

31 DÉCEMBRE 2016

RAPPORT FINANCIER SNCF MOBILITÉS

O1 — RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ
PAGE 04

O2 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
PAGE 26

O3 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE ET LE CONTRÔLE
INTERNE DU GROUPE SNCF MOBILITÉS
PAGE 108

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
PAGE 110

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 23 FÉVRIER 2017,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés annuels sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport d'activité annuel ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

GUILLAUME PEPY
LE PRÉSIDENT

MATHIAS EMMERICH
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ
PERFORMANCE

O1 — RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2016	6
1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE	6
2. CHIFFRES CLÉS	7
3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	7
RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	9
1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	9
2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS	12
3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET	19
4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS	21
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	22
6. VOLET SOCIAL	23
7. ENJEUX ET PERSPECTIVES	23
GOVERNEMENT D'ENTREPRISE	25
1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	25
2. L'ÉQUIPE DIRIGEANTE	25

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2016

1 ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2016

1.1 RÉDUCTION DE LA DOTATION EN CAPITAL

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

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

1.2 CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT

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

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

1.3 REPRISE DE LA PERTE DE VALEUR SUR GARES & CONNEXIONS

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

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

1.4 INTERCITÉS

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

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

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

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

1.5 PERTE DE CONTRÔLE DANS AKIEM

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100% Akiem, le groupe a cédé 50% des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération, suspendue à la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, est intervenue le 30 juin 2016. Depuis cette date, la société Akiem est comptabilisée par mise en équivalence. Au 31 décembre 2015, en application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

1.6 ENCAISSEMENT ANTICIPÉ DE LA CRÉANCE DE CRÉDIT D'IMPÔT POUR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'EMPLOI (CICE)

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

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

1.7 SORTIE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPÉENNE (BREXIT)

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

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

1.8 MOUVEMENT SOCIAL

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

2 CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015*
Chiffre d'affaires	30 517	29 296
Marge opérationnelle	2 284	2 401
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 284	2 597
Résultat opérationnel courant	878	558
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 238	-1 331
Résultat financier	-301	-265
Résultat net - part du groupe	511	-2 187
Capacité d'autofinancement	1 475	1 654
Investissements nets	1 961	1 845
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	925	485
ROCE ¹	5,2%	2,7%
Effectifs	193 718	196 152

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

1- ROCE ou return on capital employed = résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence sur capitaux employés moyens.

Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Endettement net	7 974	7 772

3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

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

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

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

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

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

3.2 NOUVEAU DÉCOUPAGE SECTORIEL

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

3.3 SIGNATURE DES ACTES DE VENTE DE BIENS IMMOBILIERS

Des cessions immobilières ont été conclues courant janvier 2017 et générées des plus-values immobilières pour un montant global de 103 M€. Ces résultats de cessions seront comptabilisés sur 2017 sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Sur ces cessions, un montant de 86 M€ a été encaissé dont 41 M€ tout début janvier 2017.

3.4 ÉMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

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

3.5 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE (CST)

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

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

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

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

3.6 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRR 2018

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

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015*	Variation	
			2016 (en M€)	vs 2015 (en%)
Chiffre d'affaires	30 517	29 296	1 221	4,2%
Péages	-4 248	-4 179	-68	1,6%
Achats et charges externes hors péages	-12 458	-11 519	-939	8,1%
Impôts et taxes	-1 036	-996	-41	4,1%
Charges de personnel	-10 923	-10 623	-300	2,8%
Autres produits et charges	431	422	10	2,3%
Marge opérationnelle	2 284	2 401	-117	-4,9%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 284	2 597	-313	-12,1%
Dotations aux amortissements	-1 442	-1 585	143	-9,0%
Variation nette des provisions	36	-258	294	-114,0%
Résultat opérationnel courant	878	558	320	57,3%
Résultat de cession d'actifs	138	240	-102	-42,6%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	26	686	-660	-96,2%
Pertes de valeur	149	-2 742	2 892	-105,4%
Résultat opérationnel	1 191	-1 258	2 449	-194,7%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	47	-73	120	-164,1%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 238	-1 331	2 569	-193,0%
Coût financier net des avantages du personnel	-21	-6	-16	274,7%
Coût de l'endettement financier net et autres	-279	-260	-20	7,6%
Résultat financier	-301	-265	-35	13,3%
Résultat avant impôt	937	-1 597	2 534	-158,7%
Impôt sur les résultats	-443	-657	213	-32,5%
Résultat net des activités ordinaires	494	-2 254	2 747	-121,9%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	69	-69	-100,0%
Résultat net de l'exercice	494	-2 184	2 678	-122,6%
Résultat net - Part du groupe	511	-2 187	2 698	-123,4%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-18	2	-20	-851,1%
Marge opérationnelle / chiffre d'affaires	7,5%	8,2%		
Marge opérationnelle hors amende concurrence/CA	7,5%	8,9%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	2,9%	1,9%		
ROCE ¹	5,2%	2,7%		

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

1- Définition du ROCE donnée dans les Chiffres clés.

1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

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

En millions d'euros	Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Voyageurs	
SNCF Transilien, Régions et Intercités	Variations de périmètre 2015¹
	Déconsolidation SNCF Infra - effet indirect 40
	Création de l'EPIC SNCF - effet indirect 7
	Autres 0
Voyages SNCF	Variation de périmètre 2015¹
	Création THI Factory 40
	Prise de contrôle Eurostar 405
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect -32
	Déconsolidation SNCF Infra - effet indirect 4
	Création EPIC SNCF - effet indirect 2
	Variation des taux de change -64
Gares & Connexions	Variations de périmètre 2015¹
	Déconsolidation SNCF Infra - effet indirect 27
	Création de l'EPIC SNCF - effet indirect 6
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect -6
SNCF Logistics	
Geodis TFMM Ermewa STVA & Autres	Variations de périmètre 2016
	Perte de contrôle Akiem (Ermewa) -21
	Prise de contrôle Thalès Geodis Freight Logistics (Geodis) 15
	Variations de périmètre 2015¹
	Acquisition Groupe OHL (Geodis) 1 090
	Déconsolidation SNCF Infra - effet indirect (Tous) 54
	Création EPIC SNCF - effet indirect (Tous) 4
	Autres -1
	Variation des taux de change (Tous) -113
Keolis	
	Variations de périmètre 2016
	Acquisition Transports Daniel Meyer 30
	Acquisition Ormont Transport 8
	Acquisition Le Cab 12
	Acquisition Cars Gembloutois 2
	Autres 1
	Variations de périmètre 2015¹
	Acquisition Groupe ATE 41
	Acquisition Voyages Fouache 6
	Autres 3
	Variation des taux de change -25
Corporate	
	Variations de périmètre 2016
	Perte de contrôle Akiem - effet indirect 6
	Variations de périmètre 2015¹
	Acquisition Ouicar 3
	Déconsolidation SNCF Infra - effet indirect 63
	Création EPIC SNCF - effet direct -8
	Création EPIC SNCF - effet indirect 25
	Prise de contrôle Eurostar - effet indirect -3
	Variation des taux de change 0
Total des effets périmètre et change	1 622

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

1.2 RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2016

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 30 517 M€ à fin décembre 2016, soit une augmentation de 1 221 M€ (+4,2%) par rapport à 2015 qui s'explique par :

- un effet périmètre pour 1 824 M€ (voir 1.1);
- un effet change pour -202 M€ (voir 1.1);
- une variation organique pour le groupe de -402 M€ (-1,4%) celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien, Régions et Intercités	-43 M€	-0,5%
Voyages SNCF	-284 M€	-4,3%
Gares & Connexions	60 M€	+15,5%
SNCF Logistics	-60 M€	-0,7%
Keolis	-8 M€	-0,2%

1.2.2 Marge opérationnelle

À 2 284 M€ en 2016, la marge opérationnelle se dégrade de 117 M€, soit de 4,9%. Hors amende concurrence (voir note 4.5.2.1 des comptes consolidés annuels), la marge opérationnelle se dégrade de 313 M€. Le taux de marge opérationnelle (hors amende concurrence) sur chiffre d'affaires passe de 8,9% à 7,5% entre 2015 et 2016.

La perte de marge opérationnelle consécutive aux mouvements sociaux du premier semestre 2016 a été estimée à 131 M€.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation 2016 vs 2015			
			à périmètre et change constants		et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	30 517	29 296	1 221	4,2%	-402	-1,4%
Charges de personnel	-10 923	-10 623	-300	2,8%	-71	0,7%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	11 037	10 045	-992	9,9%	202	-2,0%
Péages	-4 248	-4 179	-68	1,6%	79	-1,9%
Énergie de traction et carburant	-990	-1 053	63	-6,0%	99	-9,4%
Impôts et taxes	-1 036	-996	-41	4,1%	-24	2,4%
Marge opérationnelle (MOP)	2 284	2 401	-117	-4,9%	-116	-4,9%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 284	2 597	-313	-12,1%	-312	-12,0%
Taux MOP / CA	7,5%	8,2%				
Taux MOP hors amende concurrence / CA	7,5%	8,9%				

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

La baisse des **péages** de 79 M€ (-1,9%) est due pour 71 M€ à l'effet des conflits sociaux du premier semestre 2016.

Les achats d'**énergie de traction et carburant** diminuent de 99 M€ (-9,4%) sous les effets conjugués d'une baisse des volumes et d'une baisse des prix du pétrole et de l'électricité.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 878 M€, en hausse de 320 M€ par rapport à 2015.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 1,9% en 2015 à 2,9% en 2016.

La dégradation de la marge opérationnelle (117 M€) est compensée par la variation nette des provisions: reprise nette de 36 M€ en 2016 à comparer à une dotation nette de -258 M€ en 2015.

Par ailleurs les dotations aux amortissements reculent de 143 M€ en lien principalement avec les pertes de valeur constatées en fin d'exercice 2015 sur les actifs TGV.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 2 449 M€ et s'établit à 1 191 M€.

Le **résultat de cession d'actifs** 2016 se compose à hauteur de 68 M€ du résultat généré par l'opération de périmètre Akiem (voir point 1.5 des événements majeurs de l'exercice). Le reliquat de ce poste est constitué essentiellement de cessions immobilières.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est principalement affecté par la perte de contrôle dans Akiem (voir point 1.5 des événements majeurs de l'exercice); en 2015 ce poste était affecté par la prise de contrôle d'Eurostar International Limited.

Le poste **pertes de valeur** 2016 (+149 M€) se compose essentiellement d'une reprise de dépréciation de 273 M€ de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions (voir point 1.3 des événements majeurs de l'exercice) et de la dépréciation des actifs Intercités pour -84 M€ (voir point 1.4 des événements majeurs de l'exercice). En 2015 ce poste se composait principalement de la dépréciation des actifs TGV pour -2 200 M€ ainsi que de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions pour -450 M€.

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

Le solde de ce poste était constitué en 2015 à hauteur de -91 M€ de la quote-part de résultat net d'Eurostar International Limited (EIL) sur les 5 premiers mois de l'année; celle-ci avait été affectée par le rachat par EIL de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

1.2.6 Résultat financier

Le résultat financier se dégrade de 35 M€ ; cette variation est liée principalement à l'évolution des hypothèses d'évaluation de la provision pour avantages du personnel (voir note 5 des comptes consolidés annuels).

1.2.7 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats diminue de 213 M€ entre 2015 et 2016. L'exercice précédent avait été affecté par des dépréciations des impôts différés de l'EPIC SNCF Mobilités pour 272 M€. Par ailleurs la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) augmente à 252 M€ en 2016 contre 200 M€ en 2015. La charge comptabilisée inclut un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015.

1.2.8 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 511 M€, contre une perte de -2 187 M€ en 2015, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de -18 M€.

La progression de 2 698 M€ du résultat est imputable à hauteur de 2 677 M€ à des éléments non récurrents constitués principalement des pertes de valeur constatées.

Le résultat net récurrent recule de 21 M€ et s'établit à + 289 M€ à la fin de l'exercice 2016.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) progresse de 2,7 % à 5,2%.

2 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

L'activité du groupe SNCF Mobilités est organisée autour de trois métiers appuyés par des fonctions support: SNCF Voyageurs, SNCF Logistics et Keolis. Au sein de ces métiers, l'activité du groupe SNCF Mobilités est structurée en huit secteurs.

SNCF Voyageurs est composé des trois secteurs suivants:

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

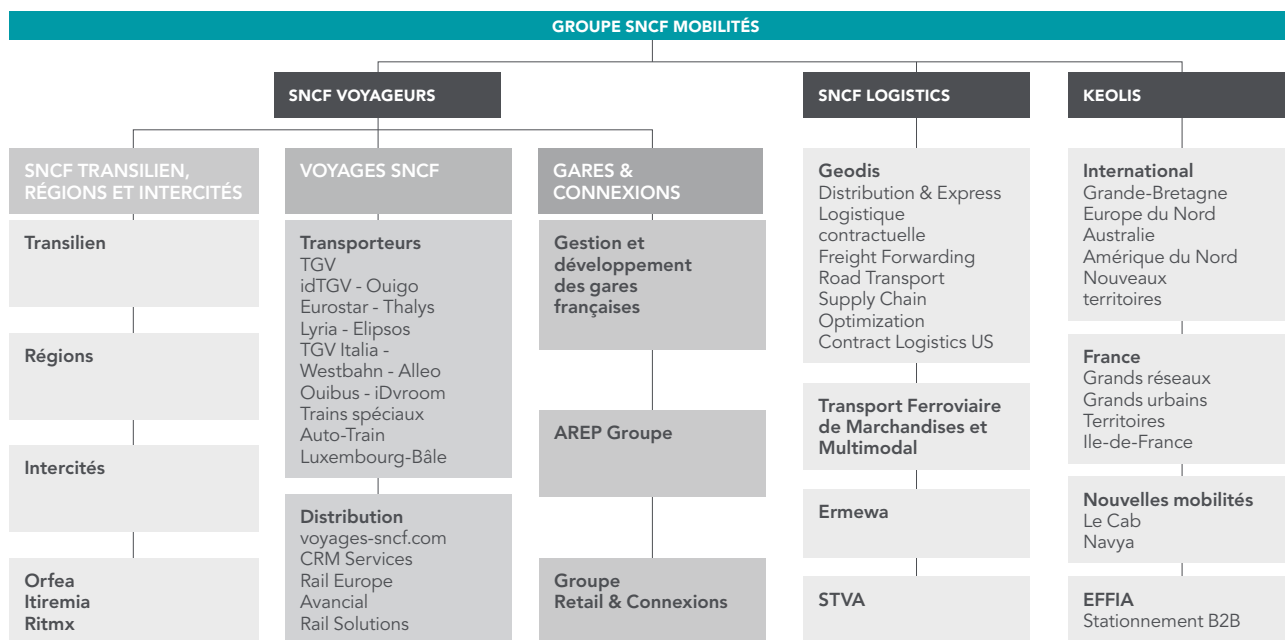
SNCF Logistics est découpé en quatre secteurs:

— Geodis, Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal (TFMM), Ermewa et STVA.

Keolis forme à lui seul un secteur.

SNCF Infra, activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour SNCF Réseau et d'ingénierie, intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est sortie du groupe SNCF Mobilités au 1^{er} juillet 2015, et ne contribue plus, à partir de cette date, aux résultats et au bilan consolidés. Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant ont fait l'objet d'un reclassement sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat 2015.

L'activité de SNCF Infra est toujours commentée au point 2.4.



Seules les principales filiales sont présentées dans cet organigramme ainsi que dans les organigrammes figurant plus loin.

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 (les données financières par secteur figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif groupe):

En millions d'euros	SNCF voyageurs	SNCF Logistics	Kéolis	Corporate	SNCF Mobilités
chiffre d'affaires externe	15 136	10 040	4 978	364	30 517
Marge opérationnelle	1 319	490	294	180	2 284
Résultat opérationnel courant	646	161	41	29	878
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	648	177	67	33	925
Investissements nets	-1 105	-385	-264	-208	-1 961

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par secteur sont présentées non retraitées des effets périmètre et change.

La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non plus le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par secteur est un 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 secteur, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

Le chiffre d'affaires aux bornes est la somme des chiffres d'affaires internes et externes présentés en note 3.1 des comptes consolidés annuels.

2.1 SNCF VOYAGEURS

En millions d'euros	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Total SNCF Voyageurs
Chiffre d'affaires externe	7 876	6 816	443	15 136
Marge opérationnelle	481	633	206	1 319
Résultat opérationnel courant	319	230	98	646
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	319	232	97	648
Investissements nets	-152	-733	-219	-1 105

2.1.1 SNCF Transilien, Régions et Intercités

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

SNCF Transilien, Régions et Intercités propose des services de transport de proximité, liaisons moyenne distance (Intercités) et services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien)

ainsi que des services associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx) et à l'hébergement des salariés du groupe (Orfea).

En millions d'euros	Année 2016	Année 2015	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	7 876	7 872	4
Marge opérationnelle (MOP)	481	539	-58
MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien, Régions et Intercités	6%	6,3%	
Résultat opérationnel courant	319	201	118
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	319	201	118
Investissements nets	-152	-163	11

Faits marquants

Transilien

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

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

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

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

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

Régions

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

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

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

Intercités

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

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

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

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 est quasiment stable par rapport à 2015 (+4M€). Retraité des effets périmètre, le chiffre d'affaires est en baisse de 43M€ (-0,5%) dont -51M€ sur l'activité Régions et -18M€ sur l'activité Intercités. L'activité de Transilien progresse de 25M€. Les mouvements sociaux du premier semestre 2016 ont affecté le chiffre d'affaires du secteur à hauteur de 115M€.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, Régions et Intercités diminue de -58M€ (-11%) entre 2015 et 2016. Cette évolution est en très grande partie liée à l'effet des grèves.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 118M€ en lien avec une évolution favorable de la variation nette des provisions de 185M€ (voir point 1.4 des événements majeurs de l'exercice).

— Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien, Régions et Intercités sont stables.

Perspectives 2017

Transilien

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

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

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

Régions

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

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

Intercités

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

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

2.1.2 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	voyages-sncf.com CRM Services Rail Europe Avancial Rail Solutions		

Voyages SNCF propose à ses clients :

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

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

En millions d'euros	Année 2016	Année 2015	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	6 816	6 746	70
Marge opérationnelle (MOP)	633	867	-235
MOP/CA aux bornes de Voyages SNCF	8,5%	11,7%	
Résultat opérationnel courant	230	307	-77
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	232	204	28
Investissements nets	-733	-599	-134

Faits marquants

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

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

— Ouibus a annoncé cet été l'extension de son réseau. Il multiplie par quatre l'offre proposée avec plus de 1 500 trajets et un doublement des destinations desservies en France et en Europe ;

— La mise en service du dernier tronçon de 106 km de la deuxième phase de la LGV Est a eu lieu le 3 juillet 2016. L'achèvement de cette ligne met la Gare de l'Est à 1 h 46 de Strasbourg, contre 2h20 précédemment.

