



# Exercice 2016

## **COMPTES ANNUELS DE L'EPIC SNCF Mobilités**

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

### **(Normes Françaises)**

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>BILAN</b> .....	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>5</b>
<b>1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC</b> .....	<b>6</b>
<b>2 PREAMBULE</b> .....	<b>6</b>
<b>3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE</b> .....	<b>6</b>
3.1 REDUCTION DE LA DOTATION EN CAPITAL .....	6
3.2 CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT .....	6
3.3 REPRISE DE PERTE DE VALEUR SUR SNCF GARES & CONNEXIONS .....	7
3.4 INTERCITÉS.....	7
3.5 ENCAISSEMENT ANTICIPE DE LA CREANCE DE CREDIT D'IMPOT POUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI (CICE) .....	7
3.6 MOUVEMENT SOCIAL .....	8
3.7 TRANSFERTS COMPLEMENTAIRES PREVUS PAR LA REFORME FERROVIAIRE .....	8
3.8 ACHAT DE 40 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER.....	8
3.9 ACHAT DE 52 RAMES FRANCIEN A BOMBARDIER.....	8
<b>4 REFERENTIEL COMPTABLE</b> .....	<b>8</b>
<b>5 ESTIMATIONS COMPTABLES</b> .....	<b>8</b>
<b>6 PRINCIPES COMPTABLES</b> .....	<b>10</b>
6.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES .....	10
6.2 IMMOBILISATIONS FINANCIERES .....	12
6.3 STOCKS .....	13
6.4 CREANCES D'EXPLOITATION .....	13
6.5 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT .....	13
6.6 PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS .....	13
6.7 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES .....	13
6.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT .....	14
6.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES .....	14
6.10 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT .....	19
6.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	21
6.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS .....	23
6.13 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL .....	23
6.14 IMPOTS SUR LES RESULTATS .....	23
<b>7 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES</b> .....	<b>24</b>
7.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES .....	24
7.2 PERTES DE VALEUR.....	25
<b>8 IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b> .....	<b>30</b>
8.1 CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE – RFF).....	30
8.2 CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) .....	31
8.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES .....	33
<b>9 STOCKS ET ENCOURS</b> .....	<b>33</b>
<b>10 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES</b> .....	<b>34</b>
<b>11 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT</b> .....	<b>34</b>
<b>12 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF</b> .....	<b>35</b>
<b>13 ECARTS DE CONVERSION</b> .....	<b>35</b>
<b>14 CAPITAUX PROPRES</b> .....	<b>35</b>
<b>15 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b> .....	<b>36</b>
<b>16 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES</b> .....	<b>37</b>
16.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES .....	38

16.2	STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES NETTES DE LA CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE - RFF), DE LA CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRETS LONG TERME AUX FILIALES .....	38
<b>17</b>	<b>INSTRUMENTS DERIVES.....</b>	<b>39</b>
17.1	INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE .....	39
17.2	INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX .....	40
17.3	INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES.....	40
17.4	GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE.....	40
17.5	VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES .....	41
<b>18</b>	<b>DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES .....</b>	<b>42</b>
<b>19</b>	<b>COMPTES DE REGULARISATION PASSIF .....</b>	<b>42</b>
<b>20</b>	<b>CHIFFRE D'AFFAIRES .....</b>	<b>43</b>
<b>21</b>	<b>ACHATS ET CHARGES EXTERNES .....</b>	<b>43</b>
<b>22</b>	<b>AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION .....</b>	<b>44</b>
<b>23</b>	<b>CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS .....</b>	<b>44</b>
<b>24</b>	<b>DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS .....</b>	<b>45</b>
<b>25</b>	<b>RESULTAT FINANCIER .....</b>	<b>45</b>
<b>26</b>	<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL .....</b>	<b>46</b>
<b>27</b>	<b>IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE .....</b>	<b>47</b>
<b>28</b>	<b>ENGAGEMENTS HORS BILAN .....</b>	<b>48</b>
28.1	ENGAGEMENTS REÇUS .....	48
28.2	ENGAGEMENTS DONNES .....	49
<b>29</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT BAIL ET ASSIMILES .....</b>	<b>51</b>
<b>30</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION .....</b>	<b>51</b>
<b>31</b>	<b>HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES .....</b>	<b>52</b>
<b>32</b>	<b>LITIGES .....</b>	<b>52</b>
32.1	LITIGES RESOLUS .....	52
32.2	LITIGES EN COURS.....	52
<b>33</b>	<b>EVENEMENT POST-CLOTURE .....</b>	<b>55</b>
33.1	COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES .....	55
33.2	SIGNATURE D'UN ACTE DE VENTE DE BIEN IMMOBILIER .....	55
33.3	EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE.....	55
33.4	DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITE TERRITORIALE (CST) .....	55
33.5	AVIS DE L'ARAFER SUR LE DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU 2018.....	56
<b>34</b>	<b>FILIALES ET PARTICIPATIONS .....</b>	<b>57</b>
<b>35</b>	<b>PARTIES LIEES.....</b>	<b>58</b>
<b>36</b>	<b>AUTRES PARTIES LIEES.....</b>	<b>58</b>
36.1	TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RESEAU .....	59
36.2	TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ÉTAT .....	59
36.3	TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT .....	59
36.4	TRANSACTIONS REALISEES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES.....	59
36.5	GARANTIES EUROFIMA .....	60

# BILAN

## Normes Françaises

ACTIF	31 décembre 2016			31 décembre 2015
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
En millions d'€				
Immobilisations incorporelles	698	-420	278	245
Immobilisations corporelles	45 061	-26 441	18 620	17 669
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	697	-	697	859
Créance vis-à-vis de CDP	1 449	-	1 449	1 449
Autres immobilisations financières	9 955	0	9 955	9 982
<b>Actif immobilisé</b>	<b>57 860</b>	<b>-26 861</b>	<b>30 998</b>	<b>30 204</b>
Stocks et en cours	556	-44	512	501
Créances d'exploitation et autres	4 678	-84	4 593	4 534
Valeurs mobilières de placement	2 655	0	2 655	2 684
Disponibilités	869	-	869	357
<b>Actif circulant</b>	<b>8 758</b>	<b>-128</b>	<b>8 630</b>	<b>8 076</b>
Comptes de régularisation	605	-	605	665
Primes de remboursement des obligations	19	-	19	21
Ecart de conversion - actif	944	-	944	884
<b>Actif</b>	<b>68 185</b>	<b>-26 990</b>	<b>41 196</b>	<b>39 850</b>

PASSIF	31 décembre 2016	31 décembre 2015
En millions d'€		
Capital	3 971	4 971
Ecart de réévaluation	70	70
Report à nouveau	252	1 459
Résultat de l'exercice	402	-2 081
<b>Situation nette</b>	<b>4 695</b>	<b>4 419</b>
Subventions d'investissement	9 275	8 615
Provisions réglementées	0	0
<b>Capitaux propres</b>	<b>13 970</b>	<b>13 034</b>
Provisions pour risques et charges	2 904	2 975
Dettes financières	14 607	13 680
Dettes fiscales et sociales	1 849	1 598
Autres dettes d'exploitation	5 537	6 297
Comptes de régularisation	1 588	1 597
Ecart de conversion - passif	741	669
<b>Passif</b>	<b>41 196</b>	<b>39 850</b>

## COMPTE DE RESULTAT

Normes Françaises

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Chiffre d'affaires	15 155	18 198
Production immobilisée et stockée	1 144	1 156
Achats et charges externes	-9 391	-10 565
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>6 908</b>	<b>8 789</b>
Autres produits d'exploitation	444	975
Impôts, taxes et versements assimilés	-780	-737
Charges de personnels	-5 572	-7 597
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 000</b>	<b>1 429</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	1 047	1 045
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1 528	-2 011
Autres charges de gestion	-9	-13
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>509</b>	<b>450</b>
Produits financiers	686	855
Charges financières	-770	-857
<b>Résultat financier</b>	<b>-84</b>	<b>-2</b>
<b>Résultat courant</b>	<b>425</b>	<b>448</b>
Produits exceptionnels	1 051	3 673
Charges exceptionnelles	-971	-6 196
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>80</b>	<b>-2 523</b>
Impôt sur les résultats	-103	-6
<b>Résultat net</b>	<b>402</b>	<b>-2 081</b>

# 1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

## 2 PREAMBULE

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

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

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF) immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 808 332 670 et dont le siège social est situé 2 place aux Etoiles 93200 Saint Denis.

Les comptes consolidés des groupes SNCF et SNCF Mobilités sont disponibles sur le site [sncf.com](http://sncf.com).

## 3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

### 3.1 REDUCTION DE LA DOTATION EN CAPITAL

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

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

### 3.2 CONTRATS DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT

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

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

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

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

Les informations détaillées sont données en note 7.2.

### 3.4 INTERCITÉS

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

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

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

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

La convention 2016-2020, équilibrée sur la période, 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 (voir note 15). La reprise inclut une part non utilisée de 83 M€, principalement du fait des contributions additionnelles octroyées. La valeur nette comptable des investissements réalisés antérieurement à 2011, année de mise en œuvre de la première convention, n'étant plus garantie dans la nouvelle convention, une perte de valeur a été constatée dans le compte de résultat pour un montant de 61 M€. Si la nouvelle convention est équilibrée sur la période, les flux prévus ne permettent cependant pas de couvrir la valeur nette comptable de ces actifs.

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

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

### 3.6 MOUVEMENT SOCIAL

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

### 3.7 TRANSFERTS COMPLEMENTAIRES PREVUS PAR LA REFORME FERROVIAIRE

Après approbation par un arrêté ministériel du 28 juin 2016 et avis favorable de l'ARAFER du 25 mai 2016, des transferts résiduels de biens prévus par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ont été réalisés en faveur de SNCF Réseau en date du 1er juillet 2016 pour un montant de 67 M€ (cf. note 7.1).

