

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 22 SEPTEMBRE 2015

SNCF MOBILITÉS

(anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)

30 juin 2015

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

et

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS



ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL



La Plaine Saint-Denis, le 22 septembre 2015,

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guillaume Peppy', is written over the printed name.

Le Président
Guillaume PEPY

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mathias Emmerich', is written over the printed name.

Le Directeur Général Délégué Performance
Mathias EMMERICH

30 juin 2015

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS En millions d'euros



SOMMAIRE

Le groupe SNCF Mobilités en 2015.....	2
1. Événements majeurs du premier semestre.....	3
2. Chiffres clés.....	6
3. Événements postérieurs à la clôture.....	7
Résultats et situation financière du groupe	8
1. Commentaire général sur les résultats du groupe	8
2. Activités et résultats des secteurs.....	13
3. Investissements nets et endettement net.....	27
4. Etat de situation financière consolidé et ratios.....	29
5. Relations financières avec l'Etat, SNCF Réseau et les collectivités locales	31
6. Volet social	32
7. Enjeux et perspectives	34
Gouvernement d'entreprise.....	35
1. Le Conseil d'administration	35
2. L'équipe dirigeante.....	36

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2015

1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE

1.1. REFORME DU FERROVIAIRE

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

- L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.
- La création d'un groupe public industriel intégré.
- La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.
- La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.
- Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

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

- L'ancien EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'ancien Réseau Ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, est chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

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

De ce fait, le groupe SNCF Mobilités estime qu'il transfère le contrôle de SNCF Infra à SNCF Réseau à cette même date. Ainsi, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les éléments constitutifs du résultat de l'ancienne branche SNCF Infra, appelée par la loi du 4 août 2014 à être transférée, continuent d'être reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé au 30 juin 2015 et sont reclassés de même pour le compte de résultat comparatif. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils sont reclassés depuis le 31 décembre 2014 sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière.

Par ailleurs, des actifs non courants et des entités sont destinés à être transférés au nouvel EPIC de tête, la nouvelle SNCF. Les actifs non courants et les actifs des entités identifiés à la clôture comme devant être transférés sont reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière comme au 31 décembre 2014. Quant aux passifs de ces entités, ils sont reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ».

Les informations détaillées sont présentées en note 13 des comptes consolidés semestriels résumés.

Enfin, l'entrée en vigueur de la Loi s'est accompagnée d'un changement d'organisation chez SNCF Mobilités qui a conduit à modifier l'information sectorielle présentée pour le groupe en application de la norme IFRS 8 (voir note 4 des comptes consolidés semestriels résumés).

1.2. APPLICATION DE L'INTERPRETATION IFRIC 21 « DROITS OU TAXES »

Le groupe SNCF Mobilités a appliqué la nouvelle interprétation IFRIC 21 au 1^{er} janvier 2015 de façon rétrospective, avec des conséquences principalement dans le compte de résultat et les capitaux propres. La nature des changements et leurs impacts sont présentés en note 1 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.3. INDICES DE PERTE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE (A L'EXCLUSION D'EUROSTAR ET THALYS)

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les deux EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau, s'accompagnant d'un projet de trajectoire financière à horizon 2025. Pour SNCF Mobilités, cette trajectoire financière résulte d'un nouveau plan stratégique et financier préparé par la direction (voir note 1.2.3) qui s'inscrit dans un environnement en mouvement du fait notamment :

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

Cette trajectoire s'inscrit dans un contexte d'aléas et d'incertitudes (voir note 1.2.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la concurrence intermodale (covoiturage, autocar, aérien...) et l'accentuation depuis le premier semestre d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

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

Tirant les conséquences de ces évolutions et de ces mesures dans son plan stratégique et financier, la Direction a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur au 30 juin 2015 qui conduiraient à constater une dépréciation complémentaire de 2 500 M€. Ce scénario de trajectoire n'ayant pas fait l'objet d'un arbitrage des Autorités de tutelle dans ses principales hypothèses structurantes (notamment les péages, les investissements), comme indiqué dans un courrier du Commissaire du gouvernement en date du 18 septembre 2015, et la sensibilité du test à ces hypothèses étant significative, aucune nouvelle perte de valeur n'a été comptabilisée au 30 juin 2015. Une modification des hypothèses structurantes aurait un impact extrêmement significatif sur les résultats du test. A titre d'exemple, i/ une variation de l'indexation ferroviaire pour être en ligne avec l'inflation aurait un effet de +900 M€ sur le résultat obtenu ; ii/ une variation de la croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet de ± 700 M€ sur le résultat obtenu ; et iii/ une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité aurait un effet de ± 250 M€ sur le résultat obtenu.

A l'issue des arbitrages de l'Etat, la valeur recouvrable des actifs pourrait en conséquence différer de manière extrêmement significative de la valeur comptabilisée au 30 juin 2015 :

	2015	2014
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	3 364 M€	3 581 M€

1.4. PERTE DE VALEUR SUR L'UGT GARES & CONNEXIONS

A la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant à la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) a rendu sa décision le 3 février 2015. La demande relative à l'affectation de la

capacité d'autofinancement dégagée sur les gares en Ile-de-France a été écartée. Parmi les principaux autres points de la décision, les trois suivants ont eu des conséquences sur les comptes consolidés semestriels résumés :

- L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués actuellement.
- La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.
- La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

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

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

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

Des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction (voir note 1.2.3). Ils aboutissent à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, la trajectoire de Gares & Connexions n'étant pas concernée par les arbitrages de l'Etat mentionnés en note 2 pour l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). Les informations détaillées sont données en note 6 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.5. CRÉATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE THI FACTORY (THALYS)

Le 1^{er} avril 2015 a été créée l'entreprise ferroviaire THI Factory pour opérer le transport de voyageurs sous la marque Thalys. Société de droit belge, elle est détenue à 60% par SNCF Mobilités et 40% par SNCB liés entre eux par un pacte d'actionnaires qui confère le contrôle exclusif à SNCF Mobilités suivant les dispositions de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 3 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.6. PRISE DE CONTROLE D'EIL (EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED)

La cession de sa participation dans EIL par le partenaire britannique au consortium CDPQ/Hermès a donné lieu à la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires le 28 mai 2015. Les modalités de ce pacte confèrent le contrôle exclusif à SNCF Mobilités dans EIL en application de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 3 des comptes consolidés semestriels résumés.

2. CHIFFRES CLÉS

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1) (2)
Chiffre d'affaires	14 260	13 509
Marge opérationnelle	1 121	869
Résultat opérationnel courant	404	107
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	629	369
Résultat financier	-125	-191
Résultat net - part du groupe	318	102
Capacité d'autofinancement	755	643
Investissements nets	977	1 097
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	314	122
ROCE (3)	4,9%	2,9%
Effectifs	248 937	244 065

(1) Le compte de résultat 2014 est retraité du reclassement des résultats de SNCF Infra sur la ligne "Résultat net d'impôt des activités transférées" en application de la norme IFRS 5 (voir notes 2 et 13 des comptes consolidés semestriels résumés).

(2) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

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

Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens. Le ROCE présenté ici a été calculé sur 12 mois glissants.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Endettement net	7 653	7 405
Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de SNCF Infra	7 555	7 125

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Outre la réalisation, le 1er juillet 2015, des transferts prévus par la Loi portant réforme du ferroviaire et ses décrets d'application et, en septembre 2015, la résolution de la procédure d'arbitrage avec RTE ainsi que la décision rendue par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre d'un litige avec des salariés de nationalité ou d'origine marocaine (voir, respectivement, notes 2 et 15 des comptes consolidés semestriels résumés), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1. UGT INTERCITÉS

La feuille de route présentée par le gouvernement du 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), précise qu'une nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilités sera conclue dans les prochains mois pour la période 2016-2020. Une concertation est engagée et va se poursuivre afin de faire évoluer l'offre TET.

Il ressort des premières discussions engagées entre SNCF Mobilités et l'Etat que cette nouvelle convention sera équilibrée dans sa durée. De ce fait, n'étant pas en présence d'un nouveau contrat potentiellement déficitaire, SNCF Mobilités considère ne pas être dans une situation pouvant conduire à provisionner une perte à terminaison à ce titre ou à identifier un indice de perte de valeur des actifs de l'UGT Intercités.

3.2. ACQUISITION D'OHL (OZBURN-HESSEY LOGISTICS) PAR GEODIS

En août 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a conclu un accord pour acquérir l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). Fondé en 1951, cet opérateur emploie plus de 8 000 professionnels du transport et de la logistique, exploite plus de 120 centres de distribution en Amérique du Nord et dispose de plus de 3,4 millions de mètres carrés d'espace d'entreposage aménageables. Il fournit des prestations logistiques intégrées au niveau mondial comprenant le transport, l'entreposage, le courtage en douane, le freight forwarding (i.e. le commissionnement sur l'organisation du transport) et le conseil import/export. Avec un chiffre d'affaires de 1,2 milliard d'euros, OHL est parfaitement complémentaire en termes d'implantation géographique et de portefeuille clients avec Geodis. La transaction entrera en vigueur après accomplissement des formalités réglementaires d'usage. Libellée en dollars américains, elle a fait l'objet d'une opération de couverture.