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression de 70 M€ (+1,0%). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 419 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes ;
- un effet change défavorable de -64 M€.

À périmètre et taux constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF diminue de -284 M€ (-4,3%). Cette baisse reflète un recul des produits du trafic (-244 M€), dont -2,7% sur l'activité TGV France affectée par la conflictualité 2016, et -9,3% sur l'activité Europe pénalisée principalement par les attentats.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de -235 M€ en lien avec le recul du chiffre d'affaires.

— Résultat opérationnel courant

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

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

En 2015, ce poste avait été impacté par la quote-part de résultat net d'Eurostar pour -91 M€. Celle-ci avait été affectée par le rachat par Eurostar de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

— Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 733 M€ en 2016, contre 599 M€ en 2015. Cette évolution s'explique principalement par une hausse des investissements de la filiale Thalys et de l'activité TGV France.

Perspectives 2017

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

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

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

2.1.3 Gares & Connexions

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

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

En millions d'euros	Année 2016	Année 2015	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	443	356	87
Marge opérationnelle (MOP)	206	220	-14
MOP / CA aux bornes de Gares & Connexions	16,6%	18,2%	
Résultat opérationnel courant	98	102	-4
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	97	101	-5
Investissements nets	-219	-183	-35

Faits marquants

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

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

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

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

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Gares & Connexions est en progression de 87 M€ (+24,4%). Après prise en compte des effets périmètre, le chiffre d'affaires est en hausse de 60 M€. Cette évolution est portée notamment par la hausse des revenus sur toutes ses activités non régulées.

— Marge opérationnelle

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

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 4 M€ ; il suit l'évolution de la marge opérationnelle mais est affecté par la baisse des dotations aux amortissements de 10 M€ consécutive aux pertes de valeur constatées au 30 juin 2015 sur les actifs de Gares & Connexions.

— Investissements nets

La hausse des investissements de Gares & Connexions concerne principalement des opérations de rénovation du patrimoine dans des gares des LGV Océane et Armorique mises en service en 2017.

Perspectives 2017

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

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

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

2.2 SNCF LOGISTICS

SNCF LOGISTICS		
PÔLES	EPIC	FILIALES
GEODIS		Geodis
ERMEWA		Ermeva Group
TRANSPORTS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES ET MULTIMODAL	Fret SNCF	Naviland Cargo Captrain VFLI Lorry Rail
STVA		STVA

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

Année 2016

En millions d'euros	Geodis	TFMM	Ermewa	STVA	Autres	Total	Année 2015	Var.
Chiffre d'affaires externe (CA)	7 902	1 476	350	312	0	10 040	9 070	969
Marge opérationnelle (MOP)	320	-95	264	6	-5	490	295	195
Marge opérationnelle hors amende concurrence						490	491	
MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics						4,8%	3,2%	
MOP hors amende concurrence/ CA aux bornes de SNCF Logistics						4,8%	5,4%	
Résultat opérationnel courant (ROC)	148	-127	140	9	-8	161	-71	232
ROC après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	154	-126	149	8	-8	177	-68	245
Investissements nets	-110	-59	-211	-5	0	-385	-309	-76

Faits marquants

Geodis

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

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

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

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

TFMM

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

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

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

Ermewa

— Le 5 février 2016, le Groupe a cédé 50% des titres d'Akiem à un partenaire investisseur. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif (voir point 1.5 des événements majeurs de l'exercice).

STVA

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

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 est en hausse de 969 M€ (+10,7%) par rapport à 2015. Il a été affecté par:

- un effet périmètre pour +1143 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes;
- un effet change pour -113 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en retrait de 0,7% (-60 M€). Hors effet des grèves du premier semestre (-54 M€), le chiffre d'affaires est stable (-6 M€ soit -0,1%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 195 M€; après prise en compte des effets périmètre et change, la marge opérationnelle progresse de 169 M€. Retraite de l'incidence de l'amende de l'autorité de la concurrence de 2015 (-196 M€) et de l'impact des grèves au premier semestre 2016 (-46 M€), cette progression s'établit à 19 M€ (dont +8 M€ sur Geodis, -2 M€ sur TFMM, +6 M€ sur STVA).

— Résultat opérationnel courant

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

— Investissements nets

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

Perspectives 2017

Geodis

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

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

TFMM

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

STVA

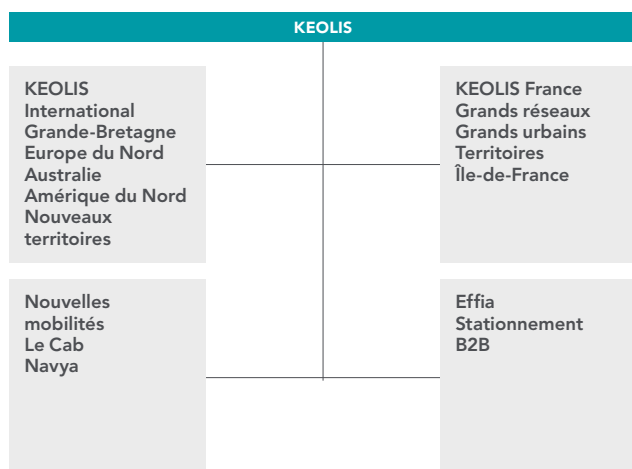
— La diversification du portefeuille client se poursuivra sur 2017. La reprise du contrat Renault Distribution en Allemagne et le gain de nouveaux contrats sont prévus.

Ermewa

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

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

2.3 KEOLIS



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

En millions d'euros	Année 2016	Année 2015	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	4 978	4 907	71
Marge opérationnelle (MOP)	294	261	34
MOP / CA aux bornes de Keolis	5,8%	5,2%	
Résultat opérationnel courant	41	28	13
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	67	50	17
Investissements nets	-264	-277	13

Faits marquants

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

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

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

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

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

Résultats de l'exercice 2016

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2016 est en hausse de 71 M€ (+1,4%) par rapport à 2015. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre de 103M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes;
- un effet change de -25M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en baisse de -8M€ (-0,2%). La baisse constatée à l'international est en partie compensée par le développement des activités d'Effia.

— Marge opérationnelle

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

— Résultat opérationnel courant

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

— Investissements nets

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

Perspectives 2017

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

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

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

2.4 SNCF INFRA

SNCF INFRA	
EPIC	FILIALES
Circulation Ferroviaire	
Ingénierie	Systra
Maintenance et Travaux	SFERIS

SNCF Infra regroupait les activités suivantes avant son transfert le 1^{er} juillet 2015 à SNCF Réseau :

— de gestionnaire délégué du réseau ferroviaire pour le compte de SNCF Réseau (gestion des circulations et entretien du réseau) ;

— d'ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (Systra).

SNCF Infra a été classée comme une activité transférée à la suite de la promulgation de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014.

Le tableau ci-dessous présente les données contributives de SNCF Infra aux indicateurs de SNCF Mobilités avant leur reclassement sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat, suivant l'application de la norme IFRS 5. En conséquence ces données ne contribuent pas aux indicateurs du groupe au premier semestre 2015.

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2015
Chiffre d'affaires externe (CA)	2 760
Marge opérationnelle (MOP)	63
MOP / CA aux bornes de SNCF Infra	2,2%
Résultat opérationnel courant	4
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5
Investissements nets	-65

3 INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS NETS

En millions d'euros	Année 2016	Année 2015	Évolution	
Investissements nets	-1 961	-1 845	-116	+6%
Cessions	427	317	110	+35%
Investissements nets des cessions	-1 534	-1 528	-5	+0%

Les investissements nets, en progression de -116 M€ par rapport à 2015, s'établissent à -1 961 M€ au 31 décembre 2016. Le niveau d'investissement a notamment progressé chez Voyages SNCF (TGV France et Thalys) et chez SNCF Logistics (effet de l'acquisition d'OHL et hausse des investissements chez Ermewa).

Le montant des cessions est en progression de 110 M€ par rapport à 2015 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Évolution
Dettes non courantes	14 305	13 876	428
Créances non courantes	-4 545	-4 810	265
Dettes nettes non courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	9 760	9 066	694
Dettes courantes	3 991	3 837	154
Créances courantes	-5 777	-5 131	-646
Dettes nettes courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	-1 786	-1 295	-491
Endettement net	7 974	7 772	202
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	1,7	1,7	

L'endettement net s'élève à 8,0 milliards d'euros au 31 décembre 2016, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 1,7 (1,7 au 31 décembre 2015). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 3,0 au 31 décembre 2015 à 3,5 au 31 décembre 2016. La marge opérationnelle du 31 décembre 2015 retenue pour le calcul était hors amende concurrence sur la messagerie.

Au cours de l'exercice 2016, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	7 772
CAF	-1 475
Investissements nets	1 961
Cessions	-427
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-31
Opérations sur le périmètre	-429
Variation BFR d'exploitation	697
Dividendes versés	176
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-31
Variation BFR d'impôt	-263
Autres	25
Endettement net à la clôture	7 974

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante augmente de 0,4 milliard d'euros et la dette courante progresse de 0,2 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de l'émission de nouveaux emprunts obligataires pour +0,7 milliard d'euros ;
- de la hausse des dettes de trésorerie pour +0,7 milliard d'euros ;
- de remboursements d'emprunts contractés auprès des établissements de crédit pour -0,3 milliard d'euros ;
- de la baisse des dettes de location financement pour -0,2 milliard d'euros ;
- de remboursements d'emprunts obligataires pour -0,1 milliard d'euros.

La créance courante augmente de 0,6 milliard d'euros, alors que la créance non courante diminue de 0,3 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour +0,5 milliard d'euros ;
- du remboursement de la créance SNCF Réseau pour -0,1 milliard d'euros.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 92% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

La dette à long terme du groupe SNCF Mobilités est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Stable	25-nov.-16
Moody's	Aa3	Stable	17-mai-16
Fitch Ratings	AA	Stable	5-sept.-16

3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère 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).

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit dans les comptes consolidés annuels.

4 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015*
Ecart d'acquisition	2 373	2 359
Immobilisations incorporelles	1 783	1 896
Immobilisations corporelles	12 803	12 394
Actifs financiers non courants	5 988	6 339
Titres mis en équivalence	653	450
Impôts différés actifs	872	987
Actifs non courants	24 472	24 425
Actifs d'exploitation	7 516	7 384
Actifs financiers courants	1 348	1 150
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 584	4 024
Actifs courants	13 448	12 558
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	645
Total de l'actif	37 921	37 628
Capital	3 971	4 971
Réserves consolidées	-30	1 540
Résultat net de l'exercice	511	-2 186
Capitaux propres Groupe	4 453	4 324
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	130	136
Capitaux propres totaux	4 582	4 461
Engagements envers le personnel non courants	1 577	1 476
Provisions non courantes	1 151	1 102
Passifs financiers non courants	15 481	15 152
Impôts différés passifs	416	471
Passifs non courants	18 625	18 201
Engagements envers le personnel courants	104	114
Provisions courantes	222	354
Dettes d'exploitation	10 395	10 628
Passifs d'exploitation	10 721	11 096
Passifs financiers courants	3 992	3 837
Passifs courants	14 713	14 933
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	33
Total du passif	37 921	37 628
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	1,7	1,7
Endettement net / Marge opérationnelle	3,5	3,0

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

L'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2016 les variations significatives suivantes:

— une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 409 M€ à la suite principalement:

- des acquisitions nettes de cessions pour +2 012 M€;
- des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -1 491 M€.

— une diminution des immobilisations incorporelles nettes de -113 M€ notamment du fait:

- des acquisitions nettes de cessions pour +216 M€;
- des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -278 M€;
- de l'impact des écarts de conversion pour -82 M€.

— une augmentation de 203 M€ des titres mis en équivalence dont 166 M€ en lien avec la perte de contrôle dans Akiem;

— une dégradation du besoin en fonds de roulement d'exploitation de -697 M€;

— une baisse des actifs détenus en vue d'être cédés et des passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés, principalement liée à la perte de contrôle dans Akiem;

— une hausse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net positif de la période (511 M€), la variation négative de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-28 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (-38 M€), la variation négative des écarts de conversion (-128 M€) et le dividende versé à l'EPIC SNCF (-126 M€);

— les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 6.1 des comptes consolidés annuels.

5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF Mobilités reçoit:

— d'une part 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;

— d'autre part des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, Régions et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

Le chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau était principalement porté par la branche SNCF Infra transférée au 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le chiffre d'affaires présenté ci-dessous correspond au chiffre d'affaires réalisé par la branche SNCF Infra sur le premier semestre 2015 et présenté sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	0	1 573	-1 573
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	0	460	-460
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	0	1 114	-1 114
Travaux pour SNCF Réseau	159	1 266	-1 107
Total SNCF Réseau	159	2 839	-2 680
Compensations tarifaires régionales	509	514	-5
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 391	4 161	230
Total Régions et STIF	4 900	4 675	225
Tarifs sociaux	15	19	-3
Défense	145	146	-1
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	356	298	58
Total État	517	463	54
Total	5 576	7 978	-2 401

Les travaux pour SNCF Réseau se composent en 2016 essentiellement de prestations de services réalisées par Gares & Connexions.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF augmentent de 225 M€ par rapport à 2015 suite à la renégociation de certaines conventions et à un développement de l'offre.

5.2 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Subventions d'exploitation	50	42	8
Encaissement sur actifs financiers de concession	814	787	27
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	617	546	70
Total	1 481	1 376	105

Encaissement sur actifs financiers de concession et subventions d'investissement reçues:

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement, principalement des collectivités territoriales, pour le financement de ses actifs immobilisés, notamment 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.

Dans les autres cas, 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.

6 VOLET SOCIAL

6.1 EFFECTIFS MOYENS

	31/12/2016	31/12/2015		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Transilien, Régions et Intercités	46 845	46 740	+0,2%	105	+0,2%	105
Voyages SNCF	23 523	24 113	-2,4%	-590	-2,4%	-590
Gares & Connexions	3 688	3 501	+5,4%	187	+5,4%	187
SNCF Logistics	51 568	52 494	-1,8%	-925	-1,8%	-960
<i>dont pôle Geodis</i>	39 344	39 636	-0,7%	-292	-0,9%	-373
Keolis	55 757	55 092	+1,2%	665	+0,2%	130
Corporate	12 336	14 213	-13,2%	-1 877	-4,4%	-630
Total	193 718	196 152	-1,2%	-2 434	-0,9%	-1 757

La diminution des effectifs chez SNCF Logistics est une conséquence d'un ralentissement de l'activité observé sur certains secteurs de ce métier.

La baisse de l'effectif Corporate provient essentiellement de l'effet report des transferts à l'EPIC SNCF réalisés en 2015.

L'évolution des effectifs des filiales sur les derniers exercices traduit essentiellement les modifications de périmètre :

	Exercice 2016	Exercice 2015	Exercice 2014	Exercice 2013	Exercice 2012	Exercice 2011
Société mère ¹	87 615	90 429	154 272	155 371	156 110	156 047
Filiales	106 102	105 723	91 491	89 200	87 844	89 043
Total	193 718	196 152	245 763	244 570	243 954	245 090

1- Y compris effectif détaché.

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU COURS DE L'EXERCICE 2016

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

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

— l'accord collectif sur l'organisation du temps de travail signé le 14 juin 2016 ;

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

Ces trois accords ont un périmètre d'application étendu au Groupe Public Ferroviaire.

7 ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'année 2016 aura été pour SNCF Mobilités une année éprouvante, sous l'effet des attentats, des 24 jours de mouvements sociaux, du maintien d'une conjoncture économique française médiocre et dans l'univers du voyageur, de la concurrence agressive et dopée par le prix d'un pétrole bas (acteurs du co-voiturage, compagnies aériennes low-cost). Dans le secteur des marchandises, l'activité est pénalisée par des taux de fret maritime et aériens faibles, et au niveau domestique, par une conjoncture pénalisée tant sur le marché de l'acier que sur celui des céréales (mauvaise récolte de l'été 2016).

Dans ce contexte, SNCF Mobilités a continué à renforcer sa politique commerciale offensive, que ce soit sur ses activités de transport ferroviaire de voyageurs, au travers des «petits prix» et les offres low-cost (notamment nouvelle offre IZY de Thalys et extension de Ouigo vers l'Atlantique), ou sur ses activités logistiques. De fait, le Groupe Mobilités a en 2016 poursuivi son développement et accru la part de son activité réalisée à l'international.

L'urgence économique a par ailleurs conduit la direction à riposter en accélérant les plans de performance et en déployant une maîtrise rigoureuse des charges et des investissements.

Les perspectives pour 2017, sont envisagées sur des bases prudentes, dans un contexte qui reste incertain et difficile, marqué par de fortes incertitudes, tant dans l'univers des marchandises (interrogations sur la tenue du commerce mondial, remises en cause des accords de libre-échange) que dans celui des passagers (intensité de la concurrence intermodale pour Voyages SNCF et, chez les transporteurs conventionnés, des relations parfois compliquées avec les Autorités Organisatrices).

La croissance de chiffre d'affaires, prévue à +2,1%, traduit l'impact d'un contre-effet des mouvements sociaux, un rebond du trafic international, ainsi que l'ouverture des lignes nouvelles à grande vitesse (LISEA, TGV Est Phase 2, Bretagne Pays de Loire, contournement de Nîmes-Montpellier). Toutefois ces lignes nouvelles LISEA et Bretagne Pays de Loire engendreront une marge négative.

La priorité est donnée aux mesures de relance commerciale, à l'accélération des gains de productivité et à la poursuite d'une gestion financière rigoureuse.

La reconquête des clients sur les activités voyageurs sera la priorité, grâce notamment à :

— la poursuite du déploiement de Ouigo et la revalorisation de l'offre par l'amélioration de l'expérience clients (Internet à bord) ;

— en régions, la mise en place des chantiers autour d'un ambitieux projet : Cap TER 2020 ;

— l'accélération du porte à porte à travers un enrichissement de nos offres (iDPASS, iDCAB, iDVROOM entre autres) et du déploiement des outils digitaux que ce soit au sein des processus de production (billettique) ou dans le cadre de la relation clients.

L'année 2017 verra la prolongation des mesures d'urgence déclenchées en 2016 : les actions conduites dans les plans de performance permettront une baisse de charges et les investissements seront maîtrisés.

Ces actions volontaristes se déploient tout en poursuivant les trois priorités majeures que sont le développement du mass transit, de l'international et du digital.

Déclinaison par métier

Chez SNCF Voyageurs

La priorité est donnée à la sécurité et la sûreté.

