	9	0	10
Instruments dérivés passifs	961	9	693	0	1 663	1 202	8	840	0	2 050
Position nette taux	-886	123	139	0	-624	-1 172	141	153	0	-878

Aux 31 décembre 2017 et 2016, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Dettes nette long terme	Dettes nette court terme	Dettes nette long terme	Dettes nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	5 739	0	5 123	181
Swaps payeurs de taux fixe	9 682	67	9 824	95
Swaps d'index	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	512	75	665	25

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 31/12/2017	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	-1 596	52	-27	-262	-915	-443
Emprunts non obligataires	-132	-20	-52	-20	-40	0
Dettes de location financement	-14	-4	-10	0	0	0
Prêts et créances	1	1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 741	29	-89	-282	-955	-443

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

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit - débiteur, + crédeur :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
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
Ouverture au 01/01/2017	-1 538
Recyclé en résultat	591
Variation de valeur efficace	-157
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	10
Clôture au 31/12/2017	-1 093

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	2017	2016
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	394	58
Variation de juste valeur des dérivés actifs	-309	-43
Variation de juste valeur des dérivés passifs	-98	-31
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-12	-16

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 2017, 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.

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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
Geodis	11	10	1
STVA	0	1	-1
Ermewa	7	6	1
CapTrain	21	20	1
Keolis	86	87	0
Autres	9	7	3
Total	135	131	4

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	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	5 401	5 073
Résultat net de l'exercice	34	40
Résultat global total	43	34
Flux de trésorerie généré sur la période	-16	50
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	-11	-12
Actifs courants	1 308	1 157
Actifs non courants	2 550	2 432
Passifs courants	1 933	1 845
Passifs non courants	1 532	1 353
Actif net	392	391

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 2017 (16 M€ au 31 décembre 2016).

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. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

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	31/12/2017	31/12/2016	Variations
(Charge) / produit d'impôt courant	-292	-329	37
(Charge) / produit d'impôt différé	472	190	282
Total	180	-139	319

Depuis la hausse du plafonnement instaurée par la loi de Finances rectificative pour 2016, la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires est de 226 M€ au 31 décembre 2017 contre 252 M€ au 31 décembre 2016. La charge comptabilisée en 2016 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 148 M€ sur 2017 (165 M€ sur 2016).

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 219 sociétés au 31 décembre 2017 (243 au 31 décembre 2016) 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. 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 2017 provient de :

— une activation d'impôts différés actifs de 1 102 M€ au vu des nouvelles perspectives de bénéfices imposables futurs, compte tenu, notamment, du remplacement, à compter du 1^{er} janvier 2019, du CICE non imposable par des diminutions de charges imposables.

— Compensée par :

- L'effet issu du changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2018, abaissant le taux d'impôt de façon progressive dès 2019 et jusqu'à 25,83% à compter de 2022. Le Groupe a donc réévalué ses impôts différés en fonction de ce nouveau taux, entraînant une charge d'impôt de 469 M€ ;

- Des variations d'impôts différés reconnus au bilan pour -149 M€.

Le produit d'impôt différé sur 2016 provient de :

— Une activation d'impôts différés actifs de 886 M€ au vu des nouvelles perspectives de résultat futur.

— Compensée par un effet issu du changement de taux

d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2017. Le taux d'impôt applicable devait être de 28,92% de façon progressive à partir de 2017. Toutes les entités françaises du groupe devaient être 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€.

Un contrôle fiscal a eu lieu sur l'EPIC SNCF Mobilités au titre de l'exercice 2014, sans conséquences significatives. Le contrôle reste en cours pour l'exercice 2015.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2017, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 150 M€.

Au 31 décembre 2016, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 17 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%, sans les contributions exceptionnelles de 15% et 15% qui s'appliquent aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur, respectivement, à 1 et 3 Mds€ au cours des exercices clos du 31 décembre 2017 au 30 décembre 2018. Ces contributions exceptionnelles sont traitées comme des différentiels de taux avec des effets non significatifs en résultat et dans la preuve d'impôt.