### 3.8 ACHAT DE 40 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER

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

### 3.9 ACHAT DE 52 RAMES FRANCILIEN A BOMBARDIER

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

## 4 REFERENTIEL COMPTABLE

Les états comptables de l'Entreprise sont établis sur la base des dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, modifiant le règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général (PCG), qui a été homologué par arrêté du 26 décembre 2016 (JO du 28).

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), SNCF Mobilités – Etablissement public à caractère industriel et commercial – « est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises individuelles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

## 5 ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux 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 économiques. 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 dépréciation des actifs non financiers

L'Entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'usage ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'usage reposent sur une estimation de la part de la Direction, des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT<sup>1</sup>), 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 de la part de la Direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

L'approche retenue, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 7.2

- Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution de ces hypothèses (cf. note 15).

- Les provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

Les montants comptabilisés au titre des opérations de démantèlement des installations fixes relevant de la réglementation amiante reposent sur la meilleure estimation possible des travaux à engager au moment de l'arrêté des comptes.

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant intègrent le coût du démantèlement, le coût du désamiantage et le produit lié à la revente des matières.

- La dépréciation des instruments financiers dérivés

L'Entreprise utilise des hypothèses pour évaluer les pertes latentes de ses instruments financiers dérivés.

---

<sup>1</sup> L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs

## 6 PRINCIPES COMPTABLES

### 6.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

- des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;
- de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

Les immobilisations corporelles sont composées de biens remis en jouissance par l'Etat et de biens propres.

#### 6.1.1 Régime de possession par SNCF Mobilités des biens immobiliers remis en jouissance par l'Etat

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié à SNCF Mobilités.

Le 1er janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'Entreprise, en contrepartie d'une dotation au sein des capitaux propres.

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

#### 6.1.2 Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production, à l'exception des immobilisations acquises avant le 1er janvier 1977 qui ont fait l'objet de la réévaluation légale.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les frais financiers relatifs aux coûts d'emprunt ne sont pas immobilisés.

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

##### ➤ **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 sont significatives, qu'elles en prolongent la durée de vie du bien ou qu'elles sont imposées par une loi, une norme ou un règlement ;

➤ **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.

### 6.1.3 Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété,...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

### 6.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique et des Bornes Libre Service (billetteries automatiques disponibles en gares et boutiques SNCF) qui sont respectivement amortis selon le mode dégressif sur des durées d'utilité de 4 et 8 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Aménagement terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...) :	
Gros œuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second œuvre	25 ans
Aménagements	10 ou 15 ans
Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...) :	
Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Matériel de transport ferroviaire :	
TGV :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Locomotives électriques et diesel :	
Structure	30 ans
Révision	15 ans
Automoteurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Voitures voyageurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Wagons	30 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

### 6.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence de CNC, l'Entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT<sup>2</sup>) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'usage 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 ceux des plans d'affaires établis sur une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction,
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application du taux de croissance à long terme proche du taux d'inflation long terme attendu en France par l'Entreprise, dans la limite de la durée de vie des actifs testés,
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

En 2016, comme décrit en note 0, des indices de perte de valeur sur les UGT Intercités et TGV et de reprise de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions ont été identifiés.

## 6.2 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres,
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents,
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

---

<sup>2</sup> L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

## 6.3 STOCKS

La méthode de valorisation des stocks diffère selon les groupes Articles :

- La valeur des pièces consommables (PC) est calculée selon la méthode du coût moyen pondéré.
- Les pièces réparables du Matériel (PRM) sont évaluées au coût de revient, qui correspond au coût d'acquisition ou au coût de production pondéré des quantités. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

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

## 6.4 CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel 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.

## 6.5 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

## 6.6 PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

- soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,
- soit des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé linéairement sur la durée de l'emprunt.

## 6.7 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

## 6.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions dont bénéficie l'Entreprise en vue de financer des investissements sont enregistrées en capitaux propres.

Elles sont reprises sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elles financent. La reprise est portée en résultat d'exploitation en diminution des dotations nettes aux amortissements.

Cas particulier : depuis 2012, les subventions à recevoir du STIF relatives aux amortissements, dues au titre de la convention de financement du matériel, sont comptabilisées en autres dettes pour la part des subventions non appelées. La part appelée et reçue du STIF est enregistrée en capitaux propres et reprise sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elle finance.

## 6.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

Les 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 de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

### 6.9.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

L'Entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. 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 l'Entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, 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. Les impacts sont présentés en note 15.

Depuis le 1er janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24 décembre 1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. L'Entreprise a donc une obligation de démantèlement ou de remise en état en fin de vie de ses installations fixes et matériels roulants. Au titre du matériel roulant, une provision pour démantèlement est comptabilisée, dès la détection de l'amiante, 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. Cette provision fait l'objet d'une actualisation. Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 25). La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Par ailleurs, le décret 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 (DTA). L'EPIC SNCF Mobilités a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

## 6.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

L'EPIC SNCF Mobilités comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. L'EPIC SNCF Mobilités provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

## 6.9.3 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.

### 6.9.3.1 Provisions pour litiges

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999, SNCF Mobilités était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. A compter de 2000, SNCF Mobilités a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

### 6.9.3.2 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 l'EPIC 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 l'EPIC SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire.

Dans ce contexte, l'EPIC 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, l'EPIC 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 3.4). 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 61 M€ sur la ligne « résultat exceptionnel » du compte de résultat, les flux de la convention ne permettant de couvrir la valeur des actifs non courants historiques (voir notes 3.4 et 26).

### **6.9.3.3 Provisions pour restructuration**

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés.

### **6.9.3.4 Provisions pour risque de change**

(cf. note 6.7)

## **6.9.4 Avantages du Personnel**

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

### **6.9.4.1 Avantages à court terme**

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

### **6.9.4.2 Avantages postérieurs à l'emploi**

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

#### **6.9.4.2.1 Régimes à cotisations définies**

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.



### 6.9.4.2.2 Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Mobilités a adopté, à compter du 1er janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et en reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

#### ➤ Provisions au titre du régime différentiel des cadres supérieurs

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime différentiel des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

#### ➤ Provisions au titre de l'action sociale

L'Entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

#### ➤ Provisions au titre des indemnités de départ en retraite

En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Mobilités pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'Entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

## 6.9.5 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 15).

### 6.9.5.1 Provisions pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

### 6.9.5.2 Provisions pour rentes accident du travail

#### ➤ Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

L'engagement calculé intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès du salarié actif est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

#### ➤ Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

### 6.9.5.3 Provisions pour médailles du travail

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'Argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins vingt-cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente-huit années de service.

Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'Honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité à l'EPIC SNCF Mobilités ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite.

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

### 6.9.5.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités a signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

- en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme) ;
- en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

### 6.9.5.5 Provisions pour allocations chômage

Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

- démissionnaires,
- licenciés par mesure disciplinaire,
- réformés pour le cadre permanent.

### 6.9.5.6 Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

- la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou
- la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'Entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'Entreprise.

### 6.9.6 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.

### 6.9.7 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 9 millions d'euros au titre d'un coût des services passés.

## 6.10 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

L'Entreprise procède à des concessions de son matériel ferroviaire. Ces concessions sont effectuées soit au coût de construction (matériel neuf), soit à la valeur nette comptable, soit à une valeur d'expertise (matériel ancien).

Le matériel est cédé soit pour faire l'objet d'un contrat de location-vente avec la société Eurofima, soit dans le cadre d'un montage d'ingénierie financière d'optimisation du patrimoine ou dans un contrat de cession bail.

### 6.10.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

#### ➤ Cessions-bails

Il s'agit de contrats de cessions-bails classiques. L'Entreprise vend son matériel à un tiers et le reprend en location avec une option d'achat.

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 8.3).

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel sont constatées en « Comptes de régularisation – passif ». Le produit est repris en résultat sur la durée de vie du contrat.

Sur la base de l'analyse du contrat, l'option d'achat ne fait pas l'objet d'une provision. Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée en immobilisation corporelle et amortie sur la durée de vie résiduelle du bien.

### ➤ Location-vente

L'Entreprise procède auprès de la société Eurofima (société de financement suisse créée par les Etats Européens le 20 octobre 1955) à des cessions de son matériel ferroviaire. L'Entreprise transfère la propriété de son matériel à Eurofima en échange d'un financement enregistré en « Dettes d'exploitation ».

Le matériel est repris sous forme d'un contrat de location-vente.

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'Entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 10). Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « créances d'exploitation » (cf. note 10), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'Entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres immobilisations Financières » (cf. note 0). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

Pendant la durée du contrat, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement et de la dotation aux amortissements des matériels concernés.

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel à Eurofima sont neutralisées et comptabilisées :

- en « Dettes d'exploitation » pour la part correspondant à l'amortissement du bien cédé,
- et pour la différence résiduelle entre la plus-value et l'amortissement :
  - ✓ soit en « Comptes de régularisation – passif », si le montant de la cession est supérieur à la valeur brute du bien cédé. Ce produit est alors figé tout au long du contrat et viendra compenser la valeur du bien lors de sa réintégration à l'actif immobilisé de l'Entreprise.
  - ✓ soit en « Immobilisations financières », si le montant de la cession est inférieur à la valeur brute du bien cédé. Ce montant fait l'objet d'un amortissement sur la durée résiduelle du bien au même titre que les autres biens financés directement par l'Entreprise.

A l'expiration du contrat de location-vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'Entreprise. Les comptes ci-dessus, constitutifs de la valeur brute et de l'amortissement sont transférés dans les postes correspondants de l'actif immobilisé de l'Entreprise. Le matériel figure alors au bilan pour sa valeur brute d'origine, avant cession à Eurofima, et son amortissement est poursuivi normalement.

## 6.10.2 Autres opérations

Depuis 1991, l'Entreprise réalise des opérations d'ingénierie financière ayant pour sous-jacent du matériel roulant appartenant à SNCF Mobilités. La majorité de ces montages financiers s'appuie sur des contrats de financement préexistants avec Eurofima, dont le schéma de comptabilisation est mentionné ci-dessus.