Le Groupe continuera à jouer son rôle d'accélérateur des mobilités, avec le lancement des LGV Océane et Armorique en juillet 2017 et la poursuite du déploiement de Ouigo sur Bordeaux et Strasbourg

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

Enfin Ouibus poursuivra également son développement pour relier 120 destinations en France et en Europe.

Les évolutions engagées chez SNCF Gares & Connexions seront amplifiées, qu'il s'agisse de la sécurisation des gares, ou du développement des commerces au bénéfice direct des services aux voyageurs. Par ailleurs, la publication du décret 2016-1468 du 28 octobre 2016 a pour conséquence, à compter du 1^{er} janvier 2017, d'ajuster le positionnement de Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités en créant un métier de plein exercice.

Chez SNCF Logistics

La dynamique créée autour du développement des activités du logisticien américain OHL acquis fin 2015 sera poursuivie.

L'accent sera mis également sur la poursuite du redressement de Fret SNCF dans la continuité de la trajectoire amorcée depuis 2010 et l'accentuation de la dynamique commerciale des Transporteurs Ferroviaires.

Chez Keolis

En France, l'enjeu est de préserver un rôle de leader du transport urbain, alors que près de 50% des contrats sont en renouvellement. A l'international, l'accent est mis sur le renforcement des positions de l'activité bus avec la concrétisation d'appels d'offres aux États-Unis et en Australie, la participation à des appels d'offres majeurs au Royaume-Uni et le démarrage de l'exploitation du métro automatique d'Hyderabad (Inde).

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1 LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le **Conseil d'administration** de l'Établissement Public Industriel et Commercial « SNCF Mobilités » est composé de dix-huit membres comprenant, outre le président du directoire de la SNCF :

— quatre représentants de l'État nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports :

- un sur proposition du ministre chargé des transports ;
- un sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances ;
- un sur proposition du ministre chargé du budget ;
- un sur proposition du ministre chargé du développement durable.

— deux membres choisis en raison de leur compétence, et nommés par décret :

- un représentant des voyageurs ;
- un représentant choisi en raison de ses compétences en matière de protection de l'environnement et de mobilités.

— cinq personnalités choisies par SNCF Mobilités pour la représenter ;

— six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'Entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Un décret fixe les statuts de l'établissement public et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du Conseil d'administration (Décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités).

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

Le commissaire du gouvernement ou à défaut le commissaire du gouvernement adjoint siège avec voix consultative au Conseil d'administration ainsi qu'aux comités qu'il a créés.

Le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports ou son représentant siège avec voix consultative au Conseil d'administration ainsi qu'aux comités.

Le secrétaire du Conseil d'administration et le secrétaire de la commission consultative assistent également au Conseil. Le Conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins six fois par an.

Le Conseil d'administration s'est doté de cinq comités :

Le comité d'audit des comptes et des risques, chargé notamment d'examiner les comptes annuels et semestriels, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne ;

La commission des marchés, saisie pour avis sur des projets concernant notamment les contrats, marchés, acquisitions, aliénations, échanges d'immeubles, à partir de seuils fixés par le Conseil d'administration ;

Le comité voyageurs, chargé du suivi des conventions conclues entre le groupe SNCF Mobilités et les collectivités et les établissements publics et locaux et plus généralement de toutes les problématiques voyageurs ;

Le comité transports et logistique, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques du métier SNCF Logistics ;

Le comité des offres, chargé d'étudier les réponses qui seront données par l'entreprise aux différents appels d'offres auxquelles elle va concourir.

2 L'ÉQUIPE DIRIGEANTE

Le Président nomme les membres du comité exécutif (COMEX) et définit leurs attributions. Dans leur domaine de compétence les membres du comité exécutif reçoivent du Président les délégations utiles pour agir et décider en son nom. Le COMEX est constitué de cinq membres (dont le Président).

O2—
COMPTES
CONSOLIDÉS
ANNUELS
DU GROUPE
SNCF MOBILITÉS

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	29
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	30
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	31
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	32
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	33
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	35
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	35
1.1 APPLICATION DES IFRS	35
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	36
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	37
2 FAITS MARQUANTS	38
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016	38
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	39
3 MARGE OPÉRATIONNELLE	40
3.1 INFORMATION SECTORIELLE	40
3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	42
3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	43
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	44
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	44
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	49
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	55
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	60
4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	63

5 AVANTAGES DU PERSONNEL	66
5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	66
5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	67
5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	71
5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	73
5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	76
6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS	77
6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	77
6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	82
6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	88
6.4 CAPITAUX PROPRES	94
7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	94
7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	95
7.2 PREUVE D'IMPÔT	95
7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	97
8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	97
8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	97
8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES	98
9 ENGAGEMENTS HORS BILAN	98
9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	98
9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION	101
9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	101
10 PÉRIMÈTRE	102
10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	102
10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	102
10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	102

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Chiffre d'affaires	3	30 517	29 296
Achats et charges externes	3	-16 705	-15 698
Charges de personnel	3	-10 923	-10 623
Impôts et taxes	3	-1 036	-996
Autres produits et charges opérationnels	3	431	422
Marge opérationnelle	3	2 284	2 401
Marge opérationnelle hors amende concurrence		2 284	2 597
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 442	-1 585
Variation nette des provisions	4.5	36	-258
Résultat opérationnel courant		878	558
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	138	240
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	26	686
Pertes de valeur	4.3	149	-2 742
Résultat opérationnel		1 191	-1 258
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	47	-73
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1 238	-1 331
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-279	-260
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-21	-6
Résultat financier		-301	-265
Résultat des activités ordinaires avant impôt		937	-1 597
Impôt sur les résultats	7	-443	-657
Résultat net des activités ordinaires		494	-2 254
Résultat net d'impôt des activités transférées **	4.2	0	69
Résultat net de l'exercice		494	-2 184
Résultat net - Part du groupe		511	-2 187
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		-18	2

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

** Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

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	31/12/2016	31/12/2015*
Résultat net de l'exercice*	494	-2 184
Autres éléments du résultat global :		
Variation des écarts de conversion	-219	-19
Impôts sur variation des écarts de conversion	17	2
	-203	-17
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-1	-14
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente	1	1
	-1	-13
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-20	95
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-7	-3
	-27	93
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	2	75
Total des autres éléments du résultat global recyclables	-229	137
Ecart actuariel sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	-64	142
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	7	-4
	-57	137
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	0	10
Total des autres éléments du résultat global non recyclables	-57	147
Résultat global total de l'exercice*	208	-1 900
Résultat global total - Part du groupe*	319	-1 909
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-112	10

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

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Ecart d'acquisition	4.2	2 373	2 359
Immobilisations incorporelles	4.1	1 783	1 896
Immobilisations corporelles	4.1	12 803	12 394
Actifs financiers non courants	6	5 988	6 339
Titres mis en équivalence	4.2	653	450
Impôts différés actifs	7	872	987
Actifs non courants		24 472	24 425
Stocks et en-cours	4.4	661	621
Créances d'exploitation	4.4	6 855	6 763
Actifs d'exploitation		7 516	7 384
Actifs financiers courants	6	1 348	1 150
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	4 584	4 024
Actifs courants		13 448	12 558
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.2	1	645
Total de l'actif		37 921	37 628

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

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Capital	6.4	3 971	4 971
Réserves consolidées		-30	1 540
Résultat Groupe		511	-2 186
Capitaux propres - Part du Groupe		4 453	4 324
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	130	136
Capitaux propres totaux		4 582	4 461
Engagements envers le personnel non courants		1 577	1 476
Provisions non courantes	4.3	1 151	1 102
Passifs financiers non courants	6	15 481	15 152
Impôts différés passifs	7	416	471
Passifs non courants		18 625	18 201
Engagements envers le personnel courants	5	104	114
Provisions courantes	4.5	222	354
Dettes d'exploitation	4.4	10 395	10 628
Passifs d'exploitation		10 721	11 096
Passifs financiers courants	6	3 992	3 837
Passifs courants		14 713	14 933
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	1	33
Total du passif et des capitaux propres		37 921	37 628

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

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

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital recyclables	Réserves non conversion	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées*	Résultats accumulés*	Capitaux propres – Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux propres totaux
Capitaux propres retraités au 31/12/2014	4 971	-450	4	-276	24	82	2 524	6 878	106	6 984
Résultat net de l'exercice*	-	-	-	-	-	2	-2 188	-2 187	2	-2 184
Autres éléments de résultat global	-	135	-11	90	-13	1	76	277	8	285
Résultat global total	-	135	-11	90	-13	3	-2 113	-1 909	10	-1 899
Dividendes versés	-	0	-	-	0	-66	3	-63	-	-63
Dividendes des filiales	-	-	-	-	0	-	0	-	-23	-23
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	5	-5	0	31	31
Opérations sur le périmètre	-	-4	1	0	-	-25	-502	-529	8	-522
Autres variations**	-	-2	-1	5	-7	-1	-47	-53	5	-48
Capitaux propres publiés au 31/12/2015	4 971	-320	-7	-181	4	-1	-141	4 324	136	4 461
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	511	511	-18	494
Autres éléments de résultat global	-	-38	-128	-28	-1	-	3	-192	-94	-286
Résultat global total	-	-38	-128	-28	-1	-	514	319	-112	208
Dividendes versés	-	0	-	-	-	0	-126	-126	-	-126
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-50	-50
Opérations sur le capital	-1 000	-	-	-	-	-	1 000	0	0	0
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	0	0	-2	6	0	1	-63	-58	155	97
Autres variations	-	0	0	0	0	-	-6	-7	0	-7
Capitaux propres publiés au 31/12/2016	3 971	-358	-138	-204	3	0	1 178	4 453	130	4 582

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

** Effets d'une correction dans le calcul des engagements envers le personnel.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Résultat net de l'exercice	CR ¹	494	-2 184
Eliminations:			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ¹	-47	73
de la charge (produit) d'impôt différé		47	289
des amortissements, pertes de valeur et provisions		1 183	4 521
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-25	-39
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-177	-1 008
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		0	1
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		1 475	1 654
Eliminations:			
de la charge (produit) d'impôt courant		397	362
du coût de l'endettement financier net		292	298
des produits de dividendes		-9	-9
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 155	2 305
Incidence de la variation du BFR		-697	294
Impôts (décaissés) encaissés		-134	-615
Dividendes reçus		40	63
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 364	2 046
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-95	-566
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		136	-39
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-2 585	-2 323
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		427	317
Nouveaux actifs financiers de concession		-769	-818
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	814	787
Acquisition d'actifs financiers		-13	-12
Cession d'actifs financiers		34	18
Variation des prêts et avances consentis		81	37
Variation des actifs de trésorerie		-210	146
Subventions d'investissement reçues		617	546

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

1- Compte de résultat consolidé.

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015*
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 563	-1 908
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-12	31
Emission d'emprunts		1 187	434
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP ³		-607	-982
Intérêts financiers nets versés		-291	-309
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ²	-126	-63
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ²	-50	-23
Variation des dettes de trésorerie		706	-729
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	806	-1 640
Incidence de la variation des taux de change		-8	-5
Incidence des changements de principes comptables		-1	0
Incidence des variations de juste valeur		47	-1
Variation de trésorerie		645	-1 509
Trésorerie d'ouverture		3 652	5 161
Trésorerie de clôture		4 297	3 652

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

2 - Tableau de variation des capitaux propres consolidés

3 - Dont encaissements de 138 M€ sur la créance SNCF Réseau (362 M€ en 2015) et 0 M€ sur la créance CDP (92 M€ en 2015).

Conformément au choix permis par la norme IFRS 5 « Actifs destinés à être cédés et activités abandonnées », les flux de trésorerie de la branche SNCF Infra, transférée au 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme du ferroviaire ne sont pas isolés dans l'état de flux de trésorerie, mais détaillés en note 4.2.

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 L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la société SNCF Mobilités – établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2016 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 23 février 2017.

Les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) ou la société SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Mobilités, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2016, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 2016 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

— des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1^{er} janvier 2016 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2016. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

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

1.1.1 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2016

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

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

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption
Amendements IAS 7 « Initiative sur l'information financière »	Cet amendement prévoit des informations additionnelles en annexe sur les variations des passifs issus des activités de financement ainsi que pour les variations des actifs financiers qui couvrent ces passifs financiers. L'entreprise doit indiquer à chaque variation des passifs la nature des flux associés avec sortie de trésorerie ou non, ceci pour permettre un rapprochement entre l'état de situation financière et le tableau de trésorerie.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2017 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2016 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2016 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— La détermination des écarts d'acquisition

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

— La dépréciation des actifs non financiers

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

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

— Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

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

— La reconnaissance des impôts différés actifs

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

— Provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

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

— Instruments financiers dérivés

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

1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.3.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

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

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

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

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

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

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

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence:

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

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

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

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2016. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

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

1.3.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

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

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

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

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

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

2 FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2016

2.1.1 Réduction de la dotation en capital

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

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

2.1.2 Contrats de performance avec l'État

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

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

2.1.3 Reprise de perte de valeur sur Gares & Connexions

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

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

2.1.4 Intercités

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

— le renouvellement du matériel roulant des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), dont notamment un investissement sur les lignes structurantes d'environ 1,5 milliard d'euros d'ici 2025 ;

— l'arrêt du financement de 6 lignes de nuit sur 8 (les lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol seront maintenues) pour lesquelles un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé pour évaluer toutes les propositions susceptibles d'être formulées sur ces 6 lignes, y compris la prise en charge de l'exploitation par une autre collectivité ;

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

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

La convention 2016-2020, équilibrée sur la période, a été validée par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités le 16 en décembre 2016. Par ailleurs, la Loi de finances rectificative du 29 décembre 2016 a augmenté la contribution attendue de l'État par rapport à la Loi de finances initiale. En conséquence, la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la première année (2016) de la future convention a été intégralement reprise. La reprise inclut une part non utilisée de 83 M€, principalement du fait des contributions additionnelles octroyées (voir note 4.3 des comptes consolidés annuels). La valeur nette comptable des investissements réalisés antérieurement à 2011, année de mise en œuvre de la première

convention, n'étant plus garantie dans la nouvelle convention, une perte de valeur a été constatée dans le compte de résultat pour un montant de -84 M€. Si la nouvelle convention est équilibrée sur la période, les flux prévus ne permettent cependant pas de couvrir la valeur nette comptable de ces actifs.

2.1.5 Perte de contrôle dans Akiem

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100 % Akiem, le groupe a cédé 50 % des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération, suspendue à la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, est intervenue le 30 juin 2016. Depuis cette date, la société Akiem est comptabilisée par mise en équivalence. Au 31 décembre 2015, en application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

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

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

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

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

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

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

2.1.8 Mouvement social

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

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

2.2.1 Commande de nouveaux matériels roulants ferroviaires

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

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

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

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

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

2.2.2 Nouveau découpage sectoriel

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

2.2.3 Signature des actes de vente de biens immobiliers

Des cessions immobilières ont été conclues courant janvier 2017 et générées des plus-values immobilières pour un montant global de 103 M€. Ces résultats de cessions seront comptabilisés sur 2017 sur la ligne « Résultats de cession d'actifs » du compte de résultat consolidé. Sur ces cessions, un montant de 86 M€ a été encaissé dont 41 M€ tout début janvier 2017.

2.2.4 Émission d'un emprunt obligataire

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

2.2.5 Diminution de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST)

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

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

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

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

2.2.6 Avis de l'ARAFER sur le DRR 2018

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

3 MARGE OPÉRATIONNELLE

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

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

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

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

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

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

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

3.1 INFORMATION SECTORIELLE

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité SNCF Mobilités est organisée autour de trois métiers : SNCF Voyageurs, SNCF Logistics et Keolis. Au sein de ces métiers, huit secteurs opérationnels sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information sectorielle a été adaptée sur le métier SNCF Logistics pour refléter le découpage plus fin désormais régulièrement communiqué au Comité exécutif et examiné par ce dernier. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

— SNCF Voyageurs composé de :

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

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

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

— SNCF Logistics composé de :

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

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

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

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

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

Ces secteurs 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 Mobilités (Matériel, fonctions immobilières et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

SNCF Infra, activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour SNCF Réseau et d'ingénierie, intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est sortie du groupe SNCF Mobilités au 1^{er} juillet 2015, et ne contribue plus, à partir de cette date, aux résultats et au bilan consolidés.

Le chiffre d'affaires réalisé par SNCF Infra avec les autres secteurs du groupe s'élevait à 151 M€ en 2015.

3.1.2 Indicateurs sectoriels

Les principaux indicateurs relatifs au bilan et au résultat suivis par la Direction pour chaque secteur sont les suivants :

- le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe ;
- la marge opérationnelle (MOP) ;
- les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en crédit-bail.

L'endettement financier net ne figure plus dans les indicateurs sectoriels, celui-ci n'étant plus suivi au niveau de chaque secteur.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3 Information par secteur

31/12/2016

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
SNCF Transilien, Régions et Intercités	7 876	537	8 413	481	-152
Voyages SNCF	6 816	662	7 478	633	-733
Gares & Connexions	443	794	1 238	206	-219
Eliminations intra-métiers	0	-1 738	-1 738	0	0
SNCF Voyageurs	15 136	255	15 391	1 319	-1 105
Geodis	7 902	63	7 965	320	-110
TFMM	1 476	80	1 556	-95	-59
Ermewa Group	350	110	460	264	-211
STVA	312	0	312	6	-5
Autres	0	1	1	-5	0
Eliminations intra-métiers	0	-161	-161	0	0
SNCF Logistics	10 040	93	10 133	490	-385
Keolis	4 978	97	5 075	294	-264
Corporate	364	1 846	2 210	180	-208
Inter métiers		-2 292	-2 292		
Total	30 517	0	30 517	2 284	-1 961

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Marge opérationnelle hors amende concurrence	Investissements nets ¹
SNCF Transilien, Régions et Intercités	7 872	631	8 503	539	539	-163
Voyages SNCF	6 746	649	7 394	867	867	-599
Gares & Connexions	356	851	1 208	220	220	-183
Eliminations intra-métiers	0	-1 714	-1 714	0	0	0
SNCF Voyageurs	14 974	417	15 391	1 626	1 626	-946
Geodis	6 873	110	6 982	58	254	-76
TFMM	1 551	121	1 672	-46	-46	-64
Ermewa Group	347	145	492	295	295	-158
STVA	298	0	298	1	1	-6
Autres	1	1	3	-12	-12	-5
Eliminations intra-métiers	0	-196	-196	0	0	0
SNCF Logistics	9 070	181	9 251	295	491	-309
Keolis	4 907	95	5 002	261	261	-277
Corporate	345	2 569	2 914	219	219	-248
Inter métiers		-3 263	-3 263			
Total	29 296	0	29 296	2 401	2 597	-1 845

1- Y compris investissements nets de SNCF Infra (65 M€ au premier semestre 2015).