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net de l'exercice	1 365	550
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	33	53
Impôt sur les résultats	180	-139
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 151	635
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	-396	-219
Différences permanentes	-73	-74
Activation de déficits antérieurs	1 151	957
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-3	-6
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-20	0
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	-17	4
Différentiels de taux	-115	-307
Crédits d'impôts	136	119
Ajustements sur exercices antérieurs	-2	-1
Effets des changements de taux	-477	-614
IMPOT COMPTABILISÉ	180	-139
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	15,67%	21,83%

Des Lois de Finances successives ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— après être passé de 34,43% à 28,92% de façon progressive suivant la taille de l'entité entre 2017 et 2020, le taux d'impôt sur les résultats passe de façon progressive à 32,02% en 2019, 28,92% en 2020, 27,37% en 2021 puis 25,83% à compter du 1^{er} janvier 2022. Ce changement entraîne un effet négatif de 469 M€ sur la ligne « Effets des changements de taux » de la preuve d'impôt (négatif de 623 M€ sur 2016) ;

— 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 et supprimée depuis, la contribution ayant été jugée anticonstitutionnelle. Le remboursement à recevoir de l'État est traité de la même façon sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt avec un effet positif de 15 M€ en 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 127 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (108 M€ au 31 décembre 2016). Il devrait être supprimé à compter du 1^{er} janvier 2019 et remplacé par des diminutions de charges de personnel.

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2017 s'élèvent à 19,0 milliards d'euros contre 18,7 milliards d'euros au 31 décembre 2016. Sur ce montant, 17,0 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (16,6 milliards d'euros au 31 décembre 2016). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 4,2 milliards d'euros (5,9 milliards d'euros au 31 décembre 2016).

En millions d'euros	31/12/2016	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variations de périmètre et change	31/12/2017
Reports déficitaires	5 431	-385	-46	0	-53	4 947
Avantages du personnel	58	-15	8	-1	0	50
Différences de valeur sur les immobilisations	-363	-32	19	0	11	-366
Location financement	1	0	-19	0	0	-17
Provisions réglementées	-144	3	0	0	6	-134
Instruments financiers	499	24	-174	1	-4	345
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-309	50	0	0	10	-249
Résultats internes	164	-12	0	0	0	152
Total retraitements de consolidation	-94	17	-166	0	23	-221
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	5 230	-762	-7	2	-7	4 456
Impôts différés non reconnus	-5 918	1 603	70	0	41	-4 203
Impôts différés nets reconnus	4 649	473	-149	2	4	4 979
Impôts différés actif	4 842	0	0	0	0	5 168
Impôts différés passif	192	0	0	0	0	189
Impôts différés nets au bilan	4 649	0	0	0	0	4 979

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	31/12/2017	31/12/2016
Subventions d'exploitation reçues	113	77

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	31/12/2017	31/12/2016
Redevances d'accès*	1820	1831
Compensations Fret	62	78

* Dont redevances TER 1384 M€ et redevances TET 435 M€ (1 391 M€ et 440 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	31/12/2017	31/12/2016
Actifs financiers courants	9	11
Actifs financiers non courants	270	275
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'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2016) 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 :

- 1 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2017 (0 M€ pour 2016).

- 95 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2017 (241 M€ pour 2016).

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		2 990	413	2 537	40	2 688
Sûretés personnelles		49	11	4	34	55
Sûretés réelles		4	0	4	0	4
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.2.6	2 937	402	2 529	6	2 630
Engagements liés aux activités opérationnelles		10 367	2 614	6 688	1 065	7 649
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	5 918	1 099	4 487	333	2 878
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	1 557	332	1 017	208	1 556
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	111	79	30	2	219
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 388	799	552	37	1 591
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	434	174	220	40	450
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	948	126	382	440	928
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		11	5	0	6	28
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)		0	0	0	0	0
Engagements liés au périmètre consolidé		17	10	0	7	18
Garanties de passif		0	0	0	0	1
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	10	0	7	17
Autres engagements reçus		9	0	8	0	8
Total engagements reçus		13 382	3 037	9 233	1 112	10 363

Engagements donnés (en M€)	Notes	Montant des engagements par période			Engagement total	
		Engagement total	A moins d'un an	De un à cinq ans		Plus de cinq ans
Engagements liés au financement		1 683	682	261	741	1 828
Sûretés personnelles	9.1.1.1	194	125	42	27	252
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	9.1.1.1	740	42	169	529	824
Sûretés réelles		750	515	50	185	751
Engagements liés aux activités opérationnelles		16 259	4 739	9 389	2 131	14 006
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	6 828	1 839	4 769	219	4 413
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	3 467	1 055	2 293	119	3 439
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	109	79	30	0	217
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 677	293	259	1 126	1 573
Cautions douanes (activité Geodis)		166	128	11	27	175
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	1 490	354	765	370	1 560
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	1 816	499	1 052	265	1 969
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9.1.2.6	218	212	4	2	175
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.7	489	279	207	3	485
Engagements liés au périmètre consolidé		12	1	9	2	9
Autres engagements liés au périmètre consolidé		12	1	9	2	9
Autres engagements donnés		43	8	28	7	23
Total engagements donnés		17 996	5 429	9 686	2 881	15 865

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.3 Sûretés personnelles

Les engagements donnés ont diminué de 59 M€ au 31 décembre 2017, dont 35 M€ suite à l'extinction d'engagements pré-exploitation lors du démarrage d'un contrat KEOLIS aux Pays-Bas et pour 15 M€ lié à la sortie d'Akiem.