Ces opérations consistent à donner du matériel en location (Lease Hold) ou à le vendre à un bailleur (investisseur) (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois). Celui-ci le remet en location (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois) ou en sous-location (Lease Hold) à l'Entreprise avec une option d'achat ou une option permettant de mettre fin au contrat de location à l'échéance du contrat de sous location. L'Entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise du matériel concerné pour les besoins de son exploitation. Le résultat net de ces opérations a été enregistré en résultat financier à chacune de leur mise en place.

La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée, l'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier ainsi que le bénéfice net de ces opérations.

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat.

### 6.10.2.1 Lease-Hold

Ce montage financier s'appuie sur des contrats de location-vente et sur des contrats d'échange préexistants avec la société Eurofima.

Au bilan :

- les pré-loyers versés par le bailleur, la charge à payer pour option d'achat et les sous-loyers courus non échus sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières ». (cf. note 16)
- le placement, qui sera utilisé lors de la levée de l'option, les parties immobilisées des contrats d'échange et les intérêts courus non échus associés, ainsi que les loyers à recevoir sont constatés en « Autres immobilisations financières » (cf. note 8.3).

### 6.10.2.2 Service Contract, Lease Néo-zélandais et Lease Suédois

Ces opérations s'appuient soit sur des contrats de location-financement préexistants avec Eurofima (Service Contract, Lease Néo-zélandais), soit sur des montages financiers utilisant comme sous-jacent du matériel neuf (Lease Suédois). Le financement, mis en place à l'origine avec Eurofima ou des contreparties bancaires, est maintenu en « Dettes d'exploitation ». Il est intégré dans le montage financier et représente la partie « emprunt » du contrat d'échange, mis en place avec Eurofima ou des contreparties bancaires. Ce contrat d'échange comporte une partie « prêt » correspondant à des dépôts réalisés chez l'investisseur ou un de ses partenaires. Ces dépôts permettent de financer les loyers sur le contrat de location ou sous-location d'une part, le rachat du matériel par SNCF Mobilités d'autre part (cf. note 8).

Le matériel neuf entre, dans un premier temps, à l'actif de l'Entreprise (le matériel d'occasion étant déjà inscrit au bilan) puis est cédé au bailleur lors de la mise en place du montage. Ce matériel est ensuite repris en location avec une option d'achat. L'option d'achat à régler à l'échéance est comptabilisée en charges à payer sur la durée de vie de l'opération. La structuration des opérations permet de porter aux bornes de l'Entreprise un actif reflétant à tout instant la valeur des immobilisations comme si elles n'avaient ni été cédées, ni sorties du bilan. L'amortissement à chaque période reflète l'usure normale du matériel toujours à disposition et est matérialisé par la constatation de "Dotations aux provisions d'exploitation" (cf. note 15).

Dans le cadre du lease Néo-Zélandais, l'option d'achat prépayée est constatée en « Autres immobilisations financières ».

Le lease Suédois a pour particularité de mettre sous contrat des en-cours de matériel roulant, qui sont mis en service après la conclusion du contrat de lease.

Les actifs financiers servant à couvrir les engagements sur les loyers et l'option d'achat sont contractuellement des jambes receveuses sur des swaps de devise ou des dépôts. Ils sont enregistrés en compte de tiers "Dérivés actifs" ou de "Créances immobilisées"

Les plus-values réalisées lors des concessions de matériels sont comptabilisées en « Comptes de régularisation – passif ». Ce produit est constaté en résultat financier tout au long du contrat et fait l'objet d'une dotation aux provisions financières dont l'objectif est de neutraliser la moins-value de l'option d'achat lors de l'exercice.

Lorsque l'option d'achat est levée, le matériel roulant est réintégré à sa "valeur d'origine" puis immédiatement déprécié de manière à refléter sa valeur en date d'exercice. La moins-value constatée lors de l'exercice est compensée par la reprise de la provision financière."

Au 31 décembre 2016, 11 contrats restent actifs

## 6.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 28).

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'Entreprise sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

A noter que l'EPIC SNCF Mobilités adoptera le règlement ANC n° 2015-05 relatif aux instruments financiers à terme et aux opérations de couverture à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. L'Entreprise a mené une étude sur 2016, aucun impact significatif n'est attendu au titre de la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

### **6.11.1 Gestion du risque de change**

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

Les moins-values latentes sur les ventes d'option de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

### **6.11.2 Gestion du risque de taux**

#### **6.11.2.1 Contrats et options sur contrats d'échange de taux**

L'Entreprise utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'Entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

#### **6.11.2.2 Contrats à terme de taux**

L'Entreprise peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ces actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'instruments financiers sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

### **6.11.3 Instruments financiers sur matières premières**

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant, l'Entreprise utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange) ou d'achats d'options (caps ou tunnels à prime nulle).

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

## 6.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

### 6.12.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)

Le chiffre d'affaires 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 ».

### 6.12.2 Contributions de l'Etat et des Autorités Organisatrices

Ces contributions sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'Etat et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

## 6.13 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'Entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'Entreprise.

## 6.14 IMPOTS SUR LES RESULTATS

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 :

- L'impôt exigible sur les sociétés ;
- Les Crédits d'Impôts Apprentissages, Recherche et Famille ;
- La Réduction d'impôts Mécénat ;
- Le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 et assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour l'exercice 2016, le taux du crédit d'impôt est fixé à 6%. Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'Etat correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'Entreprise.

Le CICE, affecté par l'Entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne « impôt sur les résultats ».

- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) prévue à l'article 235 ter ZF du CGI. Elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité, avant imputation des déficits reportables et majorée des dotations aux amortissements de l'exercice hors amortissements dérogatoires. La loi de finances rectificative du 29 décembre 2016 porte le montant de la TREF à 226 M€ pour les exercices 2015 et 2016. A fin décembre 2016, outre la charge de 226 M€ constatée au titre de la TREF 2016, une charge complémentaire de 26 M€ est enregistrée au titre de la TREF 2015.

## 7 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'€	31 décembre 2015	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts / reclassements (1)	31 décembre 2016
Immobilisations incorporelles	553	0	-36	91	608
Immobilisations incorporelles en cours	73	105	-1	-87	90
<b>Immobilisations incorporelles brutes</b>	<b>626</b>	<b>105</b>	<b>-36</b>	<b>4</b>	<b>698</b>
Terrains	879	0	-41	5	843
Aménagements des terrains	808	0	-19	94	884
Constructions et agencements	7 238	0	-111	346	7 473
Installations techniques, Matériel et Outillage	1 976	0	-59	123	2 040
Autres immobilisations corporelles	568	0	-34	40	574
Matériel ferroviaire	29 443	207	-632	1 430	30 447
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	2 641	2 159	-4	-1 997	2 799
<b>Immobilisations corporelles brutes</b>	<b>43 553</b>	<b>2 366</b>	<b>-901</b>	<b>43</b>	<b>45 061</b>
<b>Immobilisations corporelles et incorporelles brutes</b>	<b>44 180</b>	<b>2 470</b>	<b>-937</b>	<b>47</b>	<b>45 759</b>
<b>Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles</b>	<b>-382</b>	<b>-81</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>-420</b>
<b>Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles (2)</b>	<b>-382</b>	<b>-81</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>-420</b>
Amortissements des aménagements des terrains	-254	-44	7	0	-291
Amortissements des constructions et agencements	-3 910	-268	90	-1	-4 090
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-974	-131	53	0	-1 052
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-337	-40	34	1	-341
Dépréciation des immobilisations fixes	-781	-13	320	0	-473
Amortissements du matériel ferroviaire	-15 201	-1 506	627	0	-16 079
Dépréciation du matériel ferroviaire	-4 428	-142	455	0	-4 115
<b>Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (2)</b>	<b>-25 884</b>	<b>-2 144</b>	<b>1 587</b>	<b>0</b>	<b>-26 441</b>
<b>Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>-26 266</b>	<b>-2 225</b>	<b>1 629</b>	<b>0</b>	<b>-26 861</b>
<b>Total des immobilisations corporelles &amp; incorporelles nettes</b>	<b>17 914</b>	<b>245</b>	<b>692</b>	<b>47</b>	<b>18 898</b>

- (1) La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice des mises en service d'immobilisations en cours pour 2 084 M€ (dont 901 M€ de mises en service d'automoteurs électriques, 251 M€ d'autorails thermiques et 111 M€ de mises en service de TGV).
- (2) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

### 7.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2016 (2 470 M€) sont principalement constitués par :

Des immobilisations incorporelles en cours pour 105 M€.

Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 2 366 M€ dont :

- acquisition de matériel ferroviaire pour 1 134 M€, notamment Régio1s et Régio2N pour Activités TER, rames Franciliens pour Transilien, Régio2N pour Intercités et 40 rames 3UFC pour SNCF Voyages,
- contrats Eurofima et contrats de location financement arrivés à échéance, conduisant à la réintégration en immobilisations du matériel ferroviaire pour 120 M€,
- acquisitions, aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un montant total de 61 M€

La production immobilisée, incluse dans les investissements, s'élève à 1 050 M€ (1 097 M€ en 2015) dont :

- 713 M€ (689 M€ en 2015) pour les installations fixes,
- 337 M€ (408 M€ en 2015) pour le matériel ferroviaire.

Les diminutions des immobilisations (- 937 M€) correspondent à :

- Des sorties d'immobilisations suite à des cessions, des mise au rebut et radiations techniques dont - 306 M€ d'installations fixes (dont -67 M€ transférés à SNCF Réseau, (cf. note 3.7) et - 631 M€ de matériel roulant.



## 7.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT (Unité Génératrice de Trésorerie) correspondant au plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

Les actifs testés comprennent les actifs à durée de vie finie dès lors que l'UGT présente des indices de perte ou de reprise de valeur.

Conformément aux dispositions réglementaires, l'Entreprise apprécie à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice, qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

### 7.2.1 Eléments 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 l'EPIC SNCF Mobilités et l'État d'autre part (voir note 3.2). Le contrat-cadre est actuellement soumis à l'avis de l'ARAFER.

Le contrat de performance de l'EPIC SNCF Mobilités a été approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par son Conseil d'Administration le 16 décembre 2016 (cf. note 3.2).