3.3. COUVERTURE D'ECHEANCES D'EMPRUNTS EN FRANCS SUISSES

Fin août et début septembre 2015, SNCF Mobilités a réalisé des opérations financières pour couvrir le risque de change sur des échéances de remboursement d'emprunts en Francs suisses attendues en octobre et novembre 2015 à hauteur de 68 MCHF.

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1) (2)	Variation 2015 vs 2014	
Chiffre d'affaires	14 260	13 509	751	5,6%
Péages	-1 981	-1 854	-127	6,8%
Achats et charges externes hors péages	-5 204	-5 129	-75	1,5%
Impôts et taxes	-723	-723	1	-0,1%
Charges de personnel	-5 455	-5 148	-307	6,0%
Autres produits et charges	223	215	8	3,9%
Marge opérationnelle	1 121	869	251	28,9%
Dotations aux amortissements	-706	-712	6	-0,8%
Variation nette des provisions	-10	-51	40	-79,4%
Résultat opérationnel courant	404	107	297	277,5%
Résultat de cession d'actifs	109	109	0	-0,2%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	680	-	680	n/a
Pertes de valeur	-474	137	-611	-444,7%
Résultat opérationnel	719	354	365	103,3%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-90	15	-105	-694,6%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	629	369	260	70,6%
Coût financier net des avantages du personnel	13	-45	58	-129,2%
Coût de l'endettement financier net et autres	-138	-146	8	-5,5%
Résultat financier	-125	-191	66	-34,5%
Résultat avant impôt	504	178	326	183,2%
Impôt sur les résultats	-174	-58	-116	200,0%
Résultat net des activités ordinaires	330	120	210	175,2%
Résultat net d'impôt des activités transférées	6	-9	15	-167,1%
Résultat net de l'exercice	336	111	225	203,4%
Résultat net - Part du groupe	318	102	217	212,4%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	18	9	9	99,5%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	<i>7,9%</i>	<i>6,4%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>2,8%</i>	<i>0,8%</i>		
<i>ROCE (3)</i>	<i>4,9%</i>	<i>2,9%</i>		

(1) Retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (se reporter aux notes 2 et 13 des comptes consolidés semestriels résumés). Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

(2) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

(3) Définition du ROCE donnée dans les Chiffres clés.

1.1. Comparabilité des comptes

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

<i>en millions d'euros</i>		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
Voyages SNCF	Variation de périmètre 2014 ⁽¹⁾ Cession Avanti	-5
	Variations de périmètre 2015 Création Thalys International	49
	Prise de contrôle Eurostar International Limited	110
	Prise de contrôle Eurostar International Limited - effet indirect	-5
	Variation des taux de change	4
Gares & Connexions	Variations de périmètre 2015 Prise de contrôle Eurostar International Limited - effet indirect	-1
Keolis	Variations de périmètre 2014 ⁽¹⁾ Acquisition Picavet	2
	Acquisition STACA	7
	Acquisition Nettbus Danemark	23
	Variations de périmètre 2015 Acquisition Striebig	12
	Acquisition Voyages Doppagne	2
	Acquisition groupe ATE	21
	Acquisition Schloemer Verkehrsbetrieb GmbH	2
	Variation des taux de change	49
SNCF Logistics	Variations de périmètre 2014 ⁽¹⁾ Cession Ciblex	-77
	Cession Messagerie italienne	-48
	Variation de périmètre 2015 Prise de contrôle Akidis	1
	Variation des taux de change	112
Corporate	Variations de périmètre 2015 Prise de contrôle Eurostar International Limited - effet indirect	-5
Total des effets périmètre et change		252

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

1.2. Résultats du premier semestre 2015

En application de la norme IFRS 5 les résultats de SNCF Infra ont été reclassés sur une seule ligne du compte de résultat, « Résultat net d'impôt des activités transférées » (voir notes 2 et 13 des comptes consolidés semestriels résumés).

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 14 260 M€ à fin juin 2015, soit une augmentation de 751 M€ (+5,6%) par rapport à 2014 qui s'explique par :

- un effet périmètre pour +88 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour +165 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour le groupe de +499 M€ (+3,7%) ; celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien, Régions et Intercités	+153 M€, +4,0%
Voyages SNCF	+107 M€, +3,9%
Gares & Connexions	+11 M€, +8,3%
Keolis	+251 M€, +11,8%
SNCF Logistics	+17 M€, +0,4%

1.2.2 Marge opérationnelle

À 1 121 M€ en 2015, la marge opérationnelle s'améliore de 251 M€, soit de 28,9%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 6,4% à 7,9% entre 2014 et 2015.

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

en millions d'euros	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation 2015 vs 2014		Variation 2015 vs 2014 à périmètre et change constants	
			Montant	Taux	Montant	Taux
Chiffre d'affaires (CA)	14 260	13 509	751	5,6%	499	3,7%
Charges de personnel	-5 455	-5 148	-307	6,0%	-226	4,4%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-4 453	-4 361	-93	2,1%	-36	0,8%
Péages	-1 981	-1 854	-127	6,8%	-72	3,9%
Énergie de traction et carburant	-527	-553	26	-4,7%	37	-6,7%
Impôts et taxes	-723	-723	1	-0,1%	2	-0,3%
Marge opérationnelle (MOP)	1 121	869	251	28,9%	203	23,4%
Taux MOP / CA	7,9%	6,4%				

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

Les **charges de personnel** augmentent de 226 M€, soit +4,4% ; cette évolution s'explique principalement par la forte croissance de l'activité de Keolis qui s'accompagne d'une hausse de ses charges de personnel de 164 M€.

La hausse des **péages** de 72 M€ (+3,9%) est notamment due pour 37 M€ à un effet prix défavorable sur les péages SNCF Réseau payés par l'EPIC SNCF Mobilités.

Les achats d'**énergie de traction et carburant** diminuent de 37 M€ (-6,7%) ; l'essentiel de cette évolution, qui concerne principalement Keolis et les filiales SNCF Logistics, est liée à la baisse du prix des carburants.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 404 M€, en hausse de 297 M€ par rapport à 2014.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 0,8% en 2014 à 2,8% en 2015.

À l'amélioration de la marge opérationnelle de 251 M€ s'ajoute l'évolution favorable de la variation nette des provisions : dotation de 10 M€ à fin juin 2015, à comparer à une dotation de 51 M€ à fin juin 2014.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 365 M€ et s'établit à 719 M€.

Les **pertes de valeur** 2015 (-474 M€) concernent l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions pour -450 M€ (voir point 1.4 des événements majeurs du premier semestre). Les comptes 2014 avaient été notamment affectés par la reprise de perte de valeur sur les moyens de production du fret ferroviaire.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est entièrement affecté par la prise de contrôle d'Eurostar International Limited (voir note 3 des comptes consolidés semestriels).

Le **résultat de cession d'actifs** 2015 comprend un produit de 50 M€ constaté au titre de la résolution de la procédure d'arbitrage de la cession de lignes à haute tension à RTE (voir note 15 des comptes consolidés semestriels résumés). Le reliquat de ce poste se compose essentiellement de cessions immobilières.

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

Le solde de ce poste (-90 M€) se compose à hauteur de -91 M€ de la quote-part de résultat net d'Eurostar International Limited (EIL) sur les 5 premiers mois de l'année ; celle-ci a été affectée par le rachat par EIL de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

1.2.6 Résultat financier

Le résultat financier s'améliore de 66 M€ ; cette évolution est liée pour 42 M€ à la hausse du taux d'actualisation appliqué aux avantages du personnel à long terme (2,05% à fin juin 2015 vs 1,35% à fin décembre 2014).

1.2.7 Impôt sur les résultats

Le poste se compose principalement de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) pour un montant de -102 M€.

1.2.8 Résultat net d'impôt des activités transférées

Ce poste se compose des éléments constitutifs du résultat de SNCF Infra, activité appelée à être transférée au 1^{er} juillet 2015 par la loi du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire (voir note 13 des comptes consolidés semestriels résumés).

1.2.9 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 318 M€, contre un gain de 102 M€ en 2014, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 18 M€.

La progression de 217 M€ du résultat est imputable à hauteur de +52 M€ à des éléments non récurrents constitués principalement des pertes de valeurs constatées et de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited.

Le résultat net récurrent progresse de 195 M€ et s'établit à +131 M€ à fin juin 2015.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) progresse de 2,9% à 4,9%.