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.

9.1.2 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.

La hausse des engagements reçus sur 2017 pour 3 041 M€ est due principalement à :

- de nouveaux engagements de 71 rames RER NG pour 1 461 M€ et de 83 rames Régio2N pour 1 113 M€ diminués des appels de fonds réalisés sur la période pour 291 M€ concernant les rames NAT, Tram Train et Régio2N;

- une augmentation des engagements de subventions à recevoir des AO pour 297 M€ liés à la maintenance du matériel roulant;

- une hausse des garanties de rémunération sur les investissements de matériel ferroviaire de 388 M€ concernant les acquisitions des 32 rames Régio2N partiellement atténuée par la diminution liée aux remboursements de la dette;

- une nouvelle convention de financement avec l'AFIFT de 30 rames Régiolis supplémentaires pour 283 M€ compensée par l'encaissement d'appels de fonds pour 212 M€ sur les conventions de financement des 40 rames Omnéo et des 34 rames Regiolis.

L'augmentation des engagements donnés de 2 415 M€ s'explique par :

- la contractualisation des nouveaux programmes d'investissement pour 2 971 M€ concernant les 71 rames RER NG avec Alstom pour 1 399 M€, les 83 rames Régio2N avec Bombardier pour 920 M€, les 15 rames TGV 3UFC avec Alstom pour 416 M€ et les 30 rames Regiolis pour 236 M€;

- la levée d'option sur l'acquisition des 32 rames Régio2N pour 156 M€;

- une hausse des conventions de modernisation du matériel roulant 229 M€ chez TER pour 205 M€ et chez Transilien pour 24 M€;

- une compensation à la baisse par des acomptes versés et des livraisons effectuées pour 973 M€ concernant les rames TGV 2N2 (334 M€), les rames NAT (162 M€), les rames Régio2N (120 M€), les rames Tram Train (44 M€), les 40 rames Omnéo (51 M€), les 34 rames Régiolis (110 M€) et les rames Siemens chez Eurostar (152 M€).

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La variation nette des engagements donnés d'achat d'immobilisation pour 28 M€ s'explique :

— à la hausse pour 679 M€ concernant :

- des projets de créations et d'adaptations des ateliers de maintenance devant accueillir les rames RER NG pour 340 M€, les rames Régis et Omneo pour 68 M€ ;
- des projets de modernisation de la billettique pour 94 M€ ;
- des nouveaux investissements chez SNCF Gares & Connexions pour 141 M€ dont le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) Lyon Part Dieu pour 115 M€ ;

— diminuée de 85 M€ suite à l'avancement des projets chez Transilien, à la baisse des capacités de production par SNCF Réseau et aux décalages de plusieurs projets, ainsi qu'une baisse des engagements relatifs aux projets PPP pour 551 M€ chez SNCF Réseau.

La variation nette des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire pour 1 M€ s'explique par :

— le Plan État/Région (CPER) pour 81 M€ relatif à la convention de financement pour l'extension du réseau et de l'augmentation du projet EOLE à hauteur de 173 M€ atténué par une baisse de 122 M€ suite au report de certains projets sur le prochain PQI (Plan Quadriennal d'Investissements) ;

— le Hors Plan État/Région (CPER) pour 91 M€ relatif essentiellement aux projets de modernisation de la billettique ;

— par des investissements liés aux ateliers TER devant accueillir les rames Régis et Omneo pour 42 M€ ;

— des subventions à recevoir pour 133 M€ concernant des investissements liés aux ateliers TER devant accueillir les rames Régis et Omneo pour 36 M€, des nouveaux projets chez Gares & Connexions pour 91 M€ dont le PEM Lyon Part Dieu pour 75 M€.

— la baisse des subventions liées aux projets PPP pour 423 M€.

Par ailleurs, les engagements donnés relatifs aux achats d'immobilisations et aux projets ferroviaires de SNCF Réseau s'expliquent comme suit :

— **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 S'-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 Île de France Mobilités (ex STIF).

9.1.2.3 Promesses de vente immobilière

La baisse des engagements liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par les ventes effectuées par la Division Immobilière, les filiales S2FIT et EFA respectivement rue d'Amsterdam, rue de Londres à Paris et sur le site La Chapelle International.