Le chiffre d'affaires réalisé par le métier SNCF Voyageurs, après élimination des opérations internes à ce métier, s'élève à 15 391 M€ au 31 décembre 2016 (15 391 M€ au 31 décembre 2015), dont 15 136 M€ au titre du chiffre d'affaires externe (14 974 M€ au 31 décembre 2015).

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

3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

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

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

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

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

— le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 354	4 131	223
Prestations avec l'Etat en tant qu'AO des Trains d'Equilibre du Territoire	346	263	82
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	48	65	-17
Effets sur le chiffre d'affaires	4 747	4 460	288
Encaissements sur actifs financiers de concession	814	787	27
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	617	546	70
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	1 431	1 334	97
Actifs incorporels de concession	44	48	-4
Actifs financiers de concession non courants	1 227	1 279	-52
Effets sur les actifs non courants	1 272	1 328	-56

3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.3.1 Achats et charges externes

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Sous-traitance	-5 729	-5 368	-360
Péages envers SNCF Réseau	-3 702	-3 766	65
Péages Eurotunnel et autres	-546	-413	-133
Achats et charges externes	-5 740	-5 098	-641
Energies de traction et carburant	-990	-1 053	63
Achats et charges externes	-16 705	-15 698	-1 007

La variation du poste achats et charges externes s'explique par les prises de contrôle dans OHL et Eurostar en 2015, ainsi que par la création du nouvel EPIC SNCF suite à la réforme ferroviaire.

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 la suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

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

Au 31 décembre 2016, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Salaires	-10 438	-10 265	-173
Autres avantages du personnel	-11	-13	2
Participation des salariés	-29	-30	1
Personnel détaché et intérimaire	-445	-315	-130
Charges de personnel	-10 923	-10 623	-300
Effectif moyen équivalent temps plein	193 718	196 152	-2 434

3.3.3 Impôts et taxes

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
IFER	-270	-263	-7
Taxes Foncières	-110	-86	-23
Contribution Economique Territoriale	-248	-286	38
Contribution de Solidarité Territoriale	-90	-90	0
Autres impôts et taxes	-319	-270	-49
Impôts et taxes	-1 036	-996	-41

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

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

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt

sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance par le Groupe comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat consolidé.

Au 31 décembre 2016 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 431 M€ (422 M€ au 31 décembre 2015). Outre la part relative au CICE, il inclut les produits à recevoir liés aux taux T1 2013 et 2014 (voir note 4.5.2).

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

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

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 166	-843	324	1 025	-719	307
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	161	-117	44	149	-100	48
Autres immobilisations incorporelles	1 957	-683	1 274	2 021	-580	1 441
Immobilisations incorporelles en cours	146	-5	141	103	-3	100
Total	3 430	-1 647	1 783	3 298	-1 403	1 896

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

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2015	231	57	629	169	1 086
Acquisitions	40	7	23	131	202
Cessions	-2	0	-18	-1	-20
Dotations aux amortissements	-134	-21	-93	0	-247
Pertes de valeur	0	0	-1	-7	-7
Variations de périmètre	42	0	907	0	949
Écarts de conversion	0	0	-10	0	-10
Autres variations	128	5	3	-193	-57
Valeur nette comptable au 31/12/2015*	307	48	1 441	100	1 896
Acquisitions	31	2	31	154	218
Cessions	-1	0	-1	0	-2
Dotations aux amortissements	-130	-23	-116	0	-269
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	117	17	-9	-106	20
Valeur nette comptable au 31/12/2016	324	44	1 274	141	1 783

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

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

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).

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement au titre du financement de certaines de ses immobilisations. Les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales. Elles sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent.

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

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

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	11 722	-5 788	5 934	11 313	-5 765	5 548
Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO)	3 874	-2 535	1 338	3 770	-2 433	1 337
Matériel de transport	32 547	-23 307	9 240	32 303	-22 913	9 390
Immobilisations corporelles en cours	1 011	-9	1 002	824	-60	764
Total hors subventions	49 154	-31 639	17 515	48 209	-31 170	17 040
Subventions d'investissements	-9 090	4 379	-4 712	-8 685	4 040	-4 645
Total	40 063	-27 260	12 803	39 524	-27 130	12 394

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

En millions d'euros	Terrains et constructions	ITMO	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 01/01/2015	5 825	1 500	10 684	761	-4 454	14 317
Acquisitions	32	78	1 440	777	-588	1 739
Cessions	-101	-11	-52	2	0	-161
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-373	-253	-1 252	0	382	-1 498
Pertes de valeur	-417	-208	-2 049	-59	0	-2 733
Variations de périmètre	88	51	1 054	6	1	1 200
Ecart de conversion	-1	1	-23	0	0	-23
Autres variations	494	180	-411	-724	15	-447
Valeur nette comptable au 31/12/2015	5 548	1 337	9 390	764	-4 645	12 394
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	84	5	1 050	0	0	1 138
Acquisitions	19	105	1 177	897	-430	1 768
Cessions	-95	-14	-77	0	3	-183
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-344	-237	-1 067	0	361	-1 287
Pertes de valeur	276	-19	-93	-7	0	157
Variations de périmètre	62	10	13	0	-1	85
Ecart de conversion	-5	0	-134	0	0	-139
Autres variations	473	156	31	-652	0	8
Valeur nette comptable au 31/12/2016	5 934	1 338	9 240	1 002	-4 712	12 803
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	58	4	854	0	0	916

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

- -84 M€ de la perte de valeur constatée sur Intercités ;
 - 273 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.
- L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient pour :
- 2 200 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) ;
 - 38 M€ de la perte de valeur constatée sur le Coporate au titre des actifs de support de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) ;
 - 450 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.

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

Les autres variations sont mouvementées pour 47 M€ en 2016 (50 M€ en 2015) par la réévaluation à la hausse du composant démantèlement relatif au matériel roulant ferroviaire amianté en contrepartie d'une provision (voir note 4.5).

En 2015, les autres variations incluaient, par ailleurs, l'impact du reclassement des immobilisations corporelles d'Akiem sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » pour -498 M€.

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 Mobilités.

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 Mobilités 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 Mobilités exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert.

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

Au 31 décembre 2016, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités s'élevaient à 441 M€ pour les terrains et 308 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2015, ils s'élevaient respectivement à 465 M€ et 339 M€.

4.1.2.2 Biens en location

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

- le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location ;
- le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail ;
- la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué ;
- la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien ;
- les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

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

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

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	-218	-202
Immobilisations corporelles	-2 198	-2 331
Total acquisitions	-2 416	-2 534
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-38</i>	<i>-37</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-2 378	-2 496
BFR d'investissement	-207	173
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2 585	-2 323

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 96 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

— 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 430 M€ dont 225 M€ pour le matériel ferroviaire et 205 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 95 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités ;

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

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

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 588 M€ dont 394 M€ pour le matériel ferroviaire et 195 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	15 ans	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 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20 %
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Reprises 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.

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

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

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-269	-236	-34
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 651	-1 834	184
Subventions reprises en résultat	363	379	-16
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	115	106	10
Dotations aux amortissements	-1 442	-1 585	143

4.1.5 Résultat de cession d'actifs

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

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

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

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

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

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

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Cession d'actifs incorporels	9	-17	27
Cession d'actifs corporels	111	215	-104
Cession d'actifs financiers	17	42	-25
Résultat de cession d'actifs	138	240	-102

Au 31 décembre 2016, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés à l'opération Akiem (voir note 4.2.1.2) et aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par :

- l'EPIC SNCF Mobilités pour 39 M€;
- ICF-NOVEDIS pour 35 M€;

Au 31 décembre 2015, les résultats de cession d'actifs corporels étaient liés à :

- l'EPIC SNCF Mobilités pour 184 M€ (dont 50M€ au titre de la résolution de la procédure d'arbitrage de la cession des lignes à haute tension avec RTE);
- ICF-NOVEDIS pour 18 M€.

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

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

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1^{er} janvier 2015	1 748	-363	1 385
Acquisitions	1 020	-1	1 019
Cessions	-4	1	-3
Conversion	7	0	7
Autres variations	-48	0	-48
Au 31 décembre 2015	2 722	-363	2 359

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1^{er} janvier 2016	2 722	-363	2 359
Acquisitions	56	0	56
Cessions	0	0	0
Conversion	-41	0	-41
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2016	2 736	-363	2 373

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

Les autres variations de l'exercice 2015 sont liées à la décision prise de faire entrer un nouvel investisseur dans le capital d'Akiem (voir notes 4.2.1.2 et 4.2.3.1).

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Keolis	548	499	49
Voyages SNCF	417	479	-62
SNCF Logistics	1 387	1 361	26
dont UGT Geodis	1 179	1 153	26
dont UGT Gestionnaires d'actifs	198	198	0
dont Autres entreprises ferroviaires	10	10	0
Corporate / Performance	21	21	0
Total	2 373	2 359	14

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

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

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

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

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

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

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

La mise à jour est sans conséquence sur :

- la marque identifiée pour OHL pour un montant de 15 M€ (17 M\$) puis décomptabilisée, Geodis ayant décidé de l'abandonner dans le cadre de sa politique de marque unique;
- la ligne « Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise » de l'état des flux de trésorerie consolidé.

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

4.2.1.2 Perte de contrôle dans Akiem

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

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

Le coût du regroupement est constitué de la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue.

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

- un résultat de cession de 94 M€ (dont 68 M€ sur la ligne « Résultat de cession d'actifs » et 26 M€ sur la ligne « réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » au titre de la quote-part conservée);

- une diminution de l'endettement financier net de 444 M€;
- une entrée de trésorerie nette de la trésorerie cédée avec la filiale de 47 M€;
- une augmentation des titres mis en équivalence de 166 M€;
- un écart d'acquisition de 32 M€ inclus dans les titres mis en équivalence;

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

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

- une hausse nette pour 269 M€ au titre des engagements donnés dont : liés aux sûretés réelles pour 129 M€, aux investissements de matériel ferroviaire pour 30 M€ et aux contrats de location mobiliers pour 110 M€;
- une baisse nette de 302 M€ au titre des engagements reçus dont : liés aux sûretés personnelles pour 72 M€ et aux contrats de locations mobiliers pour 230 M€.

4.2.2 Titres mis en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Au 1^{er} janvier	450	956
Part du groupe dans le résultat net	43	-73
Dépréciations	4	0
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	47	-73
Variation de périmètre	187	-467
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	0	2
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	0	9
Distribution	-32	-53
Ecart de conversion	1	77
Au 31 décembre	653	450
<i>Dont : Co-entreprises significatives</i>	<i>206</i>	<i>32</i>
<i>Entreprises associées significatives</i>	<i>340</i>	<i>333</i>
<i>Autres entreprises mises en équivalence</i>	<i>107</i>	<i>85</i>

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

En 2015, la ligne variation de périmètre correspond essentiellement au changement de méthode de consolidation de la société EIL pour -481 M€. La société antérieurement

consolidée selon la méthode de mise en équivalence est dorénavant consolidée par intégration globale.

4.2.2.1 Co-entreprises significatives

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

Eurostar International Limited (ci-après « EIL »), était mise en équivalence jusqu'au 28 mai 2015, puis consolidée par

intégration globale. Détenue à 55 %, elle opère l'activité de transport longue distance de voyageurs entre la Grande-Bretagne, la France, et la Belgique.

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

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

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

Dans le cadre des activités de Govia en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie détenue au niveau des sociétés opérationnelles comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia. Ces disponibilités sont estimées à environ 522 M€ au 31 décembre 2016 (environ 746 M€ au 31 décembre 2015).

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

En 2015, la quote-part de résultat net des sociétés mises en équivalence est principalement composée de la quote-part de résultat net d'Eurostar International Limited (EIL) sur les 5 premiers mois de l'année qui est négative de 91 M€. Celle-ci a été affectée par le paiement survenu au moment de la sortie d'HMT de l'entité EIL (l'ancien pacte d'actionnaire d'EIL prévoyait le paiement en faveur du partenaire HMT, successeur du partenaire LCR, d'un dividende préférentiel calculé sur la base des résultats imposables).

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

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

4.2.2.2 Entreprises associées significatives

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 %).

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Eurofima	Eurofima
Actifs courants	3 677	4 695
Actifs non courants	15 785	16 349
Passifs courants	1 240	531
Passifs non courants	16 718	19 039
Actif net	1 503	1 474
Part du groupe dans l'actif net	340	333
Goodwill	0	0
Autres	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	340	333

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
COMPTE DE RÉSULTAT	Eurofima	Eurofima
Résultat opérationnel	-11	-5
Résultat net des activités ordinaires	19	27
Résultat net de l'exercice	19	27
Part du groupe dans le résultat net	4	6

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

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 466 M€ en valeur brute (654 M€ au 31 décembre 2015). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 373 M€ au 31 décembre 2016 contre 550 M€ au 31 décembre 2015. Au 31 décembre 2016, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2016 à 438 M€ (434 M€ au 31 décembre 2015).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 662 M€ soit 710 MCHF (868 M€ soit 944 MCHF au 31 décembre 2015). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats

de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (697 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 547 M€ au 31 décembre 2016 (542 M€ au 31 décembre 2015). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

4.2.2.3 Autres entreprises mises en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
En part du Groupe				
Résultat net des activités ordinaires	4	2	3	-1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	4	2	4	-1
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	0	0	0
Résultat global total	3	1	4	-1
Valeur nette comptable des titres MEQ	73	34	53	32

4.2.2.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	63	99
Achats et charges externes	-62	-47
Autres produits et charges	10	22
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	11	74

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

4.2.3 Actifs et passifs destinés à être cédés

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	645
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1	33
Impact net au bilan	0	612

4.2.3.1 Perte de contrôle dans Akiem

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

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

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

4.2.3.2 Branche SNCF Infra

Jusqu'au 1^{er} juillet 2015, par application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme du ferroviaire a été traitée comme une « activité abandonnée », suivant les termes consacrés par la norme IFRS 5. Les résultats de la branche sont les suivants sur 2015 ; ils correspondent à l'activité qu'elle a réalisée au sein du groupe sur le premier semestre 2015 jusqu'à son transfert :

En millions d'euros	31/12/2015
Chiffre d'affaires	2760
Achats et charges externes	-940
Charges de personnel	-1720
Impôts et taxes	-81
Autres produits et charges opérationnels	45
Dotations aux amortissements	-54
Variation nette des provisions	-5
Résultat de cession d'actifs	1
Pertes de valeur	0
Résultat opérationnel	4
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4
Résultat financier	-2
Résultat avant impôt des activités transférées¹	2
Impôt sur les résultats	-1
Résultat net d'impôt des activités transférées¹	2
Résultat net de l'exercice	2

1- Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

Au 1^{er} juillet 2015, la branche SNCF Infra a été transférée et les principales catégories d'actifs et de passifs de la branche classées comme destinées à être cédées jusqu'au 30 juin 2015 ont été décomptabilisées. Ainsi, les actifs et passifs relatifs à la branche SNCF Infra présentaient une valeur nulle au 31 décembre 2015.

Les flux nets de trésorerie réalisés par l'activité transférée jusqu'au 30 juin 2015 sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2015
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	300
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	41
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-299
Variation nette de trésorerie	42

4.2.3.3 Autres actifs non courants détenus en vue d'être cédés

Enfin, les décrets d'application prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF et vers SNCF Réseau d'actifs non courants isolés. Au 1^{er} juillet 2016, les derniers transferts d'actifs ont été réalisés pour un montant de 22 M€ vers SNCF Réseau au titre de l'article 29 de la convention de transfert et 47 M€ au titre de l'article 31 de cette même convention.

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 Mobilités 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 Mobilités :

— 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.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	149	-2 742	2 891
Pertes de valeur	149	-2 742	2 892

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2016	Impact résultat au 31/12/2015
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0	0
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0	0
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0	0
Eurostar	4.3.1.4	Voyages SNCF	0	0

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice identifié	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2016	Impact résultat au 31/12/2015
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	0 M€	-2 200 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	0 M€	-38 M€
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	273 M€	-450 M€
Intercités	4.3.2.4	SNCF Transilien, Régions, Intercités	-84 M€	Pas d'indice

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

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

4.3.1.1. UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 179 M€ (1 153 M€ au 31 décembre 2015) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises (hors transport ferroviaire de marchandises et STVA) du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Au 31 décembre 2016, le test a été réalisé y compris l'écart d'acquisition de l'activité d'OHL qui s'élève à 486 M€ (voir note 4.2.1.1). Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2016	2015
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 950 M€	1 283 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 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%	7,1% - 8,1%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,80%

Aux 31 décembre 2016 et 2015, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance organique (± 30 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 548 M€ (499 M€ au 31 décembre 2015) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 87 M€ (87 M€ au 31 décembre 2015) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2016	2015
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 710 M€	1 443 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,0 % - 6,9 %	6,0 % - 6,9 %
Taux de croissance long terme	1,80 %	1,80 %

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp) et le taux de croissance organique (± 50 bp) montrent une variation de ± 190 M€ sur la valeur recouvrable. Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 473 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

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

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

	2016	2015
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 285 M€	1 353 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,4 % - 5,0 %	4,2 % - 4,7 %
Taux de croissance long terme	1,80 %	1,80 %

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

4.3.1.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 371 M€ (432 M€ au 31 décembre 2015) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 272 M€ (317 M€ au 31 décembre 2015) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

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

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

- l'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise pour revenir à un niveau ante attentats ;
 - le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance ;
 - la trajectoire de péages ;
 - le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire ;
 - le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence ;
 - les taux d'actualisation constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT, particulièrement dans le contexte lié au Brexit ;
 - la valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Board d'Eurostar en décembre 2016. Elle tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.
- Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit et au sentiment d'insécurité dû aux attentats ce qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 50 M€ sur la valeur recouvrable ;

— les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 150 M€ sur la valeur recouvrable ;

— un décalage de 3 ans de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraîne une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 230 M€ ;

— le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 140 M€ ;

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 30 M€ sur la valeur recouvrable.

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

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

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

4.3.2.1 Éléments de contexte

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

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

La trajectoire financière incluse dans ce contrat de performance reprend celle du plan stratégique 2017-2026 établi dans ce contexte au cours du second semestre 2016. Sous-tendant la mise en œuvre des tests de valeur sur certains actifs, elle s'inscrit pour les différentes activités de SNCF Mobilités dans le contexte :

- d'un environnement économique difficile ;
- d'une concurrence intermodale en pleine évolution et en accentuation ;
- des pressions tarifaires qui en découlent ;
- de l'environnement international (attentats survenus en 2015 et 2016) ;
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité ;
- des réflexions en cours sur l'évolution du modèle tarifaire de Gares & Connexions.