2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

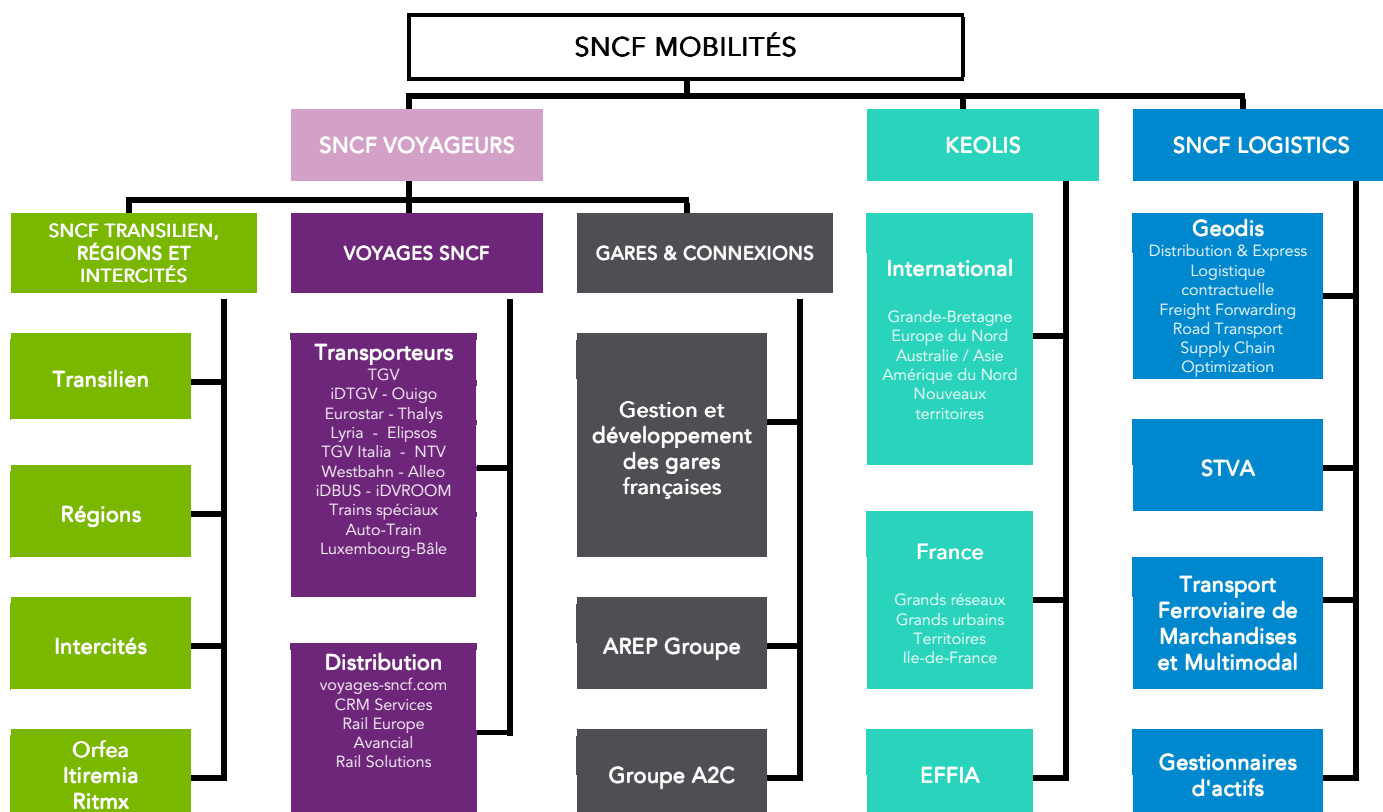
La réforme du ferroviaire s'est accompagnée d'une réorganisation de l'activité du groupe SNCF Mobilités autour de trois métiers : SNCF Voyageurs, Keolis et SNCF Logistics.

Au sein de ces métiers, l'activité du groupe SNCF Mobilités est structurée en cinq secteurs, appuyés par des fonctions support : SNCF Transilien, Régions et Intercités, Voyages SNCF, Gares & Connexions, Keolis et SNCF Logistics.

SNCF Infra est intégralement concernée par les opérations de transfert visées par la réforme du ferroviaire (voir note 2 et 13 des comptes consolidés semestriels résumés). Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

- « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat des exercices 2014 et 2015.
- « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » des états de situation financière au 31 décembre 2014 et au 30 juin 2015.

L'activité de SNCF Infra est toujours commentée au point 2.6.



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

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

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Keolis	SNCF Logistics	Corporate	SNCF Infra (1)	SNCF Mobilités
Chiffre d'affaires	4 002	3 109	148	2 490	4 389	121	2 786	14 260
Marge opérationnelle	270	265	103	125	246	112	63	1 121
Résultat opérationnel courant	213	76	33	11	92	-22	4	404
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	213	-25	32	20	93	-20	5	314
Investissements nets	-164	-224	-113	-120	-145	-145	-65	-977

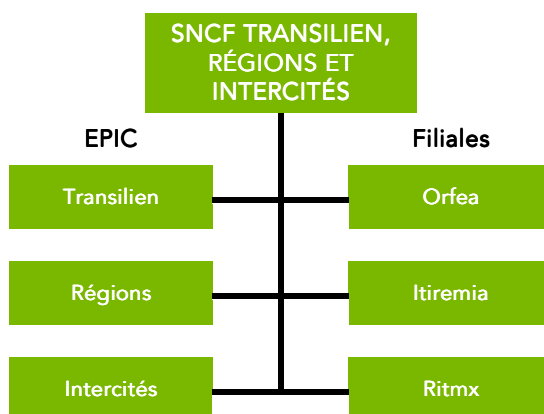
(1) Les données de SNCF Infra ne contribuent pas au compte de résultat de SNCF Mobilités (voir notes 2 et 13 des comptes consolidés semestriels résumés)

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

La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non plus le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par branche est un chiffre d'affaires externe.

En revanche l'indicateur présenté par secteur MOP / CA est calculé sur la base d'un chiffre d'affaires aux bornes de chaque secteur, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

2.1. SNCF TRANSILIEN, RÉGIONS ET INTERCITÉS



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

en millions d'euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	4 002	3 848	154
Marge opérationnelle (MOP)	270	193	77
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien, Régions et Intercités</i>	<i>6,2%</i>	<i>4,6%</i>	
Résultat opérationnel courant	213	74	139
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	213	74	139
Investissements nets	-164	-305	141

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

Transilien

- L'État et la Région Ile-de-France ont signé en février le Contrat de Plan État-Région (CPER) pour la période 2015-2020. Ce plan prévoit d'affecter près de 75% des investissements prévus (soit 5,3 milliards d'euros) à des projets relatifs à la mobilité. Il doit permettre de financer de nombreux projets portés par SNCF Transilien dont Eole (prolongement du RER E à l'ouest), la Tangentielle Nord, ou le plan de modernisation des RER C et D.
- Avec l'arrivée en avril des équipes de régulateurs de SNCF Réseau au sein du centre de commandement unique du RER B de Denfert-Rochereau, celui-ci est maintenant pleinement opérationnel. Créé fin 2013, il regroupe pour plus d'efficacité en un seul lieu les équipes SNCF et RATP chargées de l'exploitation de la ligne et de la gestion de la régularité et de l'information des voyageurs.

Régions

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

Intercités

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

- La commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », présidée par Philippe Duron, a remis son rapport le 26 mai. L'État a présenté le 7 juillet une « feuille de route » précisant les engagements du gouvernement pour dessiner le nouvel avenir des TET. Des évolutions de l'offre pourraient intervenir dès la mise en place du service annuel 2016.

Résultats du premier semestre 2015

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 154 M€ (+4,0%) par rapport à 2014. Retraité des effets du mouvement social de juin 2014 cette croissance s'établit à +41 M€ (+1,0%) dont +25 M€ (+1,9%) sur l'activité Transilien et +24 M€ sur l'activité Régions (+1,2%) ; l'activité de Intercités recule quant à elle de 9 M€ (-1,8%).

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, Régions et Intercités progresse de 77 M€ (+39,6%) entre 2014 et 2015. Hors effet du mouvement social de juin 2014 la marge opérationnelle se dégrade de 32 M€ ; le niveau des charges de Transilien a notamment été affecté par l'accroissement du volume des travaux et par les conséquences de l'incendie du poste de circulation de Vitry-sur-Seine qui ont nécessité la mise en place de moyens de transport de substitution par bus et d'une information renforcée auprès des clients.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'améliore de 139 M€ en lien avec la variation nette des provisions dont le solde est une reprise nette de 48 M€ contre une dotation nette de 14 M€ en 2014. La reprise nette 2015 provient essentiellement de reprises de dépréciations de créances et de reprises de provisions sur des litiges clos au cours du premier semestre.