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 l'EPIC 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 ayant un impact sur les déplacements internationaux) ;
- 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 l'EPIC SNCF Mobilités a intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de perte de valeur reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

### 7.2.2 Actifs TGV France et Europe

Dans le contexte mentionné en note 7.2.1, l'EPIC SNCF Mobilités avait identifié sur le 1<sup>er</sup> semestre 2016, des retards de chiffre d'affaires et d'excédent brut d'exploitation 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 semestriels, considérant que ces effets étaient conjoncturels et ne remettaient pas en cause sa trajectoire financière long terme, approuvée par le Conseil d'Administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 10 mars 2016.

Au 31 décembre 2016, les retards de chiffres d'affaires et d'excédent brut d'exploitation 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
Activité	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe	TGV France et Europe
Actif testé	2 011 M€	3 805 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'usage	Valeur d'usage
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,9% - 7,8%	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'usage de cette UGT.
- La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible d'excédent brut d'exploitation 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 l'Excédent Brut d'Exploitation, et de la TREF et du CICE en impôt sur les résultats.

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

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- Les produits du trafic montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 points de base aurait un effet de  $\pm 850$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 aurait un effet d'environ  $+1 750$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Une baisse en valeur des péages d'environ -4% à partir de 2018 aurait un effet d'environ  $+1 020$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité montre qu'une variation de  $\pm 50$  points de base de ce taux sur l'année normative aurait un effet d'environ  $\pm 315$  M€ sur la valeur recouvrable.

- Les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de  $\pm 90$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'actualisation ( $\pm 50$  points de base) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 130$  M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 20$  points de base de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 50$  M€ sur la valeur recouvrable.

Au 31 décembre 2015, le test de perte de valeur réalisé a conclu à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 2 247 M€ dont 38 M€ au titre des actifs de support du domaine Matériel.

### 7.2.3 Actifs SNCF Gares et 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 l'Excédent Brut d'Exploitation de l'UGT. Dans ce contexte, SNCF 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 SNCF Gares & Connexions a été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 523 M€ au 31 décembre 2015. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

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

Courant 2016, la direction de SNCF 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 l'EPIC SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités du 16 décembre 2016 (voir note 3.2), le plan stratégique 2016-2025 de SNCF 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 SNCF Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 233 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 SNCF Gares & Connexions du périmètre de l'EPIC SNCF Mobilités.

Les projections établies par l'activité SNCF Gares & Connexions et en conséquence la valorisation de l'UGT estimée à l'issue du test sont entourées de 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 SNCF Gares & Connexions de l'EPIC 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	2015
Activité	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
UGT	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
Actifs testés	1 235 M€	1 674 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'usage	Valeur d'usage
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 d'excédent brut d'exploitation 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 d'excédent brut d'exploitation 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  $\pm 340$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'excédent brut d'exploitation de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  points de base de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 110$  M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'actualisation ( $\pm 20$  points de base) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 100$  M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 20$  points de base de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 100$  M€ sur la valeur recouvrable.

## 7.2.4 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 Trains d'Equilibre du Territoire (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 l'EPIC SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, puis présenté par le secrétaire d'État le 12 janvier 2017 (cf. note 3.4). 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).

A 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 -61 M€.

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

	2016
Activité	Intercités
UGT	Intercités
Actif testé	265 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'usage
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 d'excédent brut d'exploitation, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison l'absence de valeur terminale et de l'approche retenue.

La perte porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

## 7.2.5 Actifs trains spéciaux, auto trains

L'UGT trains spéciaux et auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31 décembre 2016. Ainsi, aucun test de perte de valeur n'a été effectué et les actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%. La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 21 M€.

## 7.2.6 Actifs Fret Ferroviaire

Suite à une évolution du modèle économique de l'activité de Fret Ferroviaire, les moyens de production de Fret SNCF sont depuis le 31 décembre 2014, suivis globalement dans une unique UGT.

En 2014, un test de perte de valeur a été réalisé sur le matériel roulant ferroviaire suivant les dispositions du Plan Comptable Général (art. 322-1) :

- Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché déterminées selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie sur le parc d'actifs, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.

- Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire en 2014 et n'ont donc aucune reprise ni perte de valeur sur cette période.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2016 par rapport à l'évaluation réalisée en 2014.

A fin décembre 2016, la valeur nette comptable des moyens de production de l'UGT Fret Ferroviaire s'élève à 740 M€. L'Entreprise considère que le niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

## 8 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En millions d'€	31 décembre 2015	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31 décembre 2016
<b>Créance vis à vis de SNCF Réseau</b>	<b>859</b>	-	-136	-26	<b>697</b>
<b>Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)</b>	<b>1 449</b>	-	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 449</b>
Titres de participations	3 830	0	0	0	3 830
<i>Dont titres libérés</i>	3 549	0	0	0	3 549
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	3 300	489	-531	6	3 264
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	288	-	0	-3	286
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	3 012	489	-531	9	2 978
Prêts et créances (c)	775	0	-88	-116	572
Créances et dépôts liés à la location financement	1 172	-5	0	7	1 174
Dépôts versés	738	7 143	-6 916	7	973
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	11	-	-	-1	10
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	156	-	-	-23	134
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>9 982</b>	<b>7 627</b>	<b>-7 535</b>	<b>-120</b>	<b>9 955</b>
<b>Total</b>	<b>12 290</b>	<b>7 627</b>	<b>-7 671</b>	<b>-146</b>	<b>12 100</b>

### 8.1 CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE – RFF)

La Loi du 13 février 1997, portant création de SNCF Réseau, précise dans son article 7 que, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à SNCF Réseau.

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

La créance sur SNCF Réseau a été constituée en 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 celles 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 de l'Entreprise 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 SNCF Réseau.

Au 31 décembre 2016, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

### 8.1.1 Structure par échéances

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Moins d'un an	6	160
Plus d'un an et moins de 5 ans	55	18
Plus de 5 ans	615	658
<b>Sous-Total</b>	<b>676</b>	<b>836</b>
Intérêts courus non échus	21	24
<b>Total</b>	<b>697</b>	<b>859</b>

### 8.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Euro	676	681
Franc suisse	-	94
Livre Sterling	-	61
<b>Total</b>	<b>676</b>	<b>836</b>

### 8.1.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Taux fixe	613	707
Taux variable	62	129
<b>Total</b>	<b>676</b>	<b>836</b>

## 8.2 CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

La Loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 par son article 82 a mis fin au Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) créé le 1<sup>er</sup> janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'Etat Français et SNCF Mobilités et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

A cet effet, les opérations suivantes ont été réalisées en décembre 2007 :

- Conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre SNCF Mobilités et la Caisse de la Dette Publique (CDP) le 31 décembre 2007 ;
- Conclusion d'un contrat d'emprunt SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette inscrite dans le SAAD et portant aussi sur les dérivés associés,
- Simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à SNCF Mobilités.

A l'issue de cette étape, SNCF Mobilités est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD, soit 8 060 M€ au 31/12/2007.

- Reprise par l'Etat des engagements de SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP :

Une fois ces contrats miroirs mis en place, l'Etat s'est substitué à SNCF Mobilités pour le remboursement de la dette CDP, par arrêté publié le 28 décembre 2007, comme l'y autorisaient les dispositions de la loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 au JO.

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

- Du fait de la reprise de ses engagements par l'Etat et du changement de débiteur corrélatif, SNCF Mobilités se trouve libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP. En contrepartie, les engagements financiers de l'Etat au titre du SAAD sont soldés.

A l'issue de ces opérations, il est mis fin au SAAD.

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

- **reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres** et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés,
- **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.

Au 31 décembre 2016 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

### 8.2.1 Structure par échéances

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Moins d'un an	-	-
Plus d'un an et moins de 5 ans	500	500
Plus de 5 ans	907	907
<b>Sous-total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>
Intérêts courus non échus	42	42
<b>Total</b>	<b>1 449</b>	<b>1 449</b>

### 8.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Euro	1 407	1 407
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>

### 8.2.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Taux fixe	907	907
Taux variable	500	500
<b>Total</b>	<b>1 407</b>	<b>1 407</b>



## 8.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En millions d'€	31 décembre 2015	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements (d)	31 décembre 2016
<b>Créance vis à vis de SNCF Réseau</b>	<b>859</b>	-	-136	-26	<b>697</b>
<b>Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)</b>	<b>1 449</b>	-	0	0	<b>1 449</b>
Titres de participations	3 830	0	0	0	3 830
<i>Dont titres libérés</i>	3 549	0	0	0	3 549
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	3 300	489	-531	6	3 264
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	288	-	0	-3	286
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	3 012	489	-531	9	2 978
Prêts et créances (c)	775	0	-88	-116	572
Créances et dépôts liés à la location financement	1 172	-5	0	7	1 174
Dépôts versés	738	7 143	-6 916	7	973
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	11	-	-	-1	10
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	156	-	-	-23	134
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>9 982</b>	<b>7 627</b>	<b>-7 535</b>	<b>-120</b>	<b>9 955</b>
<b>Total</b>	<b>12 290</b>	<b>7 627</b>	<b>-7 671</b>	<b>-146</b>	<b>12 100</b>

- a) Il s'agit uniquement de titres Eurofima.
- b) Le solde est constitué de prêts attribués à des filiales (2 964 M€), d'un dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (286 M€) et d'intérêts courus sur prêts aux filiales (14 M€).
- c) Le solde concerne essentiellement un prêt consenti à SNCF (449 M€) et des comptes courants avec les filiales (77 M€)
- d) Le mouvement de -116 M€ concerne le reclassement en diminution des emprunts et dettes financières, des actifs financiers de concession Transilien, relatifs aux matériels acquis en cours d'exercice

## 9 STOCKS ET ENCOURS

En millions d'€	31 décembre 2016			31 décembre 2015
	Montants bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets
Matières et fournitures premières	361	-44	317	297
Produits finis	188	0	188	194
En cours de production	7	0	7	10
<b>Total</b>	<b>556</b>	<b>-44</b>	<b>512</b>	<b>501</b>

## 10 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Clients et comptes rattachés (a)	2 092	1 694
Créances sur Etat et Collectivités publiques (b)	914	1 094
Eurofima & assimilés	206	309
Dérivés actifs (c)	874	825
Autres créances d'exploitation	592	741
<i>Avances et acomptes versés</i>	264	286
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	105	228
<i>Comptes courants d'exploitation actif</i>	50	33
<i>Autres (d)</i>	173	193
<b>Créances d'exploitation brutes</b>	<b>4 678</b>	<b>4 664</b>
<b>Dépréciation</b>	<b>-84</b>	<b>-130</b>
<b>Créances d'exploitation nettes</b>	<b>4 593</b>	<b>4 534</b>

- a) Ce poste comprend principalement les créances de Transilien, Activités TER et Intercités, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices.
- b) Ce poste comprend notamment les créances sur l'Etat au titre essentiellement de la TVA et sur le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et les Conseils Régionaux au titre des subventions.
- c) Ce poste intègre des écarts de conversion sur instruments dérivés de change (413 M€) et des positions financières en devises liées aux opérations de leases financiers (461 M€)
- d) Ce poste comprend notamment les créances voyageurs pour 80 M€ (agences de voyage, RATP) et un produit à recevoir relatif à une régularisation de cotisations vieillesse pour 58 M€ (cf. note 32.2).