En conséquence, la direction de SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

4.3.2.2 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

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

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

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

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

	2016	2015
Secteur	Voyages SNCF TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	Voyages SNCF TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2 011 M€	3 805 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Valeur d'utilité Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9 % - 7,8 %	6,9 % - 7,8 %
Taux de croissance long terme	1,80 %	1,80 %

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur un nombre important d'hypothèses clés telles que :

- une croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles modérée sur les 5 prochaines années compte tenu d'hypothèses macro-économiques correspondant à celles de l'État, de la montée en puissance de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix ;
- la trajectoire de péages ;
- le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses ;

— le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant des caractéristiques techniques permettant de réduire le coût d'acquisition du « TGV du futur » ;

— les taux d'actualisation, bien que moins sensibles, constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT ;

— la valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires de 2026 appliqué au chiffre d'affaires de l'année 2021 majoré du taux de croissance à l'infini de 1,8 %, après prise en compte des charges au titre de la CST, dans la marge opérationnelle, et de la TREF, en impôt sur les résultats.

Ces estimations et ces hypothèses qui sont intégrées pour le calcul de la valeur recouvrable des actifs sont effectuées dans un contexte mouvant de montée en puissance de la concurrence multimodale (aérien notamment low cost, covoiturage, autocar, etc.) et d'incertitudes concernant certaines charges externes (tarification de l'infrastructure, CST, TREF), qui rendent difficile l'appréhension des perspectives économiques (effets volume et prix sur le chiffre d'affaires et les charges). Dans ces conditions, la réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible par rapport à ces estimations.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les produits du trafic montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet d'environ ± 850 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 sur les péages de Voyages EPIC hors LISEA aurait un effet d'environ +1 750 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une baisse en valeur des péages de Voyages EPIC hors LISEA d'environ -4% à partir de 2018 aurait un effet d'environ + 1 020 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 315 M€ sur la valeur recouvrable ;

— les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet d'environ ± 90 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet d'environ ± 50 M€ sur la valeur recouvrable.

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

4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT. Dans ce contexte, Gares & Connexions a entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire,

fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, a par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions a été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et 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 2.1.2), le plan stratégique 2016-2025 de Gares & Connexions a été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant continue toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intègre pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

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

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

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

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

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

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

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

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

	2016	30 juin 2015
Secteur	Gares & Connexions	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
Actif testé	1 294 M€	1 643 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,8 % - 5,2 %	4,8 % - 5,3 %
Taux de croissance long terme	1,80 %	1,80 %

Les hypothèses clés qui interviennent dans la réalisation des tests concernent notamment :

— le taux de marge opérationnelle reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis ;

— le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux de marge opérationnelle de 2021 et le montant d'investissements moyen de 2022-2024. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

les tests de sensibilité réalisés sur :

— les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 340 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 110 M€ sur la valeur recouvrable ;

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

— le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 100 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.2.4 UGT Intercités

Après deux prolongations successives d'une année, à la demande de l'État, en 2014 puis 2015, la convention relative à l'exploitation des TET est échue depuis le 31 décembre 2015. Des discussions se sont ensuite déroulées afin d'adapter l'offre au vu de la dégradation de l'équilibre économique de l'exploitation des TET. Elles ont abouti à un projet de convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, qui a été approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, puis présenté par le secrétaire d'État le 12 janvier 2017 (cf note 2.1.4). Deux clauses de revoyure sont prévues afin d'examiner l'évolution de l'équilibre financier de la convention.

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

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

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

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

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

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

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'Euros	31/12/2016	31/12/2015
Variation des stocks et encours	30	22
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	326	-238
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	-341	78
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-697	294

4.4.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2016, les stocks se décomposent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	505	-54	451	418	33
Produits finis	188	0	188	194	-6
Encours de production	26	-5	22	9	12
Stocks et en-cours	719	-58	661	621	40

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

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2016
Matières premières et fournitures - dépréciation	-60	-4	11	-1	0	-54
Encours de production - dépréciation	-5	-1	2	0	0	-5
Dépréciations de stocks	-66	-5	13	-1	0	-58

4.4.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015*		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	3 935	-133	3 802	3 415	387
Créances sur l'Etat et les collectivités	1 488	0	1 488	1 519	-30
Autres créances d'exploitation	1 555	-26	1 529	1 701	-172
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	32	0	32	128	-96
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	3		3		3
Montant net des créances d'exploitation	7 014	-159	6 855	6 763	93

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2016
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-139	-29	34	2	-1	-1	-133
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-29	-1	5	0	0	0	-26
Total	-168	-30	39	2	-1	-1	-159

En millions d'euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2015
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-145	-35	41	2	-3	0	-139
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-41	-1	14	-1	0	0	-29
Total	-186	-36	55	1	-3	0	-168

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 (SNCF Réseau, 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	Échus non dépréciés						Total
	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	3 007	436	397	32	24	39	3 935
Total	3 007	436	397	32	24	39	3 935

En millions d'euros	Échus non dépréciés						Total
	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 302	467	502	102	118	62	3 554
Total	2 302	467	502	102	118	62	3 554

4.4.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015*	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	4 540	4 691	-151
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	558	703	-145
Passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	352	417	-65
Avances et acomptes reçus sur commande	485	466	20
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	75	20	55
Dettes sociales	1 781	1 844	-63
Dettes sur l'Etat et les collectivités	1 465	1 171	293
Autres dettes d'exploitation	465	774	-310
Produits constatés d'avance	1 292	1 257	35
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	15	7	8
Total des dettes d'exploitation	10 395	10 628	-233

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

Pour les passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12 voir note 4.1.4.

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit au cours de l'exercice :

En millions d'euros	01/01/2016	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2016	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	381*	80	-56	-135	2	272	77	195
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	156	12	-7	-1	0	160	15	145
Risques environnementaux	664	44	-31	-4	47	719	23	696
Coûts de restructuration	32	33	-12	-10	-1	42	31	11
Autres	223	57	-49	-50	0	180	76	103
Total provisions	1 456	226	-155	-201	48	1 373	222	1 151

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

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 15 M€ en contrepartie du résultat financier de l'exercice 2016.

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

— à une réévaluation de la durée entraînant une augmentation de la provision de 44 M€, dont 8 M€ en contrepartie du résultat opérationnel courant et 36 M€ en contrepartie du composant à l'actif ;

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

4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le groupe SNCF Mobilités 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 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er 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.

À la clôture de l'exercice, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants :

- dépollution des sites : 16 M€ (16 M€ en 2015) ;
- coûts liés à l'amiante : 692 M€ (634 M€ en 2015).

4.5.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

4.5.2.1 Litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Litiges résolus

— Différends avec l'ARAFER

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

Litiges en cours

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par SNCF Mobilités (anciennement SNCF) du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de SNCF Mobilités. La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017.

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie

Une enquête de l'Autorité de la concurrence a été menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été reçue en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

L'Autorité de la concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. SNCF Mobilités est solidairement tenue du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la concurrence devant la Cour d'appel de Paris. La charge à payer de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 a été intégralement payée en avril 2016. La procédure d'appel suit son cours avec une audience prévue en mars 2017.

— Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Ouibus

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

— Différends avec l'ARAFER

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

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

— Jugement du Conseil de Prud'hommes de Paris

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

— Accident de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

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

Depuis l'accident, SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnités sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015,

SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

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

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

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

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

En raison de problématiques liées aux déclaratifs, les taux définitifs 2015 et provisionnel 2016 ne sont pas encore publiés. A ce titre, aucun recours n'a donc pu être porté devant le Conseil d'État. A ce stade, le taux 2015 définitif et le taux provisionnel 2016 restent calculés selon l'ancienne méthode. Au titre du taux 2015, l'entrée de trésorerie est probable mais pas certaine : dans l'attente d'un recours possible devant le Conseil d'État et d'une décision favorable, le produit attendu estimé à 23 M€ n'a pas été comptabilisé.

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

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

L'action en dommages et intérêts se poursuit à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues devant la Cour Administrative d'Appel de Paris après que le Tribunal Administratif de Paris, a validé le désistement d'instance des défenderesses signataires du protocole transactionnel tout en reconnaissant l'existence d'une faute dolosive susceptible d'engager la responsabilité des entreprises, a rejeté par jugement du 31 mai 2016 la demande de SNCF Mobilités au motif que celle-ci ne rapportait pas la preuve de son préjudice. Par ailleurs, les sociétés du groupe Bouygues ont, de leur côté, demandé en appel la nullité du protocole transactionnel conclu le 19 février 2016.

4.5.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

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

La convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire, initialement conclue avec l'État pour la période 2011-2013 a été renouvelée deux fois un an par avenant jusqu'au 31 décembre 2015. La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire.

Dans ce contexte, SNCF Mobilités considérait qu'il était trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant de porter leurs effets sur 2016. Dès lors, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État, la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) devait ressortir en déficit. Au titre des années suivantes (2017-2020), les discussions se sont poursuivies avec l'État dans l'objectif d'un équilibre sur la durée résiduelle de la convention.

En conséquence, SNCF Mobilités avait comptabilisé au 31 décembre 2015 une provision pour perte à terminaison de 106 M€ correspondant à la perte estimée au titre de la première année de la future convention. Compte tenu des négociations en cours à cette date, il existait des aléas et incertitudes portant sur les hypothèses sous-tendant l'estimation de la provision, notamment la période envisagée pour la nouvelle convention et les perspectives d'équilibre financier au-delà de la première année.

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

4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF Mobilités à d'anciens salariés (voir note 4.5.2.1, litiges en cours).

4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

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

5 AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

— la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;

— la convention collective des transports routiers (CCN_3085).

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14^{ème} de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'EPIC SNCF Mobilités employés au statut.

5.1.3 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités : 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 de l'EPIC SNCF Mobilités, 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 de l'EPIC SNCF Mobilités. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, via ses filiales, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

5.1.7 Accord en faveur des anciens apprentis

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

Au 31 décembre 2016 cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'est traduit par la constitution d'une provision de 8,9 millions d'euros au titre d'un coût des services passés.

5.1.8 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (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 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

En application de la loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire, au 1^{er} juillet 2015, l'EPIC SNCF Mobilités a transféré une partie de son personnel à SNCF Réseau et à SNCF. Ces transferts ont entraîné, sur 2015, une baisse globale de ses engagements de 961 millions d'euros, soit respectivement 847 millions d'euros en faveur de SNCF Réseau et 114 millions d'euros pour SNCF. A cette date, les engagements du groupe SNCF Mobilités ont ainsi diminué de 46 %.

Depuis le 28 mai 2015, la filiale anglaise Eurostar est consolidée par intégration globale ; elle était jusqu'alors mise en équivalence. Elle offre à ses salariés un régime de retraite partiellement financé par des actifs de régime. Dans la situation nette des engagements sociaux du Groupe au 31 décembre 2015, son passif net représentait 60 millions d'euros.

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Valeur actualisée des obligations	2 036	1 949
Juste valeur des actifs du régime	-356	-358
Situation nette des régimes	1 680	1 591
Effet du plafonnement de l'actif	0	1
Passif (actif) net à la date de clôture	1 680	1 591
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>1 680</i>	<i>1 591</i>

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Retraite et autres avantages assimilés	441	369
Prévoyance CS	29	33
Action Sociale	175	181
Rentes Accidents du travail	536	531
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 181	1 113
Rentes Accidents du travail	25	24
Médailles du travail et autres avantages assimilés	142	126
Cessation progressive d'activité (CPA)	260	267
Compte épargne temps (CET)	73	60
Passif au titre des autres avantages à long terme	499	477
Passif total	1 681	1 590
- dont non courant	1 577	1 476
- dont courant	104	114

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	31/12/2016	31/12/2015
Total passif (actif) net à l'ouverture	1 591	1 675
Coût des services rendus	116	142
Coût des services passés	2	11
Effet des liquidations du régime	-1	-1
Intérêt financier net	27	28
Ecarts actuariels générés sur la période	59	-166
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-98	-133
Contribution de l'employeur au fonds	-9	-12
Effet des variations de périmètre	4	-9
Effet de change	-10	2
Autres	0	52
Total passif (actif) net à la clôture	1 680	1 591

La baisse constatée au titre du coût des services rendus et des prestations servies aux bénéficiaires résulte principalement de l'effet périmètre lié à la réforme ferroviaire et des transferts de personnel opérés au 1^{er} juillet 2015.

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

La perte actuarielle nette de 59 M€ constatée s'explique essentiellement par la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires: la perte de 65 M€ reconnue en Réserves non recyclables au titre des avantages postérieurs à l'emploi est partiellement compensée par un gain net de 6 M€ constaté en résultat financier au titre des autres avantages à long terme.

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.

Au 31 décembre 2015, la ligne « Effet des variations de périmètre » incluait principalement les éléments suivants:

— le montant du passif net d'Eurostar valorisé à la date de prise de contrôle (80 M€);

— le montant du passif transféré à SNCF au 1^{er} juillet dans le cadre de la réforme ferroviaire (114 M€). Au 31 décembre 2014, ce dernier était classé en passif courant pour un montant alors évalué à 138 millions d'euros;

— l'impact résiduel au titre des transferts opérés en faveur de SNCF Réseau, soit 26 M€ correspondant à la variation sur le premier semestre 2015 de l'engagement de la branche SNCF Infra présenté, dès le 31 décembre 2014, sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ».

Sur l'exercice 2015, le groupe a corrigé les modalités de calcul de certains engagements envers le personnel. L'impact de 53 M€ enregistré dans la ligne « Autres » concernait principalement des avantages à long terme.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2016, sont les suivantes :

31/12/2016	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros							
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	728	33	181	554	327	126	1 949
Coût des services rendus	31	1	3	24	32	26	116
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	6	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	3	9	6	2	40
Ecart actuariels générés sur la période	98	-4	-4	6	-3	-3	91
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-13	-1	-8	-32	-29	-15	-98
Prestations payées par le fond	-10						-10
Effet des variations de périmètre	3	0	0	0	0	1	4
Effet de change	-55					1	-54
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	797	29	175	561	333	142	2 036
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	285	29	175	561	333	142	1 524
<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
Rendement implicite des actifs de régime	13
Ecart actuariels générés sur la période	32
Effet des réductions et liquidations	-1
Contribution de l'employeur au fonds	9
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-10
Effet des variations de périmètre	0
Effet de change	-44
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	356
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	1
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0

31/12/2016	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	797	29	175	561	333	142	2 036
(-) 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	441	29	175	561	333	142	1 680
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	441	29	175	561	333	142	1 680

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2015 (après transferts), sont les suivantes :

31/12/2015	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	382	43	215	654	341	123	1 759
Coût des services rendus	27	1	5	37	42	30	142
Cotisation des salariés	1						1
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	14	0	0	0	0	0	14
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	19	1	3	12	5	1	41
Ecart actuariels générés sur la période	-21	-2	-27	-91	-16	-5	-162
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-15	-2	-10	-49	-35	-22	-133
Prestations payées par le fond	-13	0	0	0	0	0	-13
Effet des variations de périmètre	333	-8	-6	-9	-59	-3	248
Effet de change	5					1	5
Autres (dont reclassement IFRS5)	0	0	0	0	48	3	51
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	728	33	181	554	327	126	1 949
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	265	33	181	554	327	126	1 486
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	463						463

31/12/2015

En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	83
Rendement implicite des actifs de régime	13
Ecarts actuariels générés sur la période	4
Effet des réductions et liquidations	-1
Contribution de l'employeur au fonds	12
Cotisation des salariés au fonds	1
Prestations payées par le fonds	-13
Effet des variations de périmètre	257
Effet de change	3
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	358
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1

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	728	33	181	554	327	126	1 949
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-358	0	0	0	0	0	-358
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	-1
Total Passif (actif) net à la clôture	370	33	181	554	327	126	1 591
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	370	33	181	554	327	126	1 591

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

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

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 (11 M€ au 31 décembre 2016, contre 10 M€ au 31 décembre 2015). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2016 par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

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

En millions d'euros	Retraites et assimilés
31/12/2015	
Contributions de l'employeur au fonds	11
Contributions des salariés au fonds	6
Total Contributions à verser	17

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Est principalement concerné le régime spécial de retraite du personnel au statut.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature. La charge nette de la période est constatée :

— en résultat opérationnel courant (au sein de la marge opérationnelle sur la ligne « Charges de personnel ») pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés lié à une modification ou une réduction de régime et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

— en résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre de l'exercice 2016 est détaillée ci-après.

Au titre du premier semestre 2015, elle est présentée avant reclassement en résultat net d'impôt des activités transférées suivant la norme IFRS 5.

31/12/2016	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros							
Coût des services rendus	31	1	3	24	32	26	116
Coût des services passés générés sur l'exercice	-2	0	0	0	0	4	2
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	0	0	0	0	0	6	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	29	1	3	24	32	29	117
Intérêt financier net du régime	6	1	3	9	6	2	26
<i>Dont coût financier</i>	19	1	3	9	6	2	40
<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	-3	-3	-6
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	6	1	3	9	2	0	21
Total Charge comptabilisée	35	1	6	33	34	29	139

31/12/2015					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT			
Coût des services rendus	27	1	5	37	42	30	142
Coût des services passés générés sur l'exercice	13	0	0	0	0	-1	11
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	14	0	0	0	0	0	14
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations sur l'obligation	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations sur les actifs de régime	1						1
Autres	0	0	0	0	0	-1	-1
Marge opérationnelle	39	1	5	37	42	27	151
Intérêt financier net du régime	6	1	3	12	5	1	29
<i>Dont coût financier</i>	19	1	3	12	5	1	41
<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			-3	-16	-5	-24
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	7	1	3	9	-11	-4	5
Total Charge comptabilisée avant IFRS5	45	2	8	46	32	24	156

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 0,9 milliards d'euros sur 2016 (1,3 milliards d'euros en 2015).

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Depuis le 1^{er} janvier 2013, compte tenu de l'application de la norme IAS19 révisée et de la suppression de la méthode du corridor, les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2016

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
<i>(pertes) et gains</i>					
Ecarts de réévaluation à l'ouverture	-160	-11	66	-306	-411
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-98	4	4	-6	-97
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	32				32
Ecarts 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
Ecarts de réévaluation à la clôture	-216	-7	70	-312	-465

31/12/2015

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	Total
<i>(pertes) et gains</i>					
Ecarts de réévaluation à l'ouverture	-97	-13	39	-394	-464
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	21	2	27	88	138
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	4				4
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-1				-1
Autres	-88				-88
Ecarts de réévaluation à la clôture	-160	-11	66	-306	-411

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro. Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises. Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier SNCF Logistics, ceux de la Grande Bretagne Eurostar, filiale du métier SNCF Voyageurs.

Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC SNCF Mobilités 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 1er juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les EPIC a été déterminée sur la base d'un taux différencié. Le taux d'adhésion des bénéficiaires de l'EPIC SNCF Mobilités ressort à 25,94 %, taux inchangé depuis 2015. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 10 M€ sur la valeur de l'engagement.

5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC SNCF Mobilités

Les engagements au titre des régimes de l'EPIC SNCF Mobilités représentant plus de 71 % du total Groupe, sont détaillées ci-après les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations.

	31/12/2016	31/12/2015
Taux d'actualisation	1,60 %	1,75 %
Taux d'inflation	1,75 %	1,75 %
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40 %	2,80 %
Action sociale	1,75 %	1,75 %
Rentes Accidents du travail	1,75 %	1,75 %
Cessation progressive d'activité	2,37 %	2,37 %
IDR et médailles du travail	2,37 %	2,37 %
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80 %H 20 %F	CPR 80 %H 20 %F
IDR et médailles du travail	CPR 80 %H 20 %F	CPR 80 %H 20 %F
Taux d'adhésion au régime CPA	25,94 %	25,94 %

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les régimes accordés par les filiales du Groupe, les hypothèses utilisées pour les principales zones monétaires sont les suivantes en fonction de la durée des régimes :

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

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels (hors impacts IFRS 5)

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

— pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée ;

— pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2016									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-160	-11	66	-306	-411				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	3	3	8	6	20	0	9	4	14
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	1	-4	-12	-116	0	-6	-1	-8
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-98	4	4	-6	-97	0	3	3	6
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	32				32				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	32				32				
Effet de change	11				11				
Autres (prise de contrôle Eurostar)	0				0				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-216	-7	70	-312	-465				
Total ajustements liés à l'expérience	35	3	8	6	51	0	9	4	14
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-102	1	-4	-12	-116	0	-6	-2	-8

31/12/2015									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages*	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-97	-13	39	-394	-464				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	2	-3	3	1	2	1	-12	3	-8
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	2	0	0	0	2	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	17	5	24	87	134	2	29	2	33
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	21	2	27	88	138	3	16	5	24
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	4				4				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	4				4				0
Effet de change	-1				-1				0
Autres	-88				-88				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-160	-11	66	-306	-411				0
Total ajustements liés à l'expérience	5	-3	3	1	6	1	-12	3	-8
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	20	5	24	87	136	2	29	2	33

* 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.

Au titre de l'exercice 2016, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse du taux d'actualisation. Ceux relatifs aux ajustements liés à l'expérience s'expliquent notamment par la baisse du nombre de bénéficiaires constatés sur certains régimes de l'EPIC SNCF Mobilités.

Au titre de l'exercice 2015, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la hausse du taux d'actualisation ; ceux relatifs aux ajustements liés à l'expérience s'expliquent essentiellement par les transferts opérés dans le cadre de la réforme ferroviaire.

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 2016.

31/12/2016	En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
		Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	
Sensibilité au taux d'actualisation						
Variation de + 0,25pt		-34	-1	-6	-20	-9
Variation de - 0,25pt		34	1	7	21	9
Sensibilité au taux d'inflation						
Variation de + 0,25pt			1	7	21	
Variation de - 0,25pt			-1	-6	-20	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA						
Variation de + 1pt						10
Variation de - 1pt						-10

31/12/2015	En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)					Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
		Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	
Sensibilité au taux d'actualisation						
Variation de + 0,25pt		-24	-1	-7	-19	-8
Variation de - 0,25pt		29	1	7	20	9
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA						
Variation de + 1pt						10
Variation de - 1pt						-10

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Mobilités. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Nombre de dirigeants concernés	6	5	1
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	5	5	0
Rémunération totale en M€	2	2	0

6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie. L'EFN exclut les éléments suivants :

- les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5 ;
- les actifs et passifs financiers de concessions ;
- les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net ;
- Les participations non consolidées, classées parmi les actifs disponibles à la vente.

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 SNCF Réseau (voir note 6.1.2.1) ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.1.2.2) ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	36	41	-6
Charges d'intérêts nettes	-301	-296	-5
Autres charges et produits financiers	-14	-5	-9
Coût de l'endettement financier net et autres	-279	-260	-20

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Charges financières	-796	-790	-6
Produits financiers	516	530	-14
Coût de l'endettement financier net et autres	-279	-260	-20

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

— niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

— niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2016					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Note			EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau		
		Non courant	Courant								1	2	3
En millions d'euros													
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	670	27	697	-	697	-	-	697	1 045	-	1 045	-
Créance envers SNCF	6.1.2.1	405	51	456	-	456	-	-	456	511	-	511	-
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		488	103	591	-	591	-	-	591	620	7	611	2
Actifs financiers de concession	3.2	1 227	155		-	1 383	-	-	1 383	1 603	-	1 603	-
Sous-total prêts et créances		4 293	1 180	4 091	-	5 473	-	-	5 473	6 622	7	6 613	2
Actifs de retraite	5	12											
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	204	-		204	-	-	-	204	204	0	0	204
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	0	0	-	-	0	-	0	0	0	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	567	51	617	-	-	-	617	617	617	-	617	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	912	118	1 030	-	-	1 030	-	1 030	1 030	-	1 030	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	4 584	4 584	-	-	4 584	-	4 584	4 584	4 150	434	0
Total des actifs financiers courants et non courants		5 988	5 932	10 322	204	5 473	5 614	617	11 909	13 058	4 157	8 694	207
Emprunts obligataires		10 526	906	11 432	-	11 237	195	-	11 432	13 962	-	13 962	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 698	147	1 845	-	1 845	-	-	1 845	1 870	1	1 869	0
Dettes de location-financement		796	64	860	-	860	-	-	860	864	0	864	-
Sous-total emprunts	6.1.2.5	13 020	1 117	14 137	-	13 942	195	-	14 137	16 697	1	16 696	0
dont:													
- évalués au coût amorti		11 446	998	12 444	-	12 444	-	-	12 444	14 936	1	14 935	0
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		1 381	118	1 499	-	1 499	-	-	1 499	1 566	0	1 566	-
- évalués selon l'option "juste valeur" *		193	2	195	-	-	195	-	195	195	0	194	0
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	549	44	593	-	-	-	593	593	593	-	593	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	736	86	822	-	-	822	-	822	822	-	822	-
Emprunts et dettes financières		14 305	1 247	15 552	-	13 942	1 017	593	15 552	18 111	1	18 110	0
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	-	2 744	2 744	-	2 744	-	-	2 744	2 744	287	2 457	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.5	1 176	1		1 177	-	-	-	1 177	1 177	-	1 146	31
Total des passifs financiers courants et non courants		15 481	3 992	18 296	1 177	16 686	1 017	593	19 473	22 032	288	21 713	31
Endettement financier net du groupe		9 760	-1 786	7 974	-	12 595	-4 597	-25	7 974	9 605	-3 869	13 477	-2

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

31/12/2015					Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Note			EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Juste valeur		
		Non courant	Courant								Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
En millions d'euros													
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	676	184	859	-	859	-	-	859	1 243	-	1 243	-
Créance envers SNCF	6.1.2.1	487	55	542	-	542	-	-	542	604	-	604	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 515	42	1 556	-	1 556	-	-	1 556	2 091	-	2 091	-
Cash collatéral actif		-	592	592	-	592	-	-	592	592	-	592	-
Autres prêts et créances		533	49	581	-	581	-	-	581	581	-	581	-
Actifs financiers de concession	3.2	1 279	43		-	1 322	-	-	1 322	1 538	-	1 538	-
Sous-total prêts et créances		4 489	963	4 130	-	5 452	-	-	5 452	6 649	-	6 649	-
Actifs de retraite	5	11											
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	239	-		239	-	-	-	239	239	40	-	199
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	0	0	-	-	0	-	0	0	-	-	0
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	697	64	761	-	-	-	761	761	761	-	761	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	904	122	1 026	-	-	1 026	-	1 026	1 026	-	1 026	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	4 024	4 024	-	-	4 024	-	4 024	4 024	3 624	400	-
Total des actifs financiers courants et non courants		6 339	5 174	9 942	239	5 452	5 050	761	11 503	12 699	3 664	8 836	199
Emprunts obligataires		10 083	940	11 023	-	10 830	194	-	11 023	13 523	-	13 523	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 742	336	2 078	-	2 078	-	-	2 078	2 141	0	2 140	1
Dettes de location-financement		817	283	1 100	-	1 100	-	-	1 100	1 061	0	1 061	-
Sous-total emprunts	6.1.2.5	12 642	1 559	14 201	-	14 007	194	-	14 201	16 725	0	16 724	1
dont:													
- évalués au coût amorti		11 593	1 441	13 034	-	13 034	-	-	13 034	15 559	0	15 558	1
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		858	116	973	-	973	-	-	973	973	-	973	-
- évalués selon l'option "juste valeur" *		191	3	194	-	-	194	-	194	193	0	192	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	545	63	608	-	-	-	608	608	608	-	608	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	689	86	775	-	-	775	-	775	775	-	775	-
Emprunts et dettes financières		13 876	1 707	15 584	-	14 007	969	608	15 584	18 108	0	18 107	1
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.6	-	2 130	2 130	-	2 130	-	-	2 130	2 134	374	1 760	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.5	1 276	-		1 276	-	-	-	1 276	1 276	-	1 276	-
Total des passifs financiers courants et non courants		15 152	3 837	17 713	1 276	16 137	969	608	18 989	21 518	374	21 142	1
Endettement financier net du groupe		9 066	-1 295	7 772	-	12 006	-4 081	-153	7 771	9 320	-3 250	12 569	1

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

6.1.2.1 Créances envers le groupe public ferroviaire

Créance sur SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France jusqu'au 31 décembre 2014)

La loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF), précise, dans son article 7, qu'en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1^{er} janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à Réseau Ferré de France.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités, d'une créance sur RFF, le passif de l'entreprise restant identique.

La créance sur RFF a été constituée ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celle de la dette de l'entreprise après contrats d'échange arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes du groupe SNCF Mobilités sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur RFF.

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie. Au 31 décembre 2016, la créance sur SNCF Réseau ne fait l'objet d'aucune couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie, de même qu'au 31 décembre 2015.

Créance envers SNCF

La créance envers SNCF résulte des opérations de transfert réalisées en application de la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Elle reflète le paiement à crédit par SNCF du prix de transfert en dix annuités jusqu'au 1^{er} juillet 2025 et porte intérêt à taux fixe. Elle est comptabilisée au coût amorti.

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'ÉPIC 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 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 204 M€ (239 M€ au 31 décembre 2015), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. L'évaluation de ces placements est rapprochée de leur cotation lorsque celle-ci est disponible.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

6.1.2.4 Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF Mobilités fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

6.1.2.5 Passifs financiers courants et non courants

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

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.6 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois*	2 673	2 715	-42
Disponibilités	1 911	1 309	601
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	4 584	4 024	560
Intérêts courus à payer	-1	-3	2
Concours bancaires courants	-286	-371	86
Trésorerie et équivalents de trésorerie des activités abandonnées classés parmi les actifs détenus en vue d'être cédés et les passifs relatifs à ces actifs (voir note 4.2.3)	0	2	-2
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	4 297	3 652	645

*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, pour l'EPIC, à 2 221 M€ au 31 décembre 2016 (1 920 M€ au 31 décembre 2015). L'EPIC contribue pour environ 99 % au montant total consolidé de SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois (99 % au 31 décembre 2015).

Comme permis par la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à être cédés et activités abandonnées », le groupe a choisi de ne pas retraiter, sur 2015, les flux relatifs à la branche SNCF Infra de l'état des flux de trésorerie consolidés, mais de les détailler en note annexe (voir note 4.2). La branche est sortie du périmètre au 1er juillet 2015.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 1 364 M€ en 2016 (2 046 M€ en 2015). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 1 475 M€ (1 654 M€ en 2015). Les impôts décaissés avaient été particulièrement importants en 2015 en raison du paiement sur le même exercice de la TREF 2014 pour 200 M€ et de celle de l'année précédente pour le même montant, du fait d'une publication décalée des décrets. A l'inverse, il n'y a pas de paiement de TREF sur 2016, du fait d'un nouveau décalage dans la publication des décrets. L'incidence de la variation du BFR présente un solde négatif en 2016 (-697 M€) contre un solde positif en 2015 (294 M€). Les créances vis-à-vis de Autorités Organisatrices (État, Régions, STIF) ont notamment augmenté de 484 M€ au cours de l'exercice.

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 1 563 M€ en 2016 (négatifs de 1 908 M€ en 2015).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des incidences des variations de périmètre pour 95 M€ en 2016 (566 M€ en 2015 essentiellement liées à l'acquisition d'OHL);
- des investissements corporels et incorporels pour 2 585 M€ en 2016 (2 323 M€ en 2015); ils sont détaillés en note 4.1.3;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 769 M€ en 2016 (818 M€ en 2015).

— Ils sont compensés par :

- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 427 M€ en 2016 contre 317 M€ en 2015;
- des subventions d'investissement reçues pour 617 M€ en 2016 contre 546 M€ en 2015;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 814 M€ en 2016 contre 787 M€ en 2015.

Les flux liés au financement du Groupe sont positifs de 806 M€ en 2016 (ils étaient négatifs de 1 640 M€ en 2015). Ils proviennent principalement :

— du paiement des dividendes à l'EPIC SNCF pour 126 M€ (63 M€ de dividendes payés à l'État en 2015);

— du paiement des intérêts financiers net pour 291 M€ (309 M€ en 2015);

— d'une augmentation des dettes de trésorerie pour 706 M€ (contre des remboursements de dettes de trésorerie de 729 M€ en 2015);

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances SNCF Réseau et CDP pour 607 M€ (982 M€ en 2015) dont 292 M€ pour Akiem; les encaissements sur les créances SNCF Réseau s'élèvent à 138 M€ (362 M€ en 2015) et les encaissements sur la créance CDP à 0 M€ (92 M€ en 2015).

— de nouveaux emprunts pour 1 187 M€ (434 M€ en 2015) dont 667 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités (24 M€ en 2015) parmi lesquels 652 M€ d'émission d'emprunt EMTN (11 M€ en 2015) et 402 M€ pour Akiem.

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le Conseil d'administration du groupe et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère 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).

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, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2016 est de 95,70 % comparée à 100 % au 31 décembre 2015. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,50 % pour l'exercice 2016 contre 3,96 % pour l'exercice 2015.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

— à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur;

— aux dettes en juste valeur sur option;

— aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2016				31/12/2015			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	-2	0	2	0	3		-3	
Dettes en juste valeur sur option	6	0	-6	0	6		-6	
Dérivés non qualifiés de couverture	11	0	-19	0	4		-4	
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	0	50	0	-54		50		-56
Total	15	50	-23	-54	13	50	-13	-56

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Taux fixe	11 368	11 031	10 977	10 962
Taux variable	2 770	3 170	3 161	3 239
Total des emprunts	14 137	14 201	14 138	14 201

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

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Euro	10 755	10 537	13 468	13 347
Franc suisse	1 335	1 471	0	143
Dollar américain	376	470	233	237
Dollar canadien	31	30	31	30
Livre sterling	1 147	1 328	312	359
Yen	306	281	0	3
Dollar australien	77	76	77	76
Dollar hong-kong	93	0	0	0
Autres	15	7	15	7
Total des emprunts	14 137	14 201	14 137	14 201

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, les dettes en Franc suisse sont totalement couvertes, celles couvertes partiellement par des prêts sont arrivées à échéance en mai 2016, et les dettes en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Dollar.

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, 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.

6.2.3 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour l'année 2015 une couverture de flux de trésorerie a été désignée sur l'EPIC SNCF Mobilités. Trois tunnels à prime nulle ont été mis en place pour un volume de 18 000 tonnes de gasoil entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 0,3 M€ parmi les dettes d'exploitation. Ces tunnels ont une date d'échéance au 1^{er} janvier 2016.

Pour l'année 2016, la mise en place de deux swaps désignés en couverture de flux de trésorerie sur l'EPIC SNCF Mobilités pour un volume de 12 000 tonnes a entraîné le paiement d'un différentiel de strike de 0,193 M€.

6.2.4 Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

6.2.4.1 Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise, pour la société SNCF Mobilités, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille d'actifs disponibles à la vente

Depuis le 31 décembre 2014, les actifs disponibles à la vente sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés.

6.2.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, 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 la société mère afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation. Au 31 décembre 2016, ils sont actifs pour 3 M€ et passifs pour 15 M€ (passifs pour 7 M€ au 31 décembre 2015). La colonne « Cash collateral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2016 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 650		1 650	1 173	435	42
Instruments financiers dérivés passifs	1 430		1 430	802	449	179
Position nette sur instruments dérivés	220		220	371	-14	-137

31/12/2015 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 787		1 787	1 181	578	28
Instruments financiers dérivés passifs	1 390		1 390	582	578	230
Position nette sur instruments dérivés	397		397	599	0	-202

Au 31 décembre 2016, trois contreparties représentent 93% du risque de crédit de la position active.

Au 31 décembre 2015, trois contreparties représentent 95% du risque de crédit de la position active.

L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

6.2.5 Gestion du risque de liquidité

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de billets de trésorerie d'un montant maximal de 3 049M€, utilisé à hauteur de 150M€ au 31 décembre 2016 (110M€ au 31 décembre 2015) et en moyenne à hauteur de 70M€ pendant l'exercice 2016, contre 39M€ en 2015.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 000M€, utilisé à hauteur de 1 130M€ au 31 décembre 2016 (457M€ au 31 décembre 2015) et en moyenne à hauteur de 270M€ pendant l'exercice 2016 (788M€ sur 2015).