▪ Investissements nets

Les investissements diminuent sensiblement (+141 M€) du fait de la hausse des encaissements de subventions sur les marchés de renouvellement du matériel roulant pour Transilien (Francilien) et Intercités (Région).

Perspectives du deuxième semestre 2015

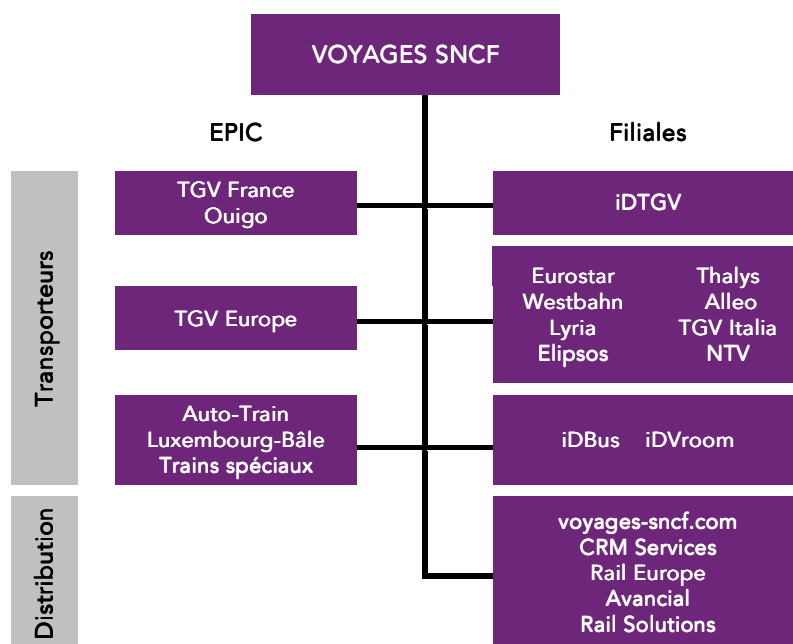
Transilien

- Le deuxième semestre 2015 sera marqué par la signature du prochain contrat d'exploitation liant Transilien au STIF sur la période 2016 – 2019.
- En décembre aura lieu l'ouverture de la nouvelle gare parisienne de Rosa Parks, qui deviendra une des gares majeures du RER E.

Intercités

- Intercités va intensifier au second semestre sa politique commerciale de reconquête du client dans la continuité de celle engagée au premier semestre.
- Le second semestre sera également consacré aux discussions avec l'Etat en vue de la signature de la nouvelle convention pluriannuelle 2016 – 2020.

2.2. VOYAGES SNCF



Voyages SNCF propose à ses clients :

- des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, iDTGV, OUIGO, Eurostar, Thalys, Lyria, iDBus (qui devient OUIBUS), iDVroom ;
- un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d’avion, locations de voiture et nuitées d’hôtel notamment.

en millions d’euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d’affaires (CA)	3 109	2 849	260
Marge opérationnelle (MOP)	265	167	98
MOP / CA aux bornes de Voyages SNCF	7,8%	5,2%	
Résultat opérationnel courant	76	4	72
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-25	7	-32
Investissements nets	-224	-244	20

(1) L’exercice comparatif a été retraité à la suite de l’application de l’interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

- La transformation de Thalys en entreprise ferroviaire est effective depuis le 1^{er} avril. L’entreprise ferroviaire, THI Factory, détenue par SNCB (40%) et SNCF (60%), intègre désormais l’ensemble des moyens de pilotage et de production de l’activité Thalys lui permettant ainsi d’opérer sous sa propre responsabilité en Belgique et en France (voir point 1.5 des événements majeurs du premier semestre).
- La Commission européenne a approuvé le 13 mai le projet permettant à Voyages SNCF de prendre le contrôle exclusif d’Eurostar, assorti de conditions. Le 4 mars 2015, le gouvernement britannique avait annoncé avoir conclu un accord pour la vente de sa participation dans Eurostar à un consortium privé (voir point 1.6 des événements majeurs du premier semestre).
- Renfe et SNCF ont renouvelé leur collaboration en matière de grande vitesse en signant un nouvel accord commercial pour la période 2014-2018. En 2015, 1 million de voyageurs internationaux devraient voyager entre la France et l’Espagne.

- Au cours du premier semestre Voyages SNCF a développé son offre de transport à l'international en proposant notamment une nouvelle desserte de Marseille depuis Londres avec Eurostar et une nouvelle liaison iDBus entre Lyon et Londres.

Résultats du premier semestre 2015

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression de 260 M€ (+9,1%). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 149 M€ dont le détail figure dans le point 1.1,
- un effet change favorable de 4 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de +107 M€ (+3,9%). Cette croissance est due essentiellement à la facturation de nouvelles prestations pour SNCF Réseau (trains de reconnaissance) et pour Eurostar et SNCB (entretien du matériel roulant) et à la hausse des produits du trafic ; retraités de l'effet du mouvement social de juin 2014, ces derniers sont stables.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 98 M€ ; à périmètre et taux de change constants cette croissance est ramenée à 67 M€. Le mouvement social de juin 2014 avait significativement dégradé la marge opérationnelle du premier semestre 2014.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF croît de 72 M€ (54 M€ à périmètre et taux de change constants) et s'établit à 76 M€ ; cette évolution s'explique essentiellement par celle de la marge opérationnelle.

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

La quote-part de résultat net d'Eurostar s'établit à -91 M€ en 2015 contre +8 M€ en 2014. Elle a notamment été affectée par le rachat par Eurostar de l'action de préférence de l'actionnaire britannique HMT préalablement à la prise de contrôle par SNCF Mobilités.

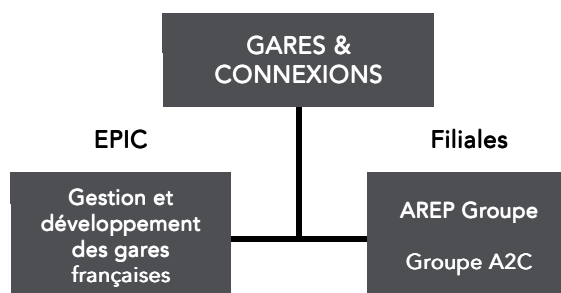
▪ Investissements nets

Les investissements 2015 de Voyages SNCF ne présentent pas d'évolution significative par rapport à 2014.

Perspectives du deuxième semestre 2015

- Début septembre SNCF Mobilités a présenté sa nouvelle offre de mobilité longue distance. Plus claire, plus complète et plus accessible, l'offre regroupe l'ensemble des solutions de mobilités proposées par l'entreprise : « le TGV » à haute qualité de service, « les Intercités/TER » pour les voyages au cœur des territoires et enfin la gamme #OUI (OUIGO et OUIBUS, anciennement iDBus).
- Voyages SNCF préparera la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse : ligne Est-Européenne (deuxième phase) en 2016, lignes Sud-Europe-Atlantique, Bretagne-Pays-de-la-Loire et contournement Nîmes-Montpellier en 2017.

2.3. GARES & CONNEXIONS



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

en millions d'euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	148	137	11
Marge opérationnelle (MOP)	103	107	-4
<i>MOP / CA aux bornes de Gares & Connexions</i>	<i>17,8%</i>	<i>18,9%</i>	
Résultat opérationnel courant	33	35	-2
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	32	35	-3
Investissements nets	-113	-98	-15

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

- Le premier semestre 2015 a été marqué par l'inauguration du terminal Transmanche à Lille-Europe et par la fin de la première phase du pôle d'échange multimodal de la gare de Clermont-Ferrand ; par ailleurs des centres d'affaires proposant des bureaux équipés et des salles de réunion ont ouvert dans les gares de Bordeaux-Saint-Jean et de Nancy.
- Gares & Connexions a annoncé la création à Casablanca d'une entité AREP Maroc chargée du projet de construction d'un atelier de maintenance TGV à Tanger et des études d'aménagement du quartier Bouregreg, au sud de Rabat.
- Gares & Connexions a entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique. Des tests de perte de valeur réalisés sur la base de sa nouvelle trajectoire financière aboutissent à la constatation au 30 juin 2015 d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie (voir point 1.4 des événements majeurs du premier semestre).

Résultats du premier semestre 2015

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Gares & Connexions est en progression de 11 M€ (+7,7%). Cette évolution est due à la hausse du volume des prestations de travaux et d'études, notamment en gare de Bordeaux, et à la croissance de l'activité de la filiale AREP à l'international.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 4 M€ entre 2014 et 2015. L'essentiel de cette baisse porte sur l'activité régulée.

- **Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant diminue de 2 M€ ; cette tendance suit celle de la marge opérationnelle.