Les créances clients se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

En millions d'€	Valeur brute	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	2 092	1 837	44	186	24

## 11 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</b>	<b>2 654</b>	<b>2 683</b>
Titres de créances négociables (a)	420	760
OPCVM	2 221	1 919
Placements en devises	13	4
<b>Intérêts courus non échus</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>2 655</b>	<b>2 684</b>

## 12 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Charges constatées d'avance</b>	<b>591</b>	<b>651</b>
<b>Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
<i>Frais d'émission des emprunts</i>	12	12
<i>Pertes sur contrats d'échange</i>	2	3
<b>Total</b>	<b>605</b>	<b>665</b>

## 13 ECARTS DE CONVERSION

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Ecarts de conversion actif	944	884
Ecarts de conversion passif	-741	-669
<b>Net actif / (passif)</b>	<b>204</b>	<b>215</b>

Les écarts de conversion portent sur les opérations financières (swaps en devises et emprunts en devises), sur les titres non libérés EUROFIMA et des dépôts en devises conclus dans le cadre des contrats de location financement (à noter ces dépôts venant en couverture des flux futurs de paiement des loyers et des options d'achat, les écarts de conversion actif ne font pas l'objet d'une provision).

## 14 CAPITAUX PROPRES

En millions d'€	31 décembre 2015	Affectation du résultat 2015	Résultat 2016	Variation des subventions	Inscription des subventions au compte de résultat	Réduction de la dotation en capital et affectation aux réserves distribuables (1)	Dividendes versés (2)	31 décembre 2016
Dotation en capital	2 204	-	-	-	-	- 1 000	-	1 204
Dotation immobilière	2 767	-	-	-	-	-	-	2 767
Ecart de réévaluation	70	-	-	-	-	-	-	70
Autres réserves	-	-	-	-	-	-	-	-
Report à nouveau	1 459	- 2 081	-	-	-	1 000	- 126	252
Résultat de l'exercice	- 2 081	2 081	402	-	-	-	-	402
<b>Situation nette</b>	<b>4 419</b>	-	<b>402</b>	-	-	-	<b>- 126</b>	<b>4 695</b>
Subventions d'investissement	8 615	-	-	1 236	- 576	-	-	9 275
<b>Capitaux propres</b>	<b>13 034</b>	-	<b>402</b>	<b>1 236</b>	<b>- 576</b>	-	<b>- 126</b>	<b>13 970</b>

(1) Arrêté du 17 novembre 2016 publié au JO du 03 décembre 2016

(2) Dividendes versés à l'EPIC SNCF au titre des résultats 2014.

## 15 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'€	31 décembre 2015	Dotations aux provisions	Analyse de la reprise		Autres variations (f)	31 décembre 2016
			Reprises de provision devenue sans objet	Reprises de provision utilisée		
Engagements envers le personnel (a)	1 179	90	-	-75	-	1 194
Risque environnement (b)	658	39	0	-31	47	714
Risques fiscaux et sociaux (c)	134	6	-0	-0	-	140
Litiges contractuels (d)	253	36	-120	-10	-	160
Risques de change et de taux	177	15	-	-24	-	167
Risques financiers	0	0	-	-0	-	0
Autres provisions pour R&C (e)	574	24	-28	-41	-	529
<b>Total</b>	<b>2 975</b>	<b>210</b>	<b>-147</b>	<b>-180</b>	<b>47</b>	<b>2 904</b>

- a) Cette rubrique comprend essentiellement les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (561 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (260 M€), de l'Action Sociale (175 M€), de la médaille d'honneur du travail (44 M€), du régime différentiel des CS (29 M€), du Compte Epargne Temps (73 M€), de l'allocation chômage (29 M€) et de l'indemnités fin contrat de travail (14 M€)
- b) Concerne principalement la provision démantèlement pour 592 M€ et les risques amiante (FIE amiante) pour 75 M€
- c) Concerne principalement les litiges RH
- d) Cette rubrique comprend essentiellement les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats pour 150 M€
- e) Cette rubrique comprend principalement la provision pour perte de valeur de l'UGT TGV au titre du matériel ferroviaire en location financement pour 485 M€
- f) cette variation correspond à la contrepartie de la provision démantèlement comptabilisée à l'actif en immobilisations corporelles (cf. note 6.1)

## 16 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :</b>	<b>11 193</b>	<b>10 982</b>
Emprunts obligataires long terme	10 674	10 229
Emprunts auprès des établissements de crédit	519	753
<b>Dettes Eurofima et assimilés</b>	<b>566</b>	<b>776</b>
<b>Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE) *</b>	<b>11 759</b>	<b>11 758</b>
<b>Intérêts courus non échus Long Terme : **</b>	<b>284</b>	<b>288</b>
ICNE sur emprunts (Hors Eurofima) ***	284	287
ICNE sur Eurofima et assimilés	-	1
<b>Dettes financières Long Terme</b>	<b>12 043</b>	<b>12 046</b>
<b>Autres emprunts (lease Hold et QTE) *</b>	<b>572</b>	<b>543</b>
<b>Frais d'émissions</b>	<b>- 33</b>	<b>- 35</b>
<b>ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP)</b>	<b>- 47</b>	<b>- 47</b>
<b>Ecart de change sur le SWAP</b>	<b>- 162</b>	<b>- 242</b>
<b>Passifs financiers Long Terme</b>	<b>12 372</b>	<b>12 265</b>
<b>Créance vis-à-vis de SNCF Réseau *</b>	<b>- 676</b>	<b>- 836</b>
<b>Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau **</b>	<b>- 21</b>	<b>- 24</b>
<b>Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)*</b>	<b>- 1 407</b>	<b>- 1 407</b>
<b>Intérêts courus sur créance non échus CDP **</b>	<b>- 42</b>	<b>- 42</b>
<b>Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Crédit vendeur SNCF *</b>	<b>- 449</b>	<b>- 534</b>
<b>Intérêts courus sur crédit vendeur SNCF **</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>Autres immobilisations financières nettes* :</b>	<b>- 3 480</b>	<b>- 3 453</b>
Créances groupe *	- 2 699	- 2 715
Intérêts courus sur créances grpe **	- 14	- 15
Autres prêts *	- 192	- 177
Intérêts courus sur autres prêts **	- 3	- 3
Dépôt Lease Hold et QTE *	- 572	- 543
<b>Autres immobilisations financières</b>	<b>- 288</b>	<b>- 310</b>
<b>Actifs financiers Long Terme</b>	<b>- 6 359</b>	<b>- 6 603</b>
<b>Endettement Financier Net Long Terme</b>	<b>6 013</b>	<b>5 662</b>
<b>Dettes de trésorerie</b>	<b>2 450</b>	<b>1 740</b>
<b>Dépôts opérations fi. (contrats de collatéralisation)</b>	<b>- 802</b>	<b>- 582</b>
<b>ICNE sur dérivés Court Terme</b>	<b>-</b>	<b>- 1</b>
<b>Comptes courants filiales</b>	<b>- 77</b>	<b>- 193</b>
<b>VMP et disponibilités</b>	<b>- 3 464</b>	<b>- 2 988</b>
<b>Autres créances et dettes de trésorerie</b>	<b>- 50</b>	<b>- 44</b>
<b>Endettement Financier Net Court Terme</b>	<b>- 1 943</b>	<b>- 2 068</b>
<b>Endettement Financier Net</b>	<b>4 070</b>	<b>3 594</b>

\* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2016 : 6 336 M€

\*\* Intérêts Courus Non Echus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés 2016 : 197 M€

## 16.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES

- **Structure par échéances des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés**

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015 Publié 2015
Échéances à moins d'un an	644	1 140
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	2 627	2 224
Échéances à plus de 5 ans	8 328	8 153
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	161	241
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)</b>	<b>11 760</b>	<b>11 758</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus (B)*</b>	<b>283</b>	<b>244</b>
<b>Dettes financières long terme (A)+(B)</b>	<b>12 043</b>	<b>12 002</b>

\*A partir de 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés

- **Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés, hors intérêts courus**

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Euros	11 404	11 133
Franc Suisse	0	139
Livre Sterling	0	60
Dollar Américain	195	185
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	161	241
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>11 760</b>	<b>11 758</b>
dont par taux		
Taux fixe	9 880	9 570
Taux variable	1 880	2 188
<b>Neutralisation effets contrats d'échange</b>	<b>161</b>	<b>241</b>

## 16.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES NETTES DE LA CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE - RFF), DE LA CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRETS LONG TERME AUX FILIALES

NB : La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en note 8.