9.1.2.4 Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières données augmentent de 105 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC SNCF Mobilités pour 10 M€ et sur Keolis pour 81 M€ dont la signature d'un nouveau contrat à Manchester pour 57 M€ et d'un renouvellement de garantie à Docklands pour 17 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 nette pour 190 M€ est liée principalement à l'avancement des contrats des rames Regio2N et Régis chez Intercités et TER pour 300 M€ ainsi que des nouvelles cautions chez Transilien les rames RER NG et NAT pour 110 M€.

Les garanties financières données et reçues des tiers, dans les comptes de SNCF Réseau, sont détaillées de la façon suivante :

— Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2017 principalement de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne.

— Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès de Eiffage Rail Express, d'OCVIA et de VINCI Construction.

La garantie émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Épargne s'élève à 757 M€ au 31 décembre 2017 comme au 31 décembre 2016.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

La baisse nette de 223 M€ des engagements donnés de contrats de locations simples mobiliers et immobiliers s'explique, dans les comptes de SNCF, principalement par :

- de nouveaux baux immobiliers pour 121 M€;
- de nouveaux contrats de locations de train chez Keolis à hauteur de 84 M€ atténués par la sortie du périmètre de STVA pour 50 M€;
- la résiliation d'un contrat de location de matériel ferroviaire avec Akiem pour 127 M€ et de baux immobiliers pour 45 M€;
- au passage du temps des contrats de location immobilière pour 187 M€.

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 43 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons. La hausse est liée à de nouvelles réservations de KEOLIS en Allemagne.

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 2017.

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.

9.2 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.

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

9.3.1 Affacturage Geodis

SNCF Mobilités a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 121 M€ de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

9.3.2 Cession de la créance CICE

En 2016, 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 sur le groupe d'intégration fiscale français Keolis. 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. 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. À 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 s'est traduite pour le Groupe par un encaissement net de 58 M€ sur 2017 (50 M€ sur 2016) parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

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. 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 a été réalisée sur décembre 2016, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À 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 monétisation s'est traduite pour le Groupe par un encaissement net de 316 M€ sur 2016 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 :

	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	847	836	11
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	1	1	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	47	52	-5
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	69	67	2
Périmètre total	964	956	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 6.1.2.34 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— Actifs non courants : 4 432 M€ (4 338 M€ en 2016) ;

— Passifs non courants (dettes) : 2 402 M€ (2 391 M€ en 2016).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,38 milliards d'euros (2,36 milliards d'euros au 31 décembre 2016).

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%). Étant 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 : 1 937 M€ (1 787 M€ au 31 décembre 2016) ;

— passifs non courants : 1 924 M€ (1 756 M€ au 31 décembre 2016).

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

NI: 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, TER, 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	IN	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%	95%	95%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	RE 4A	IG	59%	59%	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	60%	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	Keolis Danmark	IG	100%	70%	75%	52%
	GRANDE BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		Keolis-Amey Metrolink	IG	60%	42%	0%	0%
		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	IN	20%	14%	20%	14%
	SUEDE	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 Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Brest	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Caen	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis CIF	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 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%	33%	23%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	100%	70%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
	Métier	SNCF Logistics					
	AFRIQUE DU SUD	Geodis Wilson, South Africa (Pty.) Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
AMÉRIQUES	BRESIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉtatS UNIS	Geodis USA, Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions USA Inc	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.	IN	20%	20%	20%	20%
		Geodis Wilson Hong Kong Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZELANDE	Geodis Wilson. New Zealand Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	TAIWAN	Geodis Wilson Taiwan 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 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	NI	0%	0%	100%	98%
	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%
	GRANDE BRETAGNE	STVA UK	NI	0%	0%	100%	98%
		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%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1	
FRANCE	LUXEMBOURG	Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%	
		Cap Train Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
		Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%	
		LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%	
		Lexsis (ex. BM Sidérurgie Luxembourg)	NI	0%	0%	100%	100%	
		PAYS BAS	Geodis BM 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%
		POLOGNE	Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%
		SUEDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
		SUISSE	Geodis Wilson Holding AB	IG	100%	100%	100%	100%
			PIRSCO SA	IG	100%	100%	45%	45%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
			BLS CARGO	IN	45%	45%	0%	0%
			AKIEM Holding	CE	50%	50%	50%	50%
			AKIEM SAS	CE	50%	50%	50%	50%
			ALPS1	CE	50%	50%	50%	50%
			BM Virolle	IN	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 BM Réseau	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%			
Geodis Logistics Ile-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 Freight Forwarding France	IG	100%	100%	100%	100%			