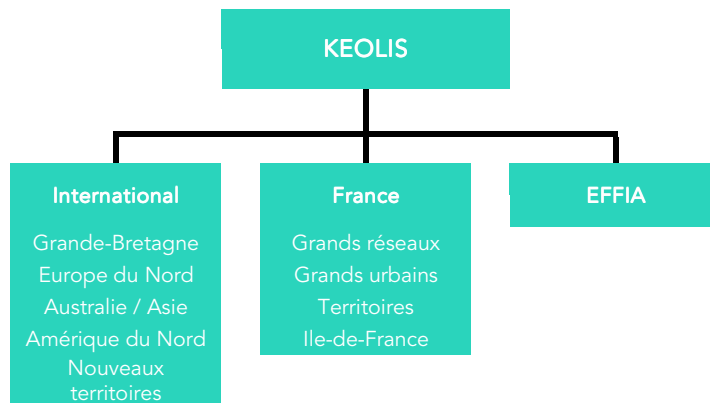
- **Investissements nets**

La croissance du volume d'investissements de Gares & Connexions (+15 M€) est liée au programme de modernisation et de rénovation des gares tant en Ile-de-France (schéma directeur d'accessibilité) qu'en province (pôles d'échanges multimodaux).

Perspectives du deuxième semestre 2015

- Dans le cadre de la loi Macron, Gares & Connexions étudiera la nouvelle possibilité d'ouvrir les commerces de détail le dimanche et en soirée dans 12 gares sélectionnées par le gouvernement selon trois critères (plus de 20 000 voyageurs par jour, 30 % de touristes, compter au minimum dix boutiques).
- Gares & Connexions poursuivra le déploiement du Wifi en gares avec l'objectif d'équiper 128 gares d'ici à la fin de l'année.

2.4. KEOLIS



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

en millions d'euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	2 490	2 120	370
Marge opérationnelle (MOP)	125	122	2
<i>MOP / CA aux bornes de Keolis</i>	<i>4,9%</i>	<i>5,7%</i>	
Résultat opérationnel courant	11	22	-10
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	20	30	-10
Investissements nets	-120	-97	-23

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

- Le consortium ACTivate auquel appartient Keolis Downer fait partie des deux groupements présélectionnés dans le cadre de l'appel d'offres Capital Metro à Canberra en Australie. Les résultats seront annoncés fin 2015 et la construction du premier réseau de tramway de la capitale fédérale démarrera début 2016.
- Keolis a renforcé ses positions à l'international grâce à des gains de contrats en Suède (région de Dalarna / bus), au Danemark (Aarhus / futur tramway), aux Pays-Bas (ZwenZwoka / rail) et en Allemagne (Teutoburger Wald Network / rail).
- Keolis a poursuivi ses acquisitions en Belgique et sur le marché australien du bus (groupe ATE).
- Des partenariats stratégiques ont été conclus au Moyen-Orient (Emirates Transport et Nesma) et en Chine (Province de Hubei).

Résultats du premier semestre 2015

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 370 M€ (+17,5%) par rapport à 2014. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 70 M€ dont le détail figure dans le point 1.1,
- un effet change favorable de 49 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis progresse de +251 M€ (+11,8%), tiré par l'activité à l'international (+225 M€ soit +30%) principalement en Australie, en Grande-Bretagne (Londres) et aux Etats-Unis (Boston).

- **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 2 M€ (+1,7%) entre 2014 et 2015.

- **Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant de Keolis se dégrade de 10 M€ en lien essentiellement avec l'évolution des dotations aux amortissements.

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

L'évolution du résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence suit celle du résultat opérationnel courant.

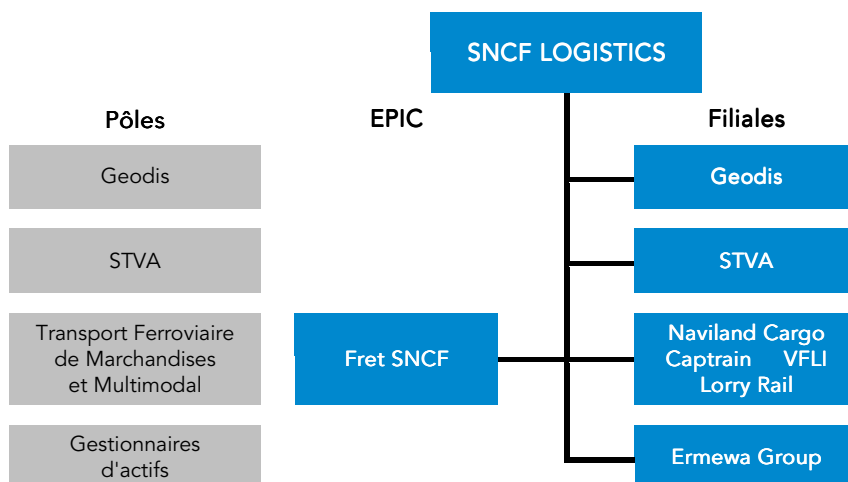
- **Investissements nets**

Les investissements de Keolis progressent de 23 M€, principalement dans l'interurbain, l'urbain et dans les filiales EFFIA.

Perspectives du deuxième semestre 2015

- Le deuxième semestre 2015 sera marqué par des appels d'offres structurants notamment en Grande-Bretagne (London Overground et TransPennine Express).

2.5. SNCF LOGISTICS



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

en millions d'euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	4 389	4 385	4
Marge opérationnelle (MOP)	246	179	67
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics</i>	<i>5,4%</i>	<i>4,0%</i>	
Résultat opérationnel courant	92	0	92
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	93	1	92
Investissements nets	-145	-107	-37

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

- Geodis a engrangé au premier semestre de nombreux succès commerciaux :
 - Procter & Gamble a confié pour trois ans à Geodis ses flux aval en France. Le groupe de transport mettra en place une solution multimodale (fer, route et multimodal - Fercam) pour assurer les livraisons directes au départ de l'usine d'Amiens vers le sud-est et le sud-ouest de la France.
 - Bombardier, leader mondial de l'industrie du transport sur rail a retenu Geodis pour la logistique et le transport de 75 trains de six voitures destinés à la province Queensland en Australie.
 - Geodis assurera pendant 5 ans le pilotage de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale de Toshiba Global Commerce Solutions.
- Le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal a notamment remporté un contrat de trois ans avec le groupe Axereal pour le transport de céréales (260 000 tonnes par an) à destination d'une malterie d'Anvers (Belgique).

Résultats du premier semestre 2015

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 4 M€ (+0,1%) par rapport à 2014. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -125 M€ dont le détail figure dans le point 1.1,

- un effet change pour +112 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 0,4% (+17 M€). La progression concerne les métiers Freight Forwarding et Distribution & Express de Geodis ainsi que les pôles Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal et Gestionnaires d'actifs.

▪ **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle progresse de +67 M€ ; après prise en compte des effets périmètre et change et de l'effet du mouvement social de juin 2014 la marge opérationnelle croît de 43 M€ dont 13 M€ pour le pôle Geodis et 38 M€ pour le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal. Avec une progression de 28 M€ de sa marge opérationnelle Fret SNCF poursuit son plan de redressement.

▪ **Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant croît de 92 M€ ; à la croissance de la marge opérationnelle s'ajoutent :

- la baisse des dotations aux amortissements de 15 M€ du fait notamment des pertes de valeurs constatées en fin d'exercice 2014 sur les actifs de Fret SNCF et STVA ;
- la variation nette des provisions (dotation nette de 10 M€ en 2015 contre une dotation nette de 20 M€ en 2014).

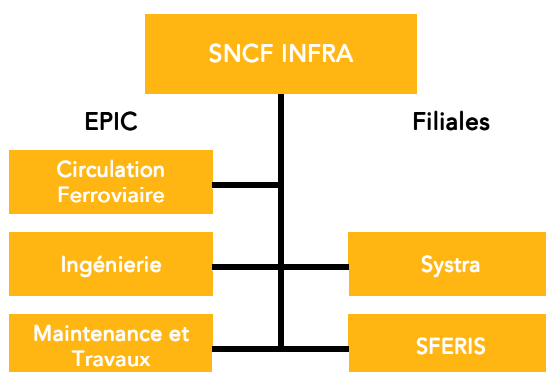
▪ **Investissements nets**

Les investissements de SNCF Logistics sont en croissance de 37 M€ ; l'évolution est portée principalement par le pôle Gestionnaires d'actifs.

Perspectives du deuxième semestre 2015

- Geodis verra sa marge opérationnelle progresser grâce à la poursuite des actions de productivité et à l'apport de l'activité de Freight Forwarding.
- Les produits du trafic de Fret SNCF devraient être en croissance pour la première fois depuis 2007. La trajectoire d'amélioration continue des résultats devrait se poursuivre du fait de l'ajustement des moyens et des gains de productivité obtenus par la continuation du déploiement du programme « Efficacité Industrielle et Développement ».
- Geodis a conclu en août 2015 un accord pour acquérir l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (voir point 3.2 des événements postérieurs à la clôture).