- **Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés :**

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015 Publié 2015
Échéances à moins d'un an	353	728
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	-402	-697
Échéances à plus de 5 ans	6 224	5 817
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	161	241
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)</b>	<b>6 336</b>	<b>6 089</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus (B)*</b>	<b>197</b>	<b>159</b>
<b>Dettes financières long terme (A)+(B)</b>	<b>6 533</b>	<b>6 248</b>

\*A partir de 2016 les ICNE présentés sont avant prise en compte des instruments financiers dérivés

- **Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long terme, y compris Eurofima et assimilés avant prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus**

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Euros	6 429	6 023
Franc Suisse	0	45
Dollar Américain	-254	-220
Neutralisation effets contrats d'échange	161	241
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>6 336</b>	<b>6 089</b>
<b>Après prise en compte des instruments financiers dérivés</b>		
Taux fixe	6 140	5 904
Taux variable	36	-55
Neutralisation effets contrats d'échange	161	241
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>6 336</b>	<b>6 089</b>

## 17 INSTRUMENTS DERIVES

### 17.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

#### 17.1.1 Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts et créances correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2016 sont détaillés ci-dessous :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Euro	60	61
Franc Suisse	1 375	920
Dollar américain	150	108
Dollar de Hong Kong	801	93
Livre Sterling	550	888
Yen	32 500	255
<b>Total</b>		<b>2 325</b>

#### 17.1.2 Achats et ventes à terme de devises

Achats à terme de devises	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
En millions		
Couronne suédoise	770	79
Dollar américain	1 053	998
<b>Total</b>		<b>1 077</b>

<b>Ventes à terme de devises</b>	<b>Engagements donnés (en devises)</b>	<b>Engagements recus (en M€)</b>
En millions		
Couronne suédoise	770	79
<b>Total</b>		<b>79</b>

### 17.1.3 Options sur devises

Aucune option au 31 décembre 2016.

## 17.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'Entreprise intervient sur le marché des swaps de taux et des swaptions.

Les encours de ces swaps et swaptions sont présentés par nature de sous-jacent :

En millions d'€	<b>Dette nette Long Terme</b>	<b>Dette nette Moyen Terme</b>	<b>Dette nette Court Terme</b>
Swaps receveurs de Taux Fixe	4 242		
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 807		50
Vente de swaptions	400		

## 17.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES

L'Entreprise a contracté 2 swaps pour un volume de 12 000 tonnes de gasoil. Il arrive à échéance le 01/01/2017.

## 17.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

### 17.4.1 Les placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificat de dépôt, billet de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de valeurs du Trésor et des souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placements pour chacune d'elle.

### 17.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de versement/réception de collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec l'Entreprise afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devise) sont couverts par ces contrats de remise en garantie.



## 17.5 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2016 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2016 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2016 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès des contributeurs externes à l'Entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés(-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2016 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

En millions d'€	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)	Rentabilité (primes – valeurs de marché)
<b>Gestion du risque de change</b>		
Swaps de devises	533	
Options de devises		
Change terme	2	
<b>Gestion du risque de taux</b>		
Swaps de taux	-208	
Options Taux	-9	
<b>Gestion du risque matières premières</b>		
Swaps	0	
<b>Total</b>	<b>319</b>	

## 18 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 849</b>	<b>1 598</b>
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	810	885
Taxe sur le chiffre d'affaires	204	219
Etat et collectivités publiques (a)	835	494
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>5 537</b>	<b>6 297</b>
<b>Avances et acomptes reçus</b>	<b>268</b>	<b>333</b>
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés (b)</b>	<b>3 281</b>	<b>3 619</b>
Dont fournisseurs d'immobilisations	413	597
<b>Autres dettes</b>	<b>1 988</b>	<b>2 346</b>
Titres de participation non libérés (dettes) (c)	438	434
Opérations de location financement	566	776
Comptes courants d'exploitation passif	29	26
Dérivés passifs (d)	252	156
Autres dettes d'exploitation (e)	704	954
<b>Total</b>	<b>7 386</b>	<b>7 896</b>

- a) Dont 452 M€ de Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF 2015 et 2016), 258 M€ d'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER), 90 M€ de Contribution de Solidarité Territoriale (CST 2016) et 23 M€ de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE).  
En 2016 la TREF 2015 et la CST 2016 n'ont pas été versées. L'arrêté fixant les taux de la CST et de la TREF étant paru en 12/2016, ces taxes seront réglées sur 01/2017 (règlement le mois suivant la parution de l'arrêté).
- b) Dont 1 252 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (1 235 M€ à fin 2015) ; 289 M€ de charges à payer d'investissements (contre 268 M€ fin 2015) ; 909 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 830 M€ à fin 2015).  
Au 31 décembre 2016, les dettes fournisseurs hors factures non parvenues s'élèvent à 830 M€ dont 706 M€ de fournisseurs d'exploitation et 124 M€ de fournisseurs d'immobilisations
- c) Titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 157 M€)
- d) Ecart de conversion sur instruments dérivés de change.
- e) Dont 477 M€ de subventions à recevoir du STIF au titre de la convention de financement signée en 2015 et 41 M€ de dettes de SNCF Mobilités vis-à-vis de SNCF Réseau.

## 19 COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Plus-values sur opérations de Service Contract, Pickle Lease et Lease Néozélandais	125	150
Plus-values sur opérations Eurofima	36	36
Plus-values sur opérations de cession MR	- 0	3
Autres (a)	1 427	1 408
<b>Total</b>	<b>1 588</b>	<b>1 597</b>

- a) concerne notamment les titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2016 et qui seront utilisés après cette date (358 M€), des produits constatés d'avance vis-à-vis des Autorités Organisatrices (495 M€), vis-à-vis d'Eurostar International Limited (EIL ; 61 M€), vis-à-vis de THI Factory (155 M€).

## 20 CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Produits du trafic	8 401	9 106
Prestations de service pour les AO	4 754	4 469
Produits annexes au trafic	589	528
Gestion du trafic et des circulations	4	460
Travaux, Entretien, Maintenance	436	2 636
Locations de matériel et engins	90	87
Produits du patrimoine	456	403
Autres produits	425	511
<b>Total</b>	<b>15 155</b>	<b>18 198</b>

Les variations très significatives des postes « Gestion du trafic et des circulations » et « Travaux, Entretien, Maintenance » sont principalement liées à la Réforme Ferroviaire (6 mois de produits enregistrés en 2015 au titre de l'activité Infrastructure transférée à SNCF Réseau au 01/07/2015).

## 21 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Achats de matières et fournitures (a)	-623	-1 604
Péages (b)	-3 653	-3 800
Utilisation moyens de transports et de traction	-764	-752
Travaux entretien et maintenance	-618	-783
Charges de patrimoine	-925	-959
Locations matériel et engins	-119	-154
Prestations d'escale	-58	-65
Energie de traction	-519	-554
Autres charges (c)	-2 110	-1 894
<b>Total</b>	<b>-9 391</b>	<b>-10 565</b>

- a) La variation très significative du poste Achats de matières et fournitures est principalement liée à la Réforme Ferroviaire (le poste enregistrait en 2015 6 mois de charges relatives aux activités transférées à SNCF et SNCF Réseau au 01/07/2015)
- b) Péages facturés par SNCF Réseau et par Eurotunnel
- c) Les autres charges incluent notamment les prestations informatique et Telecom (799 M€), les prestations d'études et de recherche (256 M€), les commissions de distribution de titres de transport (267 M€), les prestations marketing et publicité (88 M€) et les redevances d'entreprise facturées par SNCF (214 M€)

## 22 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Subventions d'exploitation	40	42
Autres produits / transfert de charges (a)	404	933
<b>Total</b>	<b>444</b>	<b>975</b>

- a) Cette rubrique enregistre les transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, les ajustements liés à la Remise A Zéro des caisses CARAD et arrêts maladies et la refacturation des péages Eurotunnel à British Railways Board.  
NB : en 2015 les autres produits / transferts de charges incluaient l'impact des transferts de stocks à SNCF Réseau dans le cadre de la Réforme Ferroviaire pour 607 M€.

## 23 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Salaires et traitements	- 3 441	- 4 865
Cotisations retraites	- 1 042	- 1 383
Autres charges sociales	- 979	- 1 123
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 33	- 139
<b>Sous-total</b>	<b>- 5 495</b>	<b>- 7 509</b>
Mise à disposition de personnel	- 78	- 88
<b>Total</b>	<b>- 5 572</b>	<b>- 7 597</b>
<b>Effectifs moyens payés</b>		
<i>Cadres</i>	14 233	22 411
<i>Maîtrise</i>	22 479	34 375
<i>Exécution</i>	50 747	63 961
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>87 458</b>	<b>120 747</b>
<b>Effectifs disponibles moyens</b>	<b>84 517</b>	<b>116 369</b>

Les effectifs moyens payés incluent les effectifs disponibles moyens, le personnel mis à disposition d'autres entreprises et le personnel en interruption de travail de longue durée. En application des nouvelles dispositions du règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, le calcul des effectifs moyens employés correspond à la moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, ou de l'exercice comptable lorsque celui-ci ne coïncide pas avec l'année civile.

La variation très significative du poste et des effectifs est principalement liée à la Réforme Ferroviaire qui a entraîné le transfert au 01/07/2015 de 52 693 personnes à SNCF Réseau et de 10 475 personnes à SNCF.

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de l'Entreprise s'élèvent à 2,1 M€ en 2016 contre 1,9 M€ en 2015 (à périmètre identique), pour un nombre moyen de 5 personnes siégeant au Comité Exécutif.

## 24 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Dotations nettes aux amortissements d'exploitation</b>	<b>-548</b>	<b>-801</b>
Immobilisations incorporelles	-66	-86
Immobilisations matériel ferroviaire	-213	-366
Autres immobilisations corporelles	-268	-349
<b>(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation</b>	<b>66</b>	<b>-165</b>
Dépréciations des immobilisations	5	2
Dépréciations sur actif circulant	0	-24
Provisions pour risques et charges (a)	62	-142
<b>Total</b>	<b>-481</b>	<b>-966</b>

- a) En 2016, les + 62 M€ de provisions pour risques et charges concernent principalement des reprises de provisions pour pertes sur contrats pour + 114 M€ (dont 106 M€ au titre de la convention Intercités ; cf. note 3.4) et des dotations sur des litiges pour - 27 M€.