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		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%
		SCO Aerospace and Defence	IG	100%	100%	100%	100%
		SCI Ney - Geodis	IG	100%	100%	100%	100%
		S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis - Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		STVA SA	NI	0%	0%	98%	98%
		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 Aménagement	IG	100%	100%	100%	100%
		Corporate					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	DIRECTION DIGITALE & SI	IG	100%	100%	0%	0%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT-FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Entreprise ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Matériel EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC S&F (hors DFT-FM) ^{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	Systra	IN	42%	42%	42%	42%

O4—
RAPPORT
DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

ERNST & YOUNG Audit

Membre du réseau Ernst & Young Global Limited
Tour First
TSA 14444

92037 Paris-La Défense Cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

GROUPE SNCF

Exercice clos le 31 décembre 2017

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**Opinion avec réserves**

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 avons effectué l'audit des comptes consolidés de l'entreprise SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous les réserves décrites dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de cet exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Fondement de l'opinion avec réserves**■ Motivation des réserves**

- Comme mentionné en note 5.3.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, l'entreprise 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 l'approbation du contrat de performance par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2016 SNCF Réseau avait identifié des indices de variation de valeur de ces actifs et avait en conséquence mis en œuvre à la clôture de l'exercice 2016 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 reposaient tous deux sur des hypothèses tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau et qui avaient permis de confirmer la valeur économique du réseau.

Au 31 décembre 2017, la suppression du CICE ainsi que les évolutions de cotisations patronales et salariales inscrites dans les lois de finance et loi de financement de la sécurité sociale pour 2018 ont constitué des indices de variation de valeur. Un nouveau test de dépréciation et une nouvelle évaluation des impôts différés ont donc été réalisés, selon la même méthodologie qu'au 31 décembre 2016.

Ainsi, pour le réseau en service, l'entreprise 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 l'Entreprise 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 déduction faite de la dépréciation de 9,6 milliards d'euros et, d'autre part, une valeur de 3,5 milliards d'euros d'actifs d'impôts différés, reflétant l'équilibre de négociations entre l'Entreprise 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 de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Enfin, la valeur terminale, qui constitue 95% 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 note 5.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et l'EPIC SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, le plan stratégique de Gares & Connexions avait été modifié au cours du second semestre de l'année 2016, 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. Au 31 décembre 2017, l'entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur.

La sensibilité de la valeur recouvrable de ces actifs aux hypothèses économiques et financières reste très élevée au 31 décembre 2017. Plusieurs aléas et incertitudes importants continuent de peser sur les perspectives économiques et financières de l'UGT Gares & Connexions, à savoir, (i) un modèle économique et tarifaire, et par conséquent un projet de Document de Référence des Gares 2018-2019, qui sont toujours en cours de discussion avec l'ARAFER, (ii) un transfert possible des gares et de leur gestion hors de l'EPIC SNCF Mobilités, notamment dans le contexte de la mission de concertation menée par le gouvernement en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire, 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 ces dernières années, 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 l'EPIC SNCF Mobilités.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses retenues pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels, dont le montant des dépréciations pourrait augmenter pour ceux de l'UGT Infrastructure, et varier pour ceux de l'UGT Gares & Connexions, dans les deux cas de manière importante et avec des conséquences significatives sur la valeur des actifs d'impôts différés.

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 32,8 milliards d'euros (ii) la valeur nette après dépréciation des actifs de l'UGT Gares & Connexions de 1,7 milliards d'euros (iii) et le montant des actifs d'impôts différés ressortant à 5,2 milliards d'euros.

■ Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

■ Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2017 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observations

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 5.3.1.4, 5.3.2.1 et 5.3.2.2 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.

Justification des appréciations

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre les points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous portons à votre connaissance les appréciations suivantes qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

- Comme indiqué dans la note 5.3 « 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, et vérifié que l'information donnée dans la note 5.3 aux comptes consolidés est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 6 « Avantages du personnel » et 4.3.2 « 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 6 et 4.3.2 aux comptes consolidés fournissent une information appropriée.

Vérification du rapport sur la gestion du groupe

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 sur la gestion du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil de surveillance.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- ▶ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- ▶ concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2018

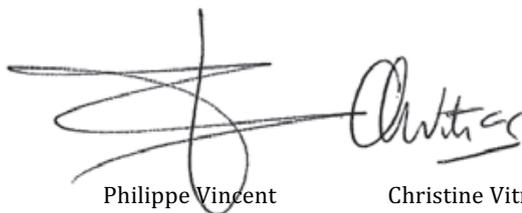
Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



Laurent Daniel



Philippe Vincent

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