2.6. SNCF INFRA



SNCF Infra regroupe les activités :

- de gestionnaire délégué du réseau ferroviaire pour le compte de SNCF Réseau (gestion des circulations et entretien du réseau) ;
- d'ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (Systra).

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

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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2015	1er semestre 2014 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	2 786	2 593	193
Marge opérationnelle (MOP)	63	53	10
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Infra</i>	<i>2,1%</i>	<i>1,9%</i>	
Résultat opérationnel courant	4	-2	6
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5	-2	7
Investissements nets	-65	-61	-4

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Faits marquants

- SNCF Infra a poursuivi au premier semestre 2015 d'importants travaux de modernisation du réseau tant en Ile-de-France (RER A, RER C où une enveloppe d'un milliard d'euro va être engagée entre 2015 et 2020) qu'en province (axe Belfort – Besançon, ligne Genève – Annemasse, travaux en gare de Rennes préalablement à la mise en service de la ligne nouvelle Bretagne-Pays-de-la-Loire).
- Dans le cadre du plan Vigirail, SNCF Infra a mis en œuvre à Paris-Est un chantier expérimental de remplacement d'appareils de voie s'appuyant sur l'acheminement vers la zone de pose d'appareils pré-montés, leur manutention s'effectuant par une grue Kirow sur le lieu du chantier. En cours de généralisation dans plusieurs pays d'Europe ce nouveau type d'organisation présente de nombreux avantages, en termes de sécurité du travail, de productivité et de réduction de la durée des chantiers.

Résultats du premier semestre 2015

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires 2015 de SNCF Infra progresse de 193 M€ (+7,5%) à 2 786 M€.

Cette croissance est principalement portée par la croissance des travaux sur l'infrastructure de SNCF Réseau (+149 M€).

- **Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle 2015 de SNCF Infra est en légère augmentation par rapport à 2014 (+10 M€).

- **Résultat opérationnel courant**

L'évolution du résultat opérationnel courant est essentiellement liée à la progression de la marge opérationnelle.

- **Investissements nets**

Le niveau des investissements 2015 est proche de celui de 2014 ; ils ont principalement consisté en des opérations de modernisation de l'appareil de production.

3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1. INVESTISSEMENTS NETS

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Evolution	
Investissements nets	-977	-1 097	121	-11%
Cessions	111	239	-128	-54%
Investissements nets des cessions	-866	-859	-8	+1%

Les investissements nets, en diminution de 121 M€ par rapport à 2014, s'établissent à 977 M€ au 30 juin 2015. Cette évolution s'explique principalement par la hausse des encaissements de subventions sur les marchés de renouvellement du matériel roulant pour Transilien (Francilien) et Intercités (Regiolis).

Le montant des cessions est en diminution de 128 M€ par rapport à 2014 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

3.2. ENDETTEMENT NET DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014	Evolution
Dette non courante	13 984	13 799	185
Créance non courante	-4 387	-4 389	2
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	9 597	9 410	187
Dette courante	4 003	4 972	-969
Créance courante	-5 947	-6 977	1 030
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-1 945	-2 005	61
Endettement net	7 653	7 405	247
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	
Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de SNCF Infra	7 555	7 125	430

L'endettement net s'élève à 7,7 milliards d'euros au 30 juin 2015, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 1,1 (1,1 à fin 2014). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle calculé sur 12 mois glissants passe de 3,1 fin 2014 à 2,9 fin juin 2015.

Au cours du premier semestre 2015, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	7 405
CAF	-755
Investissements nets	977
Cessions	-111
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-35
Croissance externe nette	415
Variation BFR d'exploitation	-241
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-93
Variation BFR d'impôt	115
Autres	-24
Endettement net à la clôture	7 653

3.3. SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante augmente de 0,2 milliard d'euros alors que la dette courante diminue de 1,0 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la baisse des dettes de trésorerie et de la trésorerie passive pour -0,8 milliard d'euros ;
- de remboursements d'emprunts obligataires pour -0,3 milliard d'euros ;
- de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited pour +0,3 milliard d'euros.

La créance courante diminue de 1,0 milliard d'euros en lien avec la baisse de la trésorerie.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 89% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

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

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	14-oct.-14
Moody's	Aa2	Négative	19-mai-15
Fitch Ratings	AA	Stable	31-juil.-15

3.4. EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ

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

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

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

4. ETAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014 (1)
Ecart d'acquisition	2 232	1 385
Immobilisations incorporelles	1 132	1 086
Immobilisations corporelles	14 928	14 317
Actifs financiers non courants	5 873	5 822
Titres mis en équivalence	454	956
Impôts différés actifs	1 400	1 172
Actifs non courants	26 019	24 737
Actifs d'exploitation	7 433	6 354
Actifs financiers courants	1 452	1 611
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 538	5 408
Actifs courants	13 423	13 374
Actifs détenus en vue d'être cédés	3 278	4 086
TOTAL DE L'ACTIF	42 720	42 197
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 446	1 303
Résultat net de l'exercice	318	604
Capitaux propres Groupe	6 735	6 878
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	142	106
Capitaux propres totaux	6 877	6 984
Engagements envers le personnel non courants	1 444	1 456
Provisions non courantes	1 012	1 037
Passifs financiers non courants	15 259	13 813
Impôts différés passifs	495	486
Passifs non courants	18 211	16 793
Engagements envers le personnel courants	227	218
Provisions courantes	233	265
Dettes d'exploitation	10 666	9 871
Passifs d'exploitation	11 126	10 354
Passifs financiers courants	4 003	4 972
Passifs courants	15 129	15 326
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2 504	3 094
TOTAL DU PASSIF	42 720	42 197
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>
<i>Endettement net / Marge opérationnelle</i>	<i>2,9</i>	<i>3,1</i>

(1) L'exercice comparatif a été retraité à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1 des comptes consolidés semestriels résumés).

Suite à la réforme du ferroviaire et conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », le groupe a reclassé sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » des états de situation financière au 31 décembre 2014 et au 30 juin 2015 les éléments suivants :

- actifs et passifs de SNCF Infra destinés à être transférés à SNCF Réseau ;
- actifs et passifs des entités identifiées à la clôture comme devant être transférées à la nouvelle SNCF ;
- actifs non courants identifiés à la clôture comme devant être transférés à la nouvelle SNCF.

Les informations détaillées sur ces reclassements sont présentées en note 13 des comptes consolidés semestriels résumés.

L'état de situation financière du groupe enregistre sur le premier semestre 2015 les variations significatives suivantes :

- une hausse des écarts d'acquisition de 847 M€ du fait principalement de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited (674 M€), de la création de l'entreprise ferroviaire Thalys (93 M€) et de l'acquisition du groupe ATE (75 M€) ;
- une augmentation nette des immobilisations incorporelles nettes de 46 M€ à la suite, notamment :
 - des acquisitions nettes de cessions pour +75 M€ ;
 - des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -122 M€ ;
 - de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited pour +129 M€ ;
 - de l'augmentation du montant des immobilisations incorporelles destinées à être transférées à la nouvelle SNCF pour -49 M€.
- une hausse nette des immobilisations corporelles nettes de 611 M€ à la suite, principalement :
 - des acquisitions nettes de cessions pour +895 M€ ;
 - des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -1 407 M€ ;
 - de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited pour +924 M€ ;
 - de l'apport par SNCB de 7 rames à la nouvelle entreprise ferroviaire Thalys pour +104 M€.
- une diminution de 503 M€ des titres mis en équivalence dont 483 M€ en lien avec la prise de contrôle d'Eurostar International Limited.
- une dégradation du besoin en fond de roulement de 280 M€ ;
- une baisse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le dividende versé à l'Etat actionnaire (-63 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (+104 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel à prestations définies (+148 M€), la variation des écarts de conversion (+16 M€), les incidences des opérations de périmètre Thalys et Eurostar (-686 M€) et le résultat net de la période (+318 M€) ;
- la baisse des provisions pour un montant de 57 M€ dont 22 M€ de provisions pour pertes sur contrats et 19 M€ de provisions pour risques environnementaux ;
- une hausse des passifs financiers nets des actifs financiers de 1 456 M€ s'expliquant d'une part par la hausse de 247 M€ de l'endettement du groupe (voir analyse en point 3.2) et d'autre part par la comptabilisation de dettes sur l'engagement de rachat des intérêts minoritaires de Thalys et Eurostar pour un montant total de 1 263 M€.