## 25 RESULTAT FINANCIER

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Coût endettement financier net (a)	-108	-212
Coût financier des avantages au personnel (b)	-14	118
Dividendes	6	5
Autres charges financières (c)	-177	-217
Autres produits financiers (c)	210	304
<b>Total</b>	<b>-84</b>	<b>-2</b>

- a) L'amélioration du coût de l'EFN en 2016 est liée principalement à l'encaissement en 2016 d'indemnités de rupture anticipée sur un prêt consenti à AKIEM (+38 M€) et à l'impact en 2015 des provisions pour risques et charges portant sur la perte de valeur des swaptions (+38 M€)
- b) La dégradation de 132 M€ constatée par rapport à 2015 au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique pour 146 M€ par l'évolution défavorable du taux d'actualisation passé à 1,60 % à fin décembre 2016 contre 1,75% à fin décembre 2015 (impact charge de 6 M€ en 2016), versus 1,75% à fin décembre 2015 contre 1,35% à fin décembre 2014 (impact produit de 140 M€ en 2015) et aux ajustements d'expérience favorables (mise à jour des bases agents et des salaires).
- c) En 2016, les autres produits et charges financiers comprennent notamment des produits liés à la dette nette en CHF non couverte (à hauteur de +13 M€).

## 26 RESULTAT EXCEPTIONNEL

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

\* dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice

*N.B. : Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note 7.2).*

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

Il inclut les principaux éléments suivants :

- **Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels + 10 M€.**
- **Amortissements et provisions + 3 M€, dont :**
  - ✓ Reprise nette de perte de valeur sur les actifs de SNCF Gares & Connexions pour + 233 M€ (cf. note 7.2.2) et sur les actifs de l'UGT TGV pour + 10 M€ ;
  - ✓ Dotations nettes de pertes de valeur sur les actifs de Intercités pour - 61 M€ (cf. note 7.2.4), de FRET pour - 31 M€ et Trains spéciaux Auto Trains pour -4 M€
  - ✓ Radiations d'actifs pour - 143 M€.

- **D'autres produits et charges exceptionnels pour + 68 M€, dont :**
  - ✓ Produit constaté au titre de la modification du mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse 2013 et 2014 pour + 58 M€ (cf. note 32.2),
  - ✓ Dénouement de litige pour + 23 M€,
  - ✓ Facturation à SNCF Réseau des défauts de qualité des sillons attribués pour + 5 M€,
  - ✓ Amendes et pénalités et charges à payer diverses (-18 M€)

## 27 IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE

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

a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)

b) La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt compétitivité emploi (pour 137,3 M€ au 31/12/2016)

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

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

A fin 2016, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 5,7 milliards d'€

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

## 28 ENGAGEMENTS HORS BILAN

L'EPIC SNCF Mobilités applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

- De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;
- De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématique en 3 parties :
  - ✓ Les EHB liés au financement de la société,
  - ✓ Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
  - ✓ Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

### 28.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2016	Clôture 31/12/2015
<b>Engagements liés au financement (reçus)</b>	<b>29.1.1</b>	<b>1 092</b>	<b>3 011</b>	<b>1 041</b>	<b>5 144</b>	<b>4 603</b>
Instruments financiers de change Long Terme		93	1 378	1 016	2 487	2 585
Instruments financiers de change Court Terme		999	159	0	1 158	321
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	0	25	26	23
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	0	0	0
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		0	694	0	694	894
Lignes de crédit bancaire non utilisées		0	780	0	780	780
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)</b>	<b>29.1.2</b>	<b>2 130</b>	<b>3 696</b>	<b>697</b>	<b>6 523</b>	<b>6 549</b>
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire		897	1 981	0	2 878	2 884
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		27	15	0	41	49
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations		258	908	94	1 260	977
Autres engagements d'achats d'exploitation		7	0	0	7	7
Location simple matériel ferroviaire		10	11	0	21	13
Garanties financières reçues de tiers		717	375	4	1 095	1 399
Location simple immobilier		143	406	597	1 146	1 140
Location Financement matériel ferroviaire		0	0	0	0	2
Promesses de ventes - biens immobiliers		72	0	2	74	79
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des Engagements Reçus</b>		<b>3 222</b>	<b>6 706</b>	<b>1 739</b>	<b>11 667</b>	<b>11 152</b>

#### 28.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à 5 144 M€ à fin décembre 2016 et se composent essentiellement de :

➤ **Instruments financiers de change long terme (2 487 M€ - diminution de 98 M€)**

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 98 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme, partiellement compensée par de nouveaux swaps de devises.

➤ **Instruments financiers de change court terme (1 158 M€ - augmentation de 837 M€)**

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 837 M€ en raison de la mise en place de nouveaux contrats d'achats à terme partiellement compensée par l'arrivée à échéance des achats à terme de devises et des swaps de change adossés à des emprunts court terme en devises.

➤ **Hypothèques, nantissements & sûretés réelles (694 M€ - diminution de 200 M€)**

Les hypothèques, nantissements et sûretés réelles diminuent de 200 M€ suite notamment à l'échéance anticipée de nantissements consentis à l'ex filiale Akiem.



## 28.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 6 523 M€ à fin décembre 2016 et se composent principalement de :

➤ **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (2 878 M€ - diminution de 6 M€)**

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaires diminuent de 6 M€ et sont relatives aux conventions d'investissement signées entre Transilien et le STIF au titre des investissements prévus pour la rénovation ou la révision de matériel roulant, entre les Activités TER et les Autorités Organisatrices au titre de la révision ou de la transformation du matériel roulant, ainsi qu'entre Intercités et l'Etat au titre de convention de financement d'acquisition de rames.

➤ **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (1 260 M€ - augmentation de 283 M€)**

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations augmentent de 283 M€ suite notamment au nouveau plan quadri annuel d'investissement de Transilien, partiellement compensé par l'avancement des projets.

➤ **Garanties financières reçues de tiers (1 095 M€ - diminution de 304 M€)**

Les garanties financières reçues de tiers diminuent de 304 M€ du fait essentiellement de la baisse des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants résultant des livraisons effectuées.

➤ **Location simple immobilier (1 146 M€ - augmentation de 6 M€)**

Les locations simples immobilières augmentent de 6 M€ en raison de prolongements de baux et de contractualisation de nouveaux baux, partiellement compensés par l'avancement des baux en cours.

## 28.2 ENGAGEMENTS DONNES

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2016	Clôture 31/12/2015
<b>Engagements liés au financement (donnés)</b>	<b>29.2.1</b>	<b>1 065</b>	<b>1 202</b>	<b>1 223</b>	<b>3 490</b>	<b>2 834</b>
Instruments financiers de change Long Terme		66	1 038	1 221	2 325	2 344
Instruments financiers de change Court Terme		998	159	0	1 158	311
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	4	2	7	17
Avals et cautions vis-à-vis du personnel		0	0	0	0	0
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		0	0	0	0	1
Ligne de crédit bancaire non utilisée		0	0	0	0	162
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)</b>	<b>29.2.2</b>	<b>2 667</b>	<b>5 016</b>	<b>424</b>	<b>8 107</b>	<b>8 157</b>
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		435	574	13	1 022	1 444
Réservations de sillons		0	0	0	0	79
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		1	0	0	1	2
Garanties opérationnelles ( de soumission - de bonne exécution)		11	57	7	75	40
Engagement d'achats d'autres immobilisations		31	5	0	35	28
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		212	196	4	412	386
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire		1 007	1 954	0	2 961	2 288
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		658	1 746	59	2 463	2 765
Garanties financières données à des tiers		34	0	0	34	39
Location simple mobilier		4	3	0	7	6
Location simple matériel ferroviaire		44	46	1	90	114
Location Financement matériel ferroviaire		95	300	299	694	798
Crédit bail immobilier		0	0	0	0	0
Location simple immobilier		64	134	41	239	93
Promesses de ventes - biens immobiliers		72	0	0	72	77
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (donnés)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des Engagements Donnés</b>		<b>3 732</b>	<b>6 218</b>	<b>1 647</b>	<b>11 597</b>	<b>10 991</b>

## 28.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à **3 490 M€** à fin décembre 2016 et se composent essentiellement de :

➤ **Instruments financiers de change long terme (2 325 M€ - diminution de 19 M€)**

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 19 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme, partiellement compensée par des nouveaux swaps de devises.

➤ **Instruments financiers de change court terme (1 158 M€ – augmentation de 847 M€)**

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 847 M€ sous l'effet de nouveaux contrats de ventes à terme, partiellement compensés par l'arrivée à échéance des ventes à terme de devises et des swaps de change.

➤ **Ligne de crédit bancaire non utilisée (0 M€ - diminution de 162 M€)**

Les lignes de crédit bancaire non utilisées diminuent de 162 M€ suite à la fermeture des lignes de crédit consenties à Keolis et Akiem.

## 28.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à **8 107 M€** à fin décembre 2016 et se composent essentiellement de :

➤ **Engagements d'achat – matériel ferroviaire (1 022 M€ - diminution de 422 M€)**

Les engagements donnés d'achat de matériel ferroviaire diminuent de 422 M€ notamment du fait des acomptes versés.

➤ **Réservations de sillons (0 M€ - diminution de 79 M€)**

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.

➤ **Garanties opérationnelles de soumission ou de bonne exécution (75 M€ - augmentation de 35 M€)**

Les garanties opérationnelles de soumission ou de bonne exécution augmentent de 35 M€ essentiellement du fait de nouvelles garanties.

➤ **Engagements fermes d'achats de matières premières (412 M€ - augmentation de 26 M€)**

Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 26 M€ et sont relatifs aux achats liés à l'énergie électrique de traction.

➤ **Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter (5 424 M€ - augmentation de 371 M€)**

Les engagements relatifs aux plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter augmentent de 371 M€ suite notamment aux engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées, partiellement compensés par l'avancement des projets.

➤ **Location simple de matériel ferroviaire (90 M€ - diminution de 24 M€)**

Les locations simples de matériel ferroviaire diminuent de 24 M€ en raison de l'avancement et de l'arrivée à échéance de contrats, partiellement compensés par les nouveaux contrats de locations de wagons.