En outre, la société dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 780M€ (780M€ en 2015). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2016	1 380	211	1 163	6
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2015	1 401	60	1 181	160

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Moins d'1 an	1 089	1 542
De 1 à moins de 5 ans	3 825	3 460
De 5 à moins de 10 ans	5 658	5 542
De 10 à moins de 20 ans	2 134	2 140
20 ans et plus	1 067	1 066
Impact de la juste valeur (option «juste valeur»)	41	39
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	323	411
Total	14 137	14 201
Juste valeur des dérivés non courants	1 284	1 234
Juste valeur des dérivés courants	130	149
Total emprunts et dettes financières	15 551	15 584

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						31/12/2016
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	-14 754	-1 094	-3 983	-6 255	-1 997	-1 425
Capital	-10 675	-652	-2 378	-5 057	-1 493	-1 095
Flux d'intérêts	-4 078	-442	-1 606	-1 198	-503	-330
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-1 882	-167	-1 233	-254	-229	0
Capital	-1 844	-146	-1 217	-252	-229	0
Flux d'intérêts	-38	-20	-16	-1	0	0
Sur dettes de location-financement	-869	-66	-572	-111	-120	0
Capital	-860	-64	-567	-107	-122	0
Flux d'intérêts	-9	-1	-6	-4	2	0
Sur le sous-total emprunts	-17 505	-1 326	-5 788	-6 619	-2 345	-1 425
Capital	-13 380	-863	-4 161	-5 416	-1 844	-1 096
Flux d'intérêts	-4 125	-463	-1 627	-1 203	-501	-330
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 744	-2 744	0	0	0	0
I - Total emprunts	-20 249	-4 070	-5 788	-6 619	-2 345	-1 425
Sur créance SNCF Réseau	1 056	60	272	724	0	0
Capital	676	6	55	615	0	0
Flux d'intérêts	380	54	217	109	0	0
Sur créance SNCF	516	57	229	229	0	0
Capital	449	44	191	214	0	0
Flux d'intérêts	66	13	38	15	0	0
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	1 487	913	289	155	127	3
Capital	1 448	899	268	152	126	3
Flux d'intérêts	39	14	21	3	1	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	4 584	4 584	0	0	0	0
II - Actifs financiers	9 686	5 713	1 666	2 176	127	3
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-410	-74	-185	-72	-66	-13
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-889	-103	-414	-366	-5	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	492	58	180	121	107	28
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 156	151	584	419	2	0
III - Instruments financiers dérivés	349	31	164	102	37	15
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-10 214	1 673	-3 958	-4 341	-2 181	-1 407

Flux d'échéances

31/12/2015

En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-14 685	-1 134	-3 534	-6 482	-2 072	-1 462
Capital	-10 232	-688	-1 884	-5 032	-1 534	-1 094
Flux d'intérêts	-4 452	-446	-1 650	-1 450	-538	-368
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 204	-358	-1 330	-287	-230	0
Capital	-2 102	-330	-1 262	-281	-229	0
Flux d'intérêts	-102	-27	-68	-5	-1	0
Sur dettes de location-financement	-1 097	-289	-542	-141	-125	0
Capital	-1 085	-283	-538	-138	-126	0
Flux d'intérêts	-12	-6	-4	-3	1	0
Sur le sous-total emprunts	-17 986	-1 781	-5 406	-6 910	-2 427	-1 462
Capital	-13 420	-1 301	-3 684	-5 452	-1 889	-1 094
Flux d'intérêts	-4 566	-480	-1 722	-1 458	-538	-368
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 130	-2 130	0	0	0	0
I - Total emprunts	-20 116	-3 910	-5 406	-6 910	-2 427	-1 462
Sur créance SNCF Réseau	1 274	218	235	821	0	0
Capital	836	160	17	658	0	0
Flux d'intérêts	439	58	217	163	0	0
Sur créance SNCF	621	62	248	311	0	0
Capital	534	47	201	286	0	0
Flux d'intérêts	87	15	47	25	0	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 142	99	895	1 149	0	0
Capital	1 407	0	500	907	0	0
Flux d'intérêts	735	99	395	242	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	983	657	243	83	0	0
Capital	972	648	241	82	0	0
Flux d'intérêts	11	8	2	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	4 024	4 024	0	0	0	0
II - Actifs financiers	9 045	5 060	1 621	2 363	0	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-687	-86	-304	-210	-88	0
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-881	-92	-365	-395	-29	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	620	68	242	202	100	8
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 189	137	547	482	23	0
III - Instruments financiers dérivés	241	28	120	79	6	8
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-10 830	1 177	-3 664	-4 467	-2 422	-1 454

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

Flux d'échéances						31/12/2016
En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
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

Flux d'échéances						31/12/2015
En millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Actifs financiers de concession	1 483	157	1 284	43	0	0
Capital	1 271	95	1 134	42	0	0
Flux d'intérêts	213	62	150	1	0	0

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 l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période;

— l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartit comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	428	11	439	522	30	552
Dérivés de couverture de juste valeur	138	40	178	175	34	209
Dérivés de transaction	912	118	1 030	904	122	1 026
Total instruments dérivés actifs	1 479	168	1 647	1 601	186	1 787
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	537	54	591	545	63	608
Dérivés de couverture de juste valeur	12	-10	2	0	0	0
Dérivés de transaction	736	86	822	689	86	775
Total instruments dérivés passifs	1 284	130	1 415	1 234	149	1 383

6.3.1 Instruments dérivés de change

Le groupe SNCF Mobilités intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total
Swaps cambistes			5		5			14		14
Swaps de devises	436	125	48		610	512	167	44		723
Achat à terme de devises						5				5
Vente à terme de devises	0				0			0		0
Options sur devises										
Instruments dérivés actifs	436	125	54	0	615	517	167	58	0	742
Swaps cambistes			2		2			0		0
Swaps de devises	38	-6	0		31	15	0	5	0	20
Achat à terme de devises								0		0
Vente à terme de devises	2		2		3	1				1
Options sur devises										
Instruments dérivés passifs	39	-6	4	0	37	16	0	5	0	21
Position nette s/ devises	397	131	50	0	578	501	166	53	0	721

Aux 31 décembre 2016 et 2015 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

6.3.1.1 Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

Engagements nominaux reçus 31/12/2016												
En millions d'euros	Moins de 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 cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de	
	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture
Franc suisse	100	93	1275	1187							1375	1280
Dollar américain									150	142	150	142
Dollar canadien												
Livre sterling							500	584	50	58	550	642
Yen			4000	32			13500	109	15000	122	32500	263
Dollar australien												
Dollar de Hong Kong			801	98							801	98
Dollar de Singapour												
Euro ¹			60	60							60	60
Total	93	1 378	0	693	322	2 487						

1- Ancien swap de devise EUR/ESP.

Engagements nominaux reçus 31/12/2015												
En millions d'euros	Moins de 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 cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de		contre-valeur euro au cours de	
	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture	en devises	clôture
Franc suisse			925	854	450	415					1 375	1 269
Dollar américain	100	92							150	138	250	230
Dollar canadien												
Livre sterling	21	29					500	681	50	68	571	778
Yen			4 000	31	0	0	13 500	103	15 000	114	32 500	248
Dollar australien												
Dollar de Hong Kong												
Dollar de Singapour												
Euro ¹					60	60					60	60
Total	121	884	475	784	320	2 585						

1- Ancien swap de devise EUR/ESP.

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 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
Euro	66	1 038	0	924	297
Total	66	1 038	0	924	297

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2015				
	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	112	646	365	924	297
Total	112	646	365	924	297

6.3.1.2 Swaps de devises ayant un sous-jacent actif

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2016									
	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	32	31								
Dollar canadien										
Livre sterling	2	2								
Total		32								

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2015									
	Moins de 1 an		De 1 à moins de 5 ans		De 5 à moins de 10 ans		De 10 à moins de 20 ans		20 ans et plus	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	43	40								
Total		40								

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2016				
	Moins de 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				

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2015				
	Moins de 1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Euro	39				
Total	39				

6.3.2 Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2016					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net	Total
Swaps receveurs de taux fixe	0	53	976	0	1 029	0	43	968	0	1 011
Swap payeurs de taux fixe	3	0	0	0	3	34	0	0	0	34
Options de taux	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Instruments dérivés actifs	3	53	976	0	1 032	35	43	968	0	1 045
Swaps receveurs de taux fixe	0	8	0	0	8	4	0	0	0	4
Swap payeurs de taux fixe	549	0	809	0	1 359	586	0	770	0	1 356
Options de taux	2	0	9	0	10	2	0	0	0	2
Instruments dérivés passifs	551	8	818	0	1 377	592	0	770	0	1 362
Position nette taux	-549	45	158	0	-346	-557	43	198	0	-317

Aux 31 décembre 2016 et 2015, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
	Dettes nette long terme	Dettes nette court terme	Dettes nette long terme	Dettes nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	4 242	0	3 698	0
Swaps payeurs de taux fixe	6 223	95	6 034	86
Swaps d'index	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	665	25	23	1

6.3.3 Couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

En millions d'euros	Juste valeur au 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	Echéancier
						20 ans et plus
Emprunts obligataires	-5	-14	336	0	-339	12
Emprunts non obligataires	-125	-25	-62	-39	0	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	-152	-39	253	-39	-339	12

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2015	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	Echéancier
						20 ans et plus
Emprunts obligataires	90	-10	232	110	-258	15
Emprunts non obligataires	-146	-14	-117	-14	0	0
Dettes de location financement	0	0	0	0	0	0
Prêts et créances	0	0	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-56	-24	114	96	-258	15

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit (- débiteur, + créditeur) :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2015	-266
Recyclé en résultat	-149
Variation de valeur efficace	244
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-14
Clôture au 31/12/2015	-185
Ouverture au 01/01/2016	-185
Recyclé en résultat	71
Variation de valeur efficace	-89
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-2
Clôture au 31/12/2016	-205

6.3.4 Couverture de juste valeur

Les effets en résultat des réévaluations liées aux couvertures de juste valeur et l'inefficacité comptabilisée en résultat financier sont les suivants (un montant positif est un produit, un montant négatif une charge) :

En millions d'euros	2016	2015
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	37	-45
Variation de juste valeur des dérivés actifs	-26	36
Variation de juste valeur des dérivés passifs	-12	0
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-1	-9

6.4 CAPITAUX PROPRES

6.4.1 Capital

Le 1^{er} janvier 1983, en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, est créé un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF). La totalité du capital revient à l'État, « actionnaire unique ».

À la création de l'EPIC SNCF (devenu SNCF Mobilités au 1^{er} janvier 2015), les biens immobiliers, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte (créée le 31 août 1937) à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État, sans transfert de propriété et à titre gratuit, sont alors inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés, avec une contrepartie de même montant en capital.

Au 31 décembre 2016, le capital de SNCF Mobilités reste essentiellement constitué de :

— 1,2 milliards d'euros de dotations en capital correspondant essentiellement aux différents apports en numéraire versés par l'État; d'un montant de 2,2 milliards d'euros au 31 décembre 2015, ces dotations ont été diminuées de 1 milliard d'euros par affectation sur les réserves distribuables suite à un arrêté ministériel de novembre 2016;

— 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'État.

Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté et versé à EPIC SNCF en décembre 2016 pour 126 M€.

Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté et versé à l'État en août 2015 pour 63 M€.

6.4.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Geodis	10	10	0
STVA	1	1	0
Ermewa	6	5	0
CapTrain	20	20	0
Keolis	87	91	-4
Autres	5	8	-3
Total	130	136	-7

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	5 073	5 002
Résultat net de l'exercice	40	23
Résultat global total	34	35
Flux de trésorerie généré sur la période	50	-54
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>-12</i>	<i>-16</i>
Actifs courants	1 157	1 190
Actifs non courants	2 432	2 265
Passifs courants	1 845	1 766
Passifs non courants	1 353	1 272
Actif net	391	417

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 16 M€ au 31 décembre 2016 (13 M€ au 31 décembre 2015).

7 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- l'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent;
- les crédits d'impôt mécénat et étrangers;
- les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net;
- la contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les dividendes versés par une société qui ne respecte pas les conditions de détention pour être incluse dans un groupe d'intégration fiscale;
- la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1^{er} janvier 2016 (200 M€ à partir du 1^{er} janvier 2013) et calculé après réintégration des dotations aux amortissements. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe;
- l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat;
- les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation); et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe. Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-397	-365	-32
(Charge) / produit d'impôt différé	-47	-292	246
Total	-443	-657	213

Du fait de la hausse du plafonnement instaurée par la loi de Finances rectificative pour 2016, la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires augmente à 252 M€ au 31 décembre 2016 contre 200 M€ au 31 décembre 2015. La charge comptabilisée inclut un rattrapage de TREF de 26 M€ au titre du résultat 2015. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 165 M€ sur 2016 (131 M€ sur 2015).

La charge d'impôt différée constatée sur 2016 provient essentiellement de l'effet du changement de taux d'impôt instauré en France par la Loi de Finances 2017. Le taux d'impôt applicable sera de 28,92% de façon progressive à partir de 2017. Toutes les entités françaises du groupe seront concernées sans exception dès 2020. Le Groupe a donc réévalué ses impôts différés en fonction de ce nouveau taux, entraînant une charge d'impôt de 55 M€.

Une dépréciation d'impôt différé actif avait été constatée pour 272 M€ sur l'exercice précédent.

A 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 SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF, à compter du 1^{er} janvier 2015. Il n'est donc plus possible de compenser les résultats fiscaux des filiales déficitaires avec ceux des filiales bénéficiaires au niveau du groupe SNCF Mobilités.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2016, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 18 M€.

Au 31 décembre 2015, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 5 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net de l'exercice	494	-2 184
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	47	-73
Résultat net d'impôt des activités transférées	0	69
Impôt sur les résultats	-443	-657
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	890	-1 523
Taux d'IS applicable en France	34,43 %	34,43 %
IMPOT THEORIQUE	-307	525
Différences permanentes	41	42
Activation de déficits antérieurs	29	5
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-52	-934
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	0	-279
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	-21	0
Différentiels de taux	-171	-90
Crédits d'impôts	83	84
Ajustements sur exercices antérieurs	-1	0
Effets des changements de taux	-46	-10
IMPOT COMPTABILISE	-443	-657
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	49,81 %	43,12 %

Des Lois de Finances successives ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— le taux d'impôt sur les résultats passe de 34,43% à 28,92% de façon progressive suivant la taille de l'entité entre 2017 et 2020. Toutes les entités françaises du groupe seront passées au taux de 28,92% en 2020. Ce changement entraîne un effet négatif de 55 M€ sur la ligne « Effets des changements de taux » de la preuve d'impôt;

— s'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps;

— seules 75% des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable à partir de 2014. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.

— la contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1^{er} août 2012 est gérée sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt. L'impact enregistré en résultat sur la ligne « Impôts sur les sociétés » est peu significatif. Cette contribution a été limitée aux sociétés versantes qui ne respectent pas les conditions de détention pour faire partie d'un groupe d'intégration fiscale par la Loi de Finances pour 2017;

— un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013 (voir note 3.3.4). Il a un effet positif de 75 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (78 M€ au 31 décembre 2015).

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2016 s'élevaient à 8,5 milliards d'euros contre 8,3 milliards d'euros au 31 décembre 2015. Sur ce montant, 6,4 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (5,7 milliards d'euros au 31 décembre 2015). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 3,9 milliards d'euros (4,6 milliards d'euros au 31 décembre 2015).

En millions d'euros	31/12/2015	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2016
Reports déficitaires	2 772	-113	-94	0	-69	2 497
Avantages du personnel	60	-5	2	0	0	58
Différences de valeur sur les immobilisations	-86	2	0	-21	3	-101
Location financement	-23	1	0	24	0	2
Provisions réglementées	-146	6	0	0	-4	-144
Instruments financiers	13	11	18	0	-7	35
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-381	67	0	-3	8	-309
Résultats internes	62	0	0	0	0	63
Total retraitements de consolidation	-500	83	20	0	0	-397
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	2 804	-611	22	-8	10	2 217
Impôts différés non reconnus	-4 561	594	54	0	52	-3 861
Impôts différés nets reconnus	516	-47	3	-8	-8	456
Impôts différés actif	987	0	0	0	0	872
Impôts différés passif	471	0	0	0	0	416
Impôts différés nets au bilan	516	0	0	0	0	456

8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, 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 :

— les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF ;

— 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 le groupe SNCF Mobilités avec d'autres entreprises publiques (EDF, Orange, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau.

Les sociétés du Groupe autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

8.1.1 Relations avec SNCF Réseau

SNCF Mobilités est à l'heure actuelle le principal client de SNCF Réseau.

Les créances d'exploitation sur SNCF Réseau (anciennement RFF) et le chiffre d'affaires réalisé avec lui étaient pour beaucoup portés par la branche SNCF Infra transférée le 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme ferroviaire. De ce fait, une baisse importante est constatée sur ces postes des états financiers envers cette partie liée. Le chiffre d'affaires présenté ci-dessous inclut le chiffre d'affaires réalisé par la branche SNCF Infra au premier semestre 2015 et présenté sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

8.1.1.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Créances nettes sur SNCF Réseau*	792	593
Dettes SNCF Réseau	842	1 073
Créances et dettes nettes SNCF Réseau	-50	-479

*Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan (voir note 6.1).

8.1.1.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau	547	2 951
Autres produits opérationnels	30	40
Péages payés sur le réseau ferroviaire français *	-3 702	-3 766
Chiffre d'affaires net des péages	-3 125	-775

*Dont 3545 M€ réglés directement à SNCF Réseau (3 608 M€ au 31 décembre 2015) et 157 M€ via l'intermédiaire du STIF (158 M€ au 31 décembre 2015).

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'État, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

8.1.2 Relations avec SNCF

Dans le cadre de son rôle de pilotage du groupe public ferroviaire, SNCF réalise pour SNCF Mobilités des prestations de sûreté générale (SUGE), de fourniture d'énergie, de sous-traitance informatique et de services généraux. Par ailleurs, SNCF ayant récupéré les contrats de bail externe, il refacture la part de loyers pour les surfaces occupées par SNCF Mobilités.

8.1.2.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Créances d'exploitation*	86	242
Dettes d'exploitation	252	379
Passifs financiers courants	37	42

*Soldes au bilan hors créances financières présentées séparément à l'actif du bilan (voir 6.1.2)

8.1.2.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	131	65
Achats et charges externes	-1 265	-686
Autres produits et charges	-36	21
Marge opérationnelle avec SNCF	-1 170	-600

8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES

8.2.1 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 Mobilités par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Subventions d'exploitation reçues	50	42

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.2.

8.2.2 Transactions avec les entreprises sociales pour l'habitat (ESH) du groupe ICF

8.2.2.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Actifs financiers courants	11	10
Actifs financiers non courants	275	287
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2015) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 6.1.2.3). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2.2 Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants et la part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises comprise dans le total s'élève à :

— 0 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2016 (8 M€ pour 2015);

— 114 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2016 (0 M€ pour 2015). La hausse s'explique principalement par la mise en équivalence d'Akiem en date du 30 juin 2016 (voir note 4.2.1.2).