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

SNCF Mobilités reçoit :

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

5.1. COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

Le chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau est presque uniquement porté par SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme ferroviaire. De ce fait ce chiffre d'affaires est reclassé sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

en millions d'euros

	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	1 637	1 651	-14
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	<i>459</i>	<i>439</i>	<i>19</i>
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	<i>1 178</i>	<i>1 211</i>	<i>-33</i>
Travaux pour SNCF Réseau	1 124	936	188
Total SNCF Réseau	2 761	2 586	174
Compensations tarifaires régionales	268	268	0
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	2 124	2 039	85
Total Régions et STIF	2 392	2 307	85
Tarifs sociaux	10	13	-3
Défense	72	77	-5
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	169	158	11
Total État	252	248	3
TOTAL	5 404	5 141	263

L'évolution du chiffre d'affaires réalisé vis-à-vis de SNCF Réseau est portée principalement par l'accroissement des investissements réalisés pour le compte du propriétaire du réseau.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF augmentent de 85 M€ par rapport à 2014 suite à la renégociation de certaines conventions et à un développement de l'offre.

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

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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation
Subventions d'exploitation	19	14	5
Encaissement sur actifs financiers de concession	480	349	131
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	134	50	83
Total	633	414	219

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

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

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

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

6. VOLET SOCIAL

6.1. EFFECTIFS MOYENS

	30/06/2015	30/06/2014	Variation		Variation à périmètre constant et hors transferts internes (1)	
SNCF Transilien, Régions et Intercités	44 527	30 549	+45,8%	13 978	-2,1%	-638
Voyages SNCF	23 992	23 858	+0,6%	133	-2,5%	-593
Gares & Connexions	3 471	3 377	+2,8%	94	+2,1%	70
Keolis	56 229	49 573	+13,4%	6 656	+9,4%	4 661
SNCF Logistics	41 983	44 319	-5,3%	-2 335	-3,1%	-1 377
<i>dont pôle Geodis</i>	<i>29 248</i>	<i>30 729</i>	<i>-4,8%</i>	<i>-1 481</i>	<i>-1,6%</i>	<i>-494</i>
Corporate	25 961	40 541	-36,0%	-14 581	-1,7%	-706
SNCF Infra	52 774	51 848	+1,8%	926	+1,8%	926
TOTAL	248 937	244 065	+2,0%	4 872	+1,0%	2 343

(1) Effets périmètre significatifs :

- Voyages SNCF : prise de contrôle Eurostar International Limited (+1 362), création Thalys International (+202) ;
- Keolis : acquisitions groupe ATE (+1 620), Picavet / STACA (+161) et Nettbus Danemark (+134) ;
- SNCF Logistics : cessions Ciblex et Messagerie italienne (-987) ;
- Les transferts internes concernent la « décentralisation » de moyens de production (entretien du matériel roulant, conduite et accompagnement des trains) vers les activités voyageurs de l'EPIC Mobilités.

Les principales variations à périmètre constant et hors transferts internes sont les suivantes :

- La hausse des effectifs observée chez Keolis s'explique principalement par la croissance dans l'interurbain (+1 811) et à l'international (+2 448, notamment aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en Inde).
- La diminution des effectifs SNCF Logistics est une conséquence d'un ralentissement de l'activité observé sur certains métiers de ce secteur.

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

	<i>1er semestre 2015</i>	<i>Exercice 2014</i>	<i>Exercice 2013</i>	<i>Exercice 2012</i>	<i>Exercice 2011</i>	<i>Exercice 2010</i>
Société-mère (1)	152 166	154 192	155 371	156 110	156 047	157 894
Filiales	96 771	89 873	89 200	87 844	89 043	83 084
TOTAL	248 937	244 065	244 570	243 954	245 090	240 978

(1) y compris effectif détaché.

6.2. PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU PREMIER SEMESTRE 2015

Un accord collectif d'entreprise sur l'intéressement a été signé le 30 juin 2015 dans l'EPIC Mobilités avec les organisations syndicales représentatives.

7. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le second semestre 2015 s'inscrit dans un contexte de croissance faible et limitée en France qui valide la volonté du groupe de chercher la croissance à l'international :

- Hausse limitée du PIB en France à +1,3% sur l'année (Prévisions BIPE) ;
- Concurrence intermodale (aérien, covoiturage et autocar) accrue pour le monde Voyageurs en particulier dans un contexte de prix du pétrole bas et d'ouverture prévue du marché du bus longue distance dès le début du 2nd semestre 2015 ;
- Contraintes financières fortes pesant sur les Autorités Organisatrices ;
- Impact persistant des travaux sur la circulation ferroviaire avec des ralentissements de vitesse et des pertes de clientèle.

SNCF Mobilités se donne cependant des **objectifs ambitieux avec une croissance de chiffre d'affaires supérieure à +3%**, à périmètre et change constants, tirée par l'international avec une demande de Mass Transit et de logistique en forte croissance.

La branche Keolis fonde sa trajectoire financière sur un développement assis très largement sur l'international, tout en confirmant son leadership en France. La réussite du démarrage de l'exploitation de Dockland Light Rail (Londres) devrait lui ouvrir de nouvelles perspectives.

Dans un contexte de marché du transport et de la logistique à la recherche de solutions et d'offre mondiales, la branche Logistics doit renforcer sa position sur les marchés clés aux Etats-Unis et en Allemagne.

Enfin la branche Voyageurs développe la mobilité partagée et l'avenir du train en répondant aux nouvelles attentes de ses clients par une personnalisation du voyage, une simplification du parcours client et une meilleure articulation des offres. La mise en place de la nouvelle gamme longue distance de SNCF autour des marques TGV, Ouigo, Ouibus et Intercités 100% Eco se déploie au second semestre.

La part du chiffre d'affaires à l'international devrait progresser pour atteindre 30%.

Gage des performances futures, **la politique d'investissements sur fonds propres restera soutenue pour atteindre un montant annuel toujours supérieur à 2 Mds€ tout en confirmant notre objectif de stabilisation du niveau de la dette.**

Enjeux majeurs d'ici fin 2015 :

- **Poursuite des travaux menés en vue de l'élaboration du contrat de performance de SNCF Mobilités avec l'Etat** et du contrat-cadre stratégique du groupe public ferroviaire prévu par la Loi du 4 août 2014.
- **Poursuite de l'adaptation du modèle de l'activité TGV** à un nouvel environnement concurrentiel de plus en plus compétitif (baisse des prix du pétrole et ouverture du marché du bus longue distance).
- Le deuxième semestre 2015 sera marqué par la **signature du prochain contrat d'exploitation liant Transilien au STIF** (le plus important contrat de SNCF Mobilités en volume d'affaires) sur la période 2016 – 2019.
- Accompagnement fort du développement à l'international de Keolis et renforcement du positionnement de Geodis en tant qu'acteur mondial de la logistique, avec l'intégration d'OHL attendue en fin d'année.
- Le second semestre sera également consacré aux **discussions avec l'Etat en vue du renouvellement de la convention des TET** qui prend fin au 31 décembre 2015.
- Enfin, **le modèle économique des Gares doit être repensé** afin d'établir un niveau de rentabilité attendu conforme à la politique d'investissement menée après les décisions récentes de l'ARAFER (anciennement ARAF) que nous contestons devant la cour d'appel. Dans le cadre de la loi Macron, **Gares & Connexions mettra en œuvre la nouvelle possibilité d'ouvrir les commerces de détail le dimanche et en soirée dans les 12 gares retenues** par le gouvernement.

GOVERNEMENT D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le **Conseil d'administration** de l'Établissement Public Industriel et Commercial « SNCF Mobilités » est composé de dix-huit membres dont :

- Sept représentants de l'Etat nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports :
 - deux sur proposition du ministre chargé des transports ;
 - un sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances ;
 - un sur proposition du ministre chargé du budget ;
 - un sur proposition du ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire ;
 - un sur proposition du ministre chargé de l'industrie ;
 - le président du Conseil d'administration nommé, parmi les membres du Conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.
- Cinq membres choisis en raison de leur compétence, et nommés par décret :
 - un représentant des voyageurs ;
 - un représentant des chargeurs ;
 - deux détenteurs d'un mandat électoral local en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux et locaux des questions ferroviaires ;
 - un membre choisi en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports.
- Six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'Entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Un décret en conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement public et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du Conseil d'administration.

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

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

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

Le secrétaire du Conseil d'administration et le secrétaire du comité central d'Entreprise assistent également au Conseil. Le Conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins six fois par an.

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

Le comité stratégique, chargé d'examiner notamment les orientations stratégiques et financières annuelles et pluriannuelles de l'EPIC et du groupe ainsi que les opérations sur le périmètre du groupe ;

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

Le comité des marchés, saisi pour avis des projets concernant notamment les contrats, marchés, acquisitions, aliénations, échanges d'immeubles, à partir de seuils fixés par le Conseil d'administration ;

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

Le comité transports et logistique, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques de la branche SNCF Logistics.