➤ **Location Financement matériel ferroviaire (694 M€ - diminution de 104 M€)**

Les locations financement de matériel ferroviaire diminuent de 104 M€ du fait des échéances semestrielles et annuelles.

➤ **Location simple immobilier (239 M€ - augmentation de 146 M€)**

Les locations simples immobilières augmentent de 146 M€ sous l'effet de prolongements de baux et de la contractualisation de nouveaux baux, partiellement compensés par des arrivées à échéance de certains baux.

## 29 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT BAIL ET ASSIMILES

En millions d'€	Redevances payées			Redevances restant à payer				Prix d'achat résiduel
	Cumul 31/12/2015	Redevances 2016	Cumul 31/12/2016	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà	Total	
<b>Location-financement Matériel ferroviaire</b>	<b>978</b>	<b>90,67</b>	<b>1 069</b>	<b>97</b>	<b>307</b>	<b>299</b>	<b>703</b>	<b>1 246</b>
Lease-Hold	128	10	137	18	13	0	30	50
Service Contract	467	29	496	29	79	34	142	719
Lease Néo-zélandais	50	7	57	7	29	9	45	0
Lease Suedois	272	42	314	42	179	256	477	477
Locations longue durée TER	60	3	64	2	7	0	9	0
<b>Total</b>	<b>978</b>	<b>91</b>	<b>1 069</b>	<b>97</b>	<b>307</b>	<b>299</b>	<b>703</b>	<b>1 246</b>

## 30 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

A compter du 1er 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 droit individuel de formation (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 1er 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 au salarié (et non pas au contrat de travail) et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF conformément à l'avis CU CNC n°2004-F du 13 octobre 2014 : 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.

## 31 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les charges figurant dans les comptes au 31 décembre 2016 sont les suivantes :

En millions d'€	E&Y	PWC
Honoraires au titre :		
- de la certification des comptes	1,2	1,3
- des services autres que la certification des comptes	0,1	0,4
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>1,7</b>

## 32 LITIGES

L'EPIC SNCF Mobilités est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

### 32.1 LITIGES RESOLUS

#### ➤ Différends avec l'ARAFER

L'EPIC SNCF Mobilités (SNCF Gares & Connexions) était en procédure auprès de l'ARAFER sur un litige qui l'opposait au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) 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, L'EPIC SNCF Mobilités (SNCF Gares & Connexions) s'est finalement désisté de ces deux recours sur le second semestre 2016.

### 32.2 LITIGES EN COURS

#### ➤ Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Résultat Exceptionnel ». L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l'EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la

circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017.

#### ➤ **Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de 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 l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l'Autorité s'est tenue le 30 septembre 2015.

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

#### ➤ **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<sup>er</sup> février 2017 dans laquelle elle enjoint SNCF Gares & Connexions à plafonner le niveau de rémunération des capitaux investis à 6,9% pour 2014 et 2015. Les conséquences de cette décision, telles qu'estimées à ce stade par l'EPIC SNCF mobilités, sont peu significatives au regard de ses comptes annuels.

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

#### ➤ **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 les 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. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. .

#### ➤ **Accident en gare de Brétigny-sur-Orge**

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er 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 l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du

coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les 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 (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

#### ➤ **Recours devant le Conseil d'Etat 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, l'EPIC SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'Etat, 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'Etat 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'Etat a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle 2015.

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

Au titre des taux T1 2014 et 2015, l'Entreprise a également déposé un recours devant le Conseil d'Etat. Le 12 juillet 2016, ce dernier a annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Au titre des taux T1 2013 et 2014, un produit à recevoir estimé à 58 M€ a donc été comptabilisé en « résultat exceptionnel » (cf. note 26), 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 définitif 2015 et provisionnel 2016 ne sont pas encore publiés. A ce titre, aucun recours n'a donc pu être porté devant le Conseil d'Etat. 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'Etat et d'une décision favorable, le produit attendu estimé de 23 M€ n'a pas été comptabilisé.

#### ➤ **Recours indemnitaires liés aux ententes sur les marchés gares de Magenta et Condorcet d'Eole**

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

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

## 33 EVENEMENT POST-CLOTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

### 33.1 COMMANDE DE NOUVEAUX MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES

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

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

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

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

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

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

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

### 33.3 EMISSION D'UN EMPRUNT OBLIGATAIRE

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

### 33.4 DIMINUTION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITE TERRITORIALE (CST)

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

Cette décision est prise dans le contexte d'une réorganisation des trains d'équilibre du territoire (TET) dans la continuité de la feuille de route présentée par le Gouvernement le 7 juillet 2015 et ponctuée par une nouvelle convention 2016-2020 équilibrée sur la période (voir note 3.4). Elle est cohérente avec les recommandations de la Cour des comptes du 13 février 2015 pour une diminution du poids de la contribution de l'EPIC SNCF Mobilités au financement des TET.

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

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

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

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



## 34 FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'€

SOCIETES	Capital social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2015
				brute	nette					
<b>I - FILIALES</b>										
SICF	542	689	100%	658	658	173	-	0	4	3
SNCF Habitat (Anciennement SOCRIF)	NC	58	100%	0	0			0	- 1	-
S2FIT1	188	194	100%	-		-	-	17	4	-
SNCF PARTICIPATIONS	385	3 226	100%	2 527	2 527	220	17	1	694	-
THI FACTORY	565	541	60%	339	339			446	24	3
<b>II - PARTICIPATIONS</b>										
Société du chemin de fer sous marin	NC	NC	50%	0				NC	NC	NC
EUROFIMA	2 421	1 504	23%	24	24			NC	20	-
<b>III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)</b>										
SEMAPARISEINE	NC	36	0%	0	0			76	2	NC
HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0			1	0	NC
TELEFACT	NC	0	0%	0	0			0	0	0
BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0			0	- 0	NC
LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0			0	0	NC
LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3%	-	-			2	0	NC
ORLYVAL Service	NC	1	1%	0	0			10	0	0
Sté d'Investissement France Active (SIFA)	NC	-	0%	-	-			150	2	NC
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>3 549</b>	<b>3 549</b>					

## 35 PARTIES LIEES

Transactions entre l'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales :

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Bilan actif</b>		
Participations	3 548	3 548
Créances rattachées à des participations	2 901	2 913
Créances clients et comptes rattachés	252	209
Autres créances	93	101
<b>Total Actif</b>	<b>6 795</b>	<b>6 772</b>
<b>Bilan passif</b>		
Dettes financières	0	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	240	240
Autres dettes	75	88
<b>Total Passif</b>	<b>316</b>	<b>329</b>
<b>Résultat financier</b>		
Charges financières	-4	-5
Produits financiers	139	86
Produits des participations	6	5
<b>Résultat financier net</b>	<b>141</b>	<b>86</b>

## 36 AUTRES PARTIES LIEES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat Français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Considérant que l'objectif ultime est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF Mobilités et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'Entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées :

- Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF et SNCF Réseau ;
- L'Etat, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées ;
- Les autorités organisatrices de transport ;
- Les Entreprises Sociales pour l'Habitat du groupe ICF.

### 36.1 TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RESEAU

En millions d'€	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Bilan actif</b>		
Participations	0	0
Créances rattachées à des participations	1 153	1 401
Créances clients et comptes rattachés	230	267
Autres créances	579	515
<b>Total Actif</b>	<b>1 961</b>	<b>2 184</b>
<b>Bilan passif</b>		
Dettes financières	0	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	913	995
Autres dettes	66	341
<b>Total Passif</b>	<b>978</b>	<b>1 336</b>
<b>Résultat financier</b>		
Charges financières	-14	0
Produits financiers	101	13
Produits des participations	0	0
<b>Résultat financier net</b>	<b>88</b>	<b>13</b>

### 36.2 TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ETAT

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'Etat, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport, qui sortent du régime de droit commun ; il s'agit :

- Subventions d'exploitation apportées par l'Etat et les Collectivités cf. note 22
- Subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant cf. note 14.

### 36.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires cf. note 20.

### 36.4 TRANSACTIONS REALISEES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Télécom, La Poste,...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Les sociétés du groupe autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

Exception faite des transactions réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France - RFF).

## 36.5 GARANTIES EUROFIMA

Eurofima est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont comptabilisées sur les lignes « créances d'exploitation et immobilisations financières » dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités pour 551 M€ en valeur brute au 31 décembre 2016 (738 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 intégralement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 281 M€ au 31 décembre 2016 (cf. note 0) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 157 M€ au 31 décembre 2016 contre 153 M€ au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2016, la part des prêts octroyés 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€ (710 MCHF) contre 868 M€ (944 MCHF) au 31 décembre 2015. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'Eurofima. Par ailleurs, les actionnaires d'Eurofima sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'Etat associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (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€ (542 M€ au 31 décembre 2015). L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels**

**(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 annuels de l'EPIC SNCF Mobilités, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels 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 annuels**

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 annuels 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 annuels. 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 3.3, 7.2.1 et 7.2.3 de l'annexe aux comptes annuels, 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 233 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 1 468 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'EPIC SNCF Mobilités à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 7.2.1 et 7.2.2 aux comptes annuels qui exposent le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par l'EPIC SNCF Mobilités pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de son unité génératrice de trésorerie TGV France et Europe. 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 pourrait varier dans le temps de façon significative.

## II - Justification de nos appréciations

Comme indiqué dans la note 5 aux comptes annuels « Estimations comptables », les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2016 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance, outre le sujet ayant motivé la réserve mentionnée ci-dessus, les autres éléments suivants :

- Comme indiqué dans les notes 6.1.5 « Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles » et 7.2 « Pertes de valeur » de l'annexe aux comptes annuels, votre entreprise a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs lorsque des indices de perte ou de reprise de valeur ont été identifiés. 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 3.4 et 7.2 aux comptes annuels est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 6.9.4 « Avantages du personnel » et 6.9.5 « Autres avantages à long terme », votre entreprise comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 6.9.4, 6.9.5 et 15 aux comptes annuels fournissent une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### **III - Vérifications et informations spécifiques**


Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

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 la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport d'activité du conseil d'administration.

Fait à 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