	31/12/2016				31/12/2015
	Montant des engagements par période				
Engagements reçus (en M€)	Engagement total	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
Engagements liés au financement	1 438	222	1 182	34	1 532
Sûretés personnelles 9.1.1.1	54	7	19	28	113
Sûretés réelles 9.1.1.2	4	4	0	0	18
Lignes de crédit confirmées non utilisées 6.2.5	1 380	211	1 163	6	1 401
Engagements liés aux activités opérationnelles	6 928	3 922	600		6 961
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire 9.1.2.1	2 878	897	1 981	0	2 728
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire 9.1.2.2	1 260	258	908	94	977
Promesses de vente immobilière 9.1.2.3	202	200	0	2	104
Garanties opérationnelles et financières 9.1.2.4	1 098	718	376	4	1 402
Contrats de location simple: mobilier 9.1.2.5	457	174	238	44	654
Contrats de location simple: immobilier 9.1.2.5	1 006	150	401	455	1 063
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations 9.1.2.6	28	9	18	0	32
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...) 9.1.2.7	0	0	0	0	1
Engagements liés au périmètre consolidé	18	0	10	8	18
Garanties de passif	1	0	0	1	1
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	0	10	7	17
Autres engagements reçus	8	0	8	0	7
Total engagements reçus	8 392	2 628	5 122	642	8 517

	31/12/2016				31/12/2015
	Montant des engagements par période				
Engagements donnés (en M€)	Engagement total	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
Engagements liés au financement	990	181	74	736	544
Sûretés personnelles 9.1.1.1	239	169	43	28	283
Sûretés réelles 9.1.1.2	751	12	31	708	261
Engagements liés aux activités opérationnelles	11 665	3 947	6 819	898	10 937
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire 9.1.2.1	4 413	1 596	2 805	13	4 345
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire 9.1.2.2	2 563	715	1 784	64	2 836
Promesses de vente immobilière 9.1.2.3	200	200	0	0	140
Garanties opérationnelles et financières 9.1.2.4	805	296	268	241	745
Cautions douanes (activité Geodis)	175	131	17	27	172
Contrats de location simple: mobilier 9.1.2.5	1 387	324	746	317	911
Contrats de location simple: immobilier 9.1.2.5	1 515	293	994	228	1 216
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations 9.1.2.6	180	169	6	5	171
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...) 9.1.2.7	423	223	198	2	400
Engagements liés au périmètre consolidé	17	0	17	0	22
Autres engagements liés au périmètre consolidé	17	0	17	0	22
Autres engagements donnés	19	14	3	2	21
Total engagements donnés	12 691	4 142	6 912	1 636	11 525

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés personnelles

La baisse des engagements reçus des sûretés personnelles de 59 M€ s'explique par la sortie d'Akiem (voir note 4.2.1.2) et la baisse des engagements donnés est due à la diminution des garanties liées aux lignes de crédit non utilisées sur la branche SNCF Logistics.

9.1.1.2 Sûretés réelles

La variation à la hausse des engagements donnés liés aux sûretés réelles au 31 décembre 2016 pour 490 M€ s'explique principalement par une nouvelle garantie bancaire de 347 M€ prise par Eurostar concernant l'achat de nouvelles rames Siemens et la perte de contrôle d'Akiem (voir note 4.2.1.2).

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

9.1.2.1 Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. L'augmentation nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période inférieurs aux nouveaux engagements souscrits.

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements.

Sur 2016, la hausse des engagements reçus est due principalement à :

— de nouveaux engagements liés à la convention Omneo Normandie pour 669 M€ sur Intercités;

— la garantie financière reçue sur les nouvelles rames NAT pour 278 M€ sur Transilien;

— compensés par une baisse de 616 M€ liée aux investissements réalisés sur les rames Regiolis, Regio2N et Tram Train.

L'augmentation des engagements donnés s'explique par :

— le nouveau programme d'investissement de 40 rames Omneo Normandie pour 669 M€;

— les levées d'option des tranches 3 et 4 pour l'acquisition de 64 rames NAT Bombardier (Nouvelles Automotrices Transilien) pour 476 M€ sur Transilien;

— une compensation à la baisse :

- d'une part du fait des investissements réalisés et des acomptes versés sur la période 2016 pour 942 M€ concernant des rames Régiolis (157 M€), Regio2N (205 M€), TVG 2N2 (293 M€), des NAT (129 M€), des rames Siemens chez Eurostar (123 M€), et des Tram Train (34 M€),

- d'autre part au titre de la convention de maintenance préventive entre SNCF et RATP pour 83 M€ qui est dorénavant comprise dans la convention STIF 2016/2019.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La variation des engagements donnés d'achats d'immobilisations s'explique :

— à la hausse par la nouvelle convention relative à la rénovation d'ateliers pour accueillir OMNEO Normandie pour 80 M€;

— à la baisse par :

- l'avancement des projets sur gares et des pôles d'échange multimodal pour 204 M€ chez Gares & Connexions;

- les investissements liés au PQI 2012/2015 de 171 M€ chez Transilien.

La variation des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire s'explique :

— à la hausse par :

- le nouveau Plan Quadri annuel d'Investissements (PQI) 2016/2019 relatif au Contrat de Plan État/Région (CPER) pour 163 M€ et hors CPER pour 131 M€ chez Transilien;

- au titre d'un engagement d'achat d'immobilisation et une subvention à recevoir de l'AO Normandie pour 80 M€;

— à la baisse par l'avancement des projets sur gares et des pôles d'échange multimodal pour 124 M€ chez Gares & Connexions.

9.1.2.3 Promesses de vente immobilière

La hausse des engagements reçus et donnés liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par la signature d'une promesse synallagmatique de vente de la filiale EFA sur le site La Chapelle International.

9.1.2.4 Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières données augmentent de 60 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles sur l'EPIC Mobilités pour 41 M€ et sur Keolis pour 33 M€.

Les garanties opérationnelles et financières reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire Bombardier et Alstom. La baisse pour 304 M€ est liée principalement aux livraisons des rames Regio2N et Régiolis chez TER.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Les engagements donnés de contrats de locations simples mobiliers et immobiliers augmentent de 776 M€ en raison principalement :

— de deux nouveaux contrats de location mobiliers pour un total de 316 M€ chez KEOLIS Allemagne;

— de nouveaux baux immobiliers pour 138 M€;

— de nouveaux contrats de location de locomotives pour 63 M€;

— et en raison de la sortie d'Akiem pour 110 M€.

Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus diminuent de 254 M€ principalement du fait de la perte de contrôle dans AKIEM (voir note 4.2.1.2).

9.1.2.6 Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations

Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés augmentent de 9M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons.

Le Document de Référence du Réseau pour 2017 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise.

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

9.1.2.7 Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité.

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.

A l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial;

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte;

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat;

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

En 2016 et 2015, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) a fait l'objet d'une cession Dailly pour un seul des groupes d'intégration fiscale français. Par ailleurs, SNCF, mère du groupe d'intégration fiscale auquel SNCF Mobilités appartient, a procédé, fin décembre 2016, à la monétisation de sa créance de CICE correspondant à la quote-part de SNCF Mobilités relative aux années civiles 2016 et 2015.

Dans les deux cas, cession ou monétisation, l'opération a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte pour la cession Dailly et sans recours pour la monétisation. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la cession Dailly et la monétisation se sont traduites pour le Groupe par un encaissement net de, respectivement, 50M€ sur 2016 (50M€ sur 2015) et 316M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Du point de vue de SNCF Mobilités, la monétisation constitue, en fait, un encaissement anticipé de sa créance de CICE reçu de sa mère d'intégration fiscale.

10 PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF Mobilités se détaille comme suit :

	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	829	833	-4
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	49	40	9
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	65	62	3
Périmètre total	943	935	8

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle ; SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.3 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— actifs non courants : 4 338 M€ (4 210 M€ en 2015) ;

— passifs non courants (dettes) : 2 391 M€ (2 330 M€ en 2015).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,36 milliards d'euros (2,34 milliards d'euros au 31 décembre 2015).

10.2.2 SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Etant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 1 787 M€ (1 651 M€ au 31 décembre 2015) ;

— passifs non courants : 1 756 M€ (1 650 M€ au 31 décembre 2015).

10.3 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 30M€ de chiffre d'affaires ou 50M€ de total bilan. Les activités relevant de l'EPIC SNCF Mobilités sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NC : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur SNCF Transilien, Régions, Intercités							
FRANCE	FRANCE	SNCF – Transilien ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – TER ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Intercités ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Traction ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur Voyages SNCF							
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	CE	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	GRANDE BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
	FRANCE	ID Bus	IG	95%	95%	100%	100%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	RE 4A	CE	50%	50%	50%	50%
	FRANCE	SNCF - Voyages - Europe EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - TGV ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Voyages Central ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur Gares & Connexions							
FRANCE	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Gares & Connexions ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Société des commerces en gares	CE	50%	50%	50%	50%
Secteur Keolis							
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ETATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Southlink Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	First / Keolis Transpennine	CE	45%	31%	45%	31%
	GRANDE BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
		Keolis Danmark	IG	100%	70%	75%	52%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		London Midland	CE	35%	24%	35%	24%
		London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Syntus	IG	100%	70%	100%	70%
	PORTUGAL	Prometro	CE	20%	14%	20%	14%
	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 Artois	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 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%
		Keolis Dijon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lille	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lorient	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		SAEMES	CE	33%	23%	0%	0%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	0%	0%
		Transports de l'agglomération de Metz Métropole	CE	40%	32%	40%	32%
	Secteur	SNCF Logistics					
AFRIQUE, MOYEN ORIENT	EMIRATS ARABES UNIS	Geodis Freight Forwarding LLC	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%
	ETATS UNIS	Barthco International, Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson USA Inc. (absorbée par OHBNA – Barthco International Inc.)	NI	0%	0%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Holding Company, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Shanghai Eastern Fudart Transportation Sces Co., Ltd.	CE	20%	20%	20%	20%
		Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	JAPON	Geodis SCO Japan Co. Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland	IG	100%	100%	100%	100%
		CargoWest GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Germany	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%
		ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB	CE	67%	34%	67%	34%
	WEA	IG	100%	98%	100%	96%	
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34%	34%	34%	34%
	BELGIQUE	Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis BM Iberica	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE BRETAGNE	STVA UK	IG	100%	98%	100%	96%
		Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%
		Cap Train Italia	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%
		LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%
		Lexsis (ex. BM Sidérurgie Luxembourg)	IG	100%	100%	100%	100%
	PAYS BAS	GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Holding BV	IG	100%	100%	100%	100%
	POLOGNE	Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%
	SUEDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Holding AB	IG	100%	100%	100%	100%
	SUISSE	PIRICO SA	CE	45%	45%	45%	45%
	FRANCE	FRANCE	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%
AKIEM Holding			CE	50%	50%	100%	100%
AKIEM SAS			CE	50%	50%	100%	100%
ALPS1			CE	50%	50%	100%	100%
Ateliers d'Orval			IG	100%	100%	100%	100%
BM Virolle			CE	35%	35%	35%	35%
Bourgey Montreuil Alsace			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Alsace			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Armorique			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Bretagne			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Île-de-France			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Loiret			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Méditerranée			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Normandie			IG	100%	100%	100%	100%
Calberson Paris Europe			IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
		Challenge International	IG	100%	100%	100%	100%
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
		Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
		Eurotainer SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Euromatic	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Île-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Projets	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%
		Giraud Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%
		S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		Seine Express	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis - Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		STVA SA	IG	98%	98%	96%	96%
		Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
		VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
		Corporate					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Résidences du Rail	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT-FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DI ^{EPIC}	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	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%

O3—

RAPPORT SUR LE
GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE ET
LE CONTRÔLE
INTERNE DU
GROUPE
SNCF MOBILITÉS

RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

Le rapport sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques a été présenté par le Président au Conseil d'administration de SNCF Mobilités.

Le plan de ce rapport s'appuie sur le cadre de référence proposé par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers).

Les principales évolutions et améliorations apportées aux dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques de SNCF Mobilités durant l'année 2016 concernent :

— **le dispositif de contrôle interne**: l'animation du contrôle interne sur le périmètre SNCF Mobilités est renforcée à partir de 2016, par le lancement d'une démarche de management testing sur des contrôles ciblés. En 2016, quatre campagnes d'autoévaluation ont été réalisées sur l'ensemble du périmètre SNCF Mobilités et de ses filiales. Elles ont porté sur les contrôles clés de l'environnement de contrôle, des processus financiers, des véhicules de services et des systèmes d'information ;

— **la démarche éthique**: l'animation de la démarche s'appuie sur une nouvelle charte éthique du Groupe SNCF qui a été présentée au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités du 27 octobre 2016 et a été approuvée par le conseil de surveillance de l'EPIC SNCF suivant délibération du 3 novembre 2016. La charte qui se substitue au guide éthique adopté en février 2011, explicite les cinq valeurs éthiques et les onze principes de comportement qui en découlent. Ces principes doivent être connus de tous les collaborateurs, quels que soient leur statut et leurs fonctions et guider 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 ;

— dans le cadre du renforcement de la législation par l'entrée en vigueur en fin d'année 2016 de la loi Sapin 2 (loi N°2016-1691 du 09 décembre relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique), le programme de prévention et de lutte contre la corruption a été poursuivi. Le groupe SNCF Mobilités travaille également à la transposition opérationnelle des dispositions de la loi Sapin 2 ;

— **la gouvernance de la politique de sécurité** :

l'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales s'inscrivent dans la politique générale en matière de sécurité mise en place à l'EPIC SNCF, mise en œuvre en juillet 2015, pour les activités ferroviaires exercées en France. Elle traite de la sécurité de l'exploitation, de la santé et de la sécurité des personnels et du grand public, de même que de la protection de l'environnement ;

Par ailleurs, début 2016, une nouvelle organisation transverse à l'ensemble du Groupe SNCF a été mise en place permettant d'assurer une coordination homogène de l'ensemble de la politique de sécurité ferroviaire ;

— la gouvernance des systèmes d'information : pour consolider et industrialiser la transformation numérique du Groupe SNCF dont SNCF Mobilités et ses filiales, la Direction Digitale a été rattachée début 2017 à la nouvelle Direction « e.SNCF » regroupant les métiers du Digital, des systèmes d'information et de Télécom ;

— la sûreté : au-delà des missions habituelles de la Direction de la Sûreté de Prévention et de lutte contre la délinquance, l'accent a été mis en 2016 sur trois points majeurs :

- la lutte contre le terrorisme, notamment dans le cadre de l'Euro 2016 (audit des gares commandité par le Secrétaire général et le directeur de SNCF Gares & Connexions aboutissant à une mise à niveau et un renforcement des moyens de vidéoprotection, conduite en mode projet de la protection des gares et trains de toutes branches concernés) et des autres grandes manifestations (pèlerinages à Lourdes par exemple).

En outre, la Direction de la Sûreté a poursuivi la mise en œuvre des contrôles d'accès à bord, a déployé les premières équipes cynotechniques de détection d'explosifs et a également travaillé sur la prévention de la radicalisation au fait religieux, en coopération avec les services spécialisés sur les comportements inquiétants ;

- la lutte contre la fraude, en menant des opérations ciblées de longue durée (plusieurs semaines) dans les gares signalées par les branches comme les plus touchées ;

- la lutte contre les incivilités, et notamment les fumeurs qui se constituent en petits groupes organisés dans certains trains ;

Ce rapport est disponible sur simple demande auprès de la Direction Financière de SNCF Mobilités 9, rue Jean-Philippe Rameau 93 212 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX.

O4—

RAPPORT
DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

ERNST & YOUNG Audit
1/2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris- La Défense 1

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2016)

SNCF Mobilités

9, rue Jean-Philippe Rameau
CS20012
93212 Saint Denis cedex 02

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de SNCF Mobilités, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en notes 2.1.3, 4.3.2.1 et 4.3.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'Etat et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, le plan stratégique de Gares & Connexions a été modifié, conduisant à une reprise de la perte de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions à hauteur de 273 millions d'euros au 31 décembre 2016.

La sensibilité de la valeur recouvrable de ces actifs aux hypothèses économiques et financières est très élevée. Plusieurs aléas et incertitudes importants pèsent sur les perspectives économiques et financières de l'UGT Gares & Connexions, à savoir, (i) un modèle tarifaire toujours en cours de négociation et d'adaptation, (ii) un transfert possible des gares et de leur gestion hors de SNCF Mobilités, mis en avant par l'ARAFER, dont il est aujourd'hui difficile d'apprécier les éventuelles conséquences sur le cadre opérationnel, économique et financier de cette activité, (iii) et une trajectoire financière qui, comme illustré sur la période écoulée de 18 mois, est sujette à des adaptations pour tenir compte des évolutions de l'environnement économique, réglementaire et de régulation.

Ces éléments pourraient se réaliser dans un avenir proche, avec des interactions ne pouvant être précisément déterminées, affectant la valeur d'utilité des actifs de l'UGT Gares & Connexions telle qu'établie par SNCF Mobilités.

Dans ce contexte, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections ayant conduit à la reprise de perte de valeur mentionnée ci-dessus, et en conséquence de nous prononcer ni sur le montant de cette reprise ni sur la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions qui s'élève à 1 567 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 4.3.1.4, 4.3.2.1 et 4.3.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés qui exposent le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par SNCF Mobilités 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, et par voie de conséquence celle des actifs d'impôts différés, pourrait varier dans le temps de façon significative.

II - Justification de nos appréciations

Comme indiqué dans la note 1.2 « Jugements et estimations comptables » aux comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des comptes consolidés au 31 décembre 2016 ont été réalisées dans le contexte de difficultés à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance, outre le sujet ayant motivé la réserve mentionnée ci-dessus, les autres éléments suivants :

- Comme indiqué dans la note 4.3 « Tests de valeur des actifs immobilisés » aux comptes consolidés, votre groupe a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nous avons examiné leurs modalités de mise en œuvre, les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable, apprécié la sensibilité des évaluations à ces hypothèses ainsi que la procédure d'approbation par la gouvernance du contrat de performance et sa trajectoire financière dont ces hypothèses découlent, et vérifié que l'information donnée dans les notes 4.3.1 et 4.3.2 aux comptes consolidés est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 5 « Avantages du personnel » et 3.3.2 « Charges de personnel et effectifs », votre groupe comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 5 et 3.3.2 aux comptes consolidés fournissent une information appropriée.

- La note 4.5 « Provisions pour risques et litiges » de l'annexe aux comptes consolidés expose la nature des risques d'exploitation auxquels le groupe SNCF Mobilités est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans les comptes consolidés du groupe. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre groupe permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans la note 4.5 aux comptes consolidés.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion, exprimée dans la première partie de ce rapport.

III - Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport d'activité du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 24 février 2017


Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Laurent Daniel Pierre Marty

ERNST & YOUNG AUDIT



Christine Vitrac Denis Thibon

SNCF
Direction de la Communication
2 place aux Étoiles
93210 La Plaine-Saint-Denis

Conception & réalisation
M&C Saatchi Little Stories