Le comité de cohérence économique et sociale, chargé d'éclairer le Conseil sur les enjeux sociaux et humains des principaux projets de transformation de l'entreprise et plus globalement de sa stratégie.

2. L'ÉQUIPE DIRIGEANTE

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

30 JUIN 2015

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RESUMES DU GROUPE SNCF MOBILITES

(anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)

IFRS – en millions d'euros

2, place aux Etoiles – CS 70001 – 93633 La Plaine ST Denis Cedex



SOMMAIRE

COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES DU GROUPE SNCF MOBILITES	37
COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE	39
ETAT DU RESULTAT GLOBAL	40
ETAT DE SITUATION FINANCIERE	41
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES	43
ETAT DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES	45
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDES ANNUELS	46
1. REFERENTIEL COMPTABLE	46
2. EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	55
3. OPERATIONS SUR LE PERIMETRE	58
4. INFORMATIONS SECTORIELLES	62
5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	64
6. PERTES DE VALEUR	64
7. RESULTAT DE CESSION D'ACTIFS	65
8. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	66
9. IMPOTS SUR LES RESULTATS	67
10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	68
11. PROVISIONS	69
12. ENDETTEMENT FINANCIER NET	71
13. ACTIFS ET PASSIFS DETENUS EN VUE D'ETRE CEDES	74
14. ENGAGEMENTS HORS BILAN	77
15. LITIGES	78
16. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE	79
17. PERIMETRE	80

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2015	30/06/2014 (*) (**)
Chiffre d'affaires	4	14 260	13 509
Achats et charges externes	5	-7 185	-6 983
Charges de personnel		-5 455	-5 148
Impôts et taxes		-723	-723
Autres produits et charges opérationnels		223	215
Marge opérationnelle		1 121	869
Dotations aux amortissements		-706	-712
Variation nette des provisions		-10	-51
Résultat opérationnel courant		404	107
Résultat de cession d'actifs	7	109	109
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	3	680	0
Pertes de valeur	6	-474	137
Résultat opérationnel		719	354
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-90	15
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		629	369
Coût de l'endettement financier net et autres	8	-138	-146
Coût financier net des avantages du personnel		13	-45
Résultat financier		-125	-191
Résultat des activités ordinaires avant impôt		504	178
Impôt sur les résultats	9	-174	-58
Résultat net des activités ordinaires		330	120
Résultat net d'impôt des activités transférées (**)	13	6	-9
Résultat net de l'exercice		336	111
Résultat net - Part du groupe		318	102
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		18	9

(*) Les données comparatives ont été retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

(**) Données comparatives retraitées du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 2 et 13). Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

La variation des titres mis en équivalence provient de la prise de contrôle d'Eurostar (voir note 3).

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

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ETAT DU RESULTAT GLOBAL

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014 (*)
Résultat net de l'exercice	336	111
Autres éléments du résultat global :		
Variation des écarts de conversion	23	8
Impôts sur variation des écarts de conversion	-2	0
	<i>21</i>	<i>9</i>
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-13	4
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente	0	-2
	<i>-12</i>	<i>3</i>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	115	-99
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-5	2
	<i>110</i>	<i>-97</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	91	16
Total des autres éléments du résultat global recyclables	211	-69
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	147	-35
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	0	0
	<i>147</i>	<i>-35</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	3	1
Total des autres éléments du résultat global non recyclables	150	-34
Résultat global total	696	8
Résultat global total - Part du groupe	664	-3
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	32	11

(*) Les données comparatives ont été retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ETAT DE SITUATION FINANCIERE

ACTIF CONSOLIDE

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2015	31/12/2014 (*)
Ecarts d'acquisition	3	2 232	1 385
Immobilisations incorporelles		1 132	1 086
Immobilisations corporelles	10	14 928	14 317
Actifs financiers non courants	12	5 873	5 822
Titres mis en équivalence		454	956
Impôts différés actifs		1 400	1 172
Actifs non courants		26 019	24 737
Stocks et en-cours		697	665
Créances d'exploitation		6 736	5 690
Actifs d'exploitation		7 433	6 354
Actifs financiers courants	12	1 452	1 611
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 538	5 408
Actifs courants		13 423	13 374
Actifs détenus en vue d'être cédés	13	3 278	4 086
Total de l'actif		42 720	42 197

(*) Les données comparatives ont été retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

PASSIF CONSOLIDE

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2015	31/12/2014 (*)
Capital		4 971	4 971
Réserves consolidées		1 446	1 303
Résultat Groupe		318	604
Capitaux propres - Part du Groupe		6 735	6 878
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		142	106
Capitaux Propres totaux		6 877	6 984
Engagements envers le personnel non courants		1 444	1 456
Provisions non courantes	11	1 012	1 037
Passifs financiers non courants	12	15 259	13 813
Impôts différés passifs		495	486
Passifs non courants		18 211	16 793
Engagements envers le personnel courants		227	218
Provisions courantes		233	265
Dettes d'exploitation		10 666	9 871
Passifs d'exploitation		11 126	10 354
Passifs financiers courants	12	4 003	4 972
Passifs courants		15 129	15 326
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	13	2 504	3 094
Total du passif et des capitaux propres		42 720	42 197

(*) Les données comparatives ont été retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES

en millions d'euros

	Capital	Réserves non recyclables	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées (*)	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2013	4 971	-237	-20	-54	3	581	1 426	6 670	99	6 769
Correction d'ouverture	-	-	-	-13	-	-	13	-	-	-
Incidence des changements de méthode comptable (*)	-	-	-	-	-	8	118	126	1	127
Capitaux propres retraités au 01/01/2014 (*)	4 971	-237	-20	-67	3	589	1 557	6 796	100	6 896
Résultat net de l'exercice (*)	-	-	-	-	-	-9	111	102	9	111
Autres éléments de résultat global	-	-35	7	-95	3	0	16	-105	2	-103
Résultat global total	-	-35	7	-95	3	-9	127	-3	11	8
Dividendes aux actionnaires	-	-	-	-	-	-3	-172	-175	-	-175
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	-1	1	0	-	0	3	3	-4	-1
Autres variations (*)	-	-1	-	-1	0	-23	26	1	0	1
Capitaux propres retraités au 30/06/2014 (*)	4 971	-274	-12	-163	6	554	1 542	6 623	101	6 724
Capitaux propres publiés au 31/12/2014 (*)	4 971	-450	4	-276	24	69	2 411	6 753	105	6 857
Incidence des changements de méthode comptable (*)	-	-	-	-	-	13	113	125	1	127
Capitaux propres retraités au 01/01/2015	4 971	-450	4	-276	24	82	2 524	6 878	106	6 984
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	1	317	319	17	336
Autres éléments de résultat global	-	148	16	104	-12	1	90	346	14	360
Résultat global total	-	148	16	104	-12	3	407	665	32	696
Dividendes versés	-	-	-	0	-	-66	3	-63	-	-63
Dividendes des filiales	-	-	-	0	-	-	0	-	-8	-8
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	32	32
Opérations sur le périmètre	-	-4	0	0	-	-	-689	-692	-24	-717
Autres variations (**)	0	0	0	0	0	-14	-38	-53	5	-48
Capitaux propres publiés au 30/06/2015	4 971	-306	20	-172	11	5	2 207	6 735	142	6 877

(*) Données comparatives retraitées du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 2 et 13) et à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3). Les lignes « Incidences des changements de méthode comptable » ne sont concernées que par l'application d'IFRIC 21. Le résultat de la période au 30 juin 2014 est retraité d'IFRIC21.

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

Un dividende au titre de l'exercice 2013 a été arrêté et versé à l'Etat en mai 2014 pour 175 M€. Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté au 30 juin 2015 et versé à l'Etat en juillet 2015 pour 63 M€.

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ETAT DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES

en millions d'euros	Notes	30/06/2015	30/06/2014(*)
Résultat net, part du groupe		319	102
Part des minoritaires dans le résultat		17	9
Résultat net de l'exercice		336	111
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR	90	-15
de la charge (produit) d'impôt différé	CR	-17	-14
des amortissements et provisions		1 149	668
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-3	11
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	CR	-799	-118
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		0	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		755	643
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt sur le résultat		189	72
du coût de l'endettement financier net		145	145
des produits de dividendes		-5	-5
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 085	854
Incidence de la variation du BFR		241	-118
Impôts décaissés (encaissés)		-304	86
Dividendes reçus		39	23
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 061	845
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-66	-14
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		0	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	10	-1 136	-1 084
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		111	239
Nouveaux actifs financiers de concession		-440	-410
Encaissement sur actifs financiers de concession		480	349
Acquisition d'actifs financiers		-4	-8
Cession d'actifs financiers		0	0
Variation des prêts et avances consentis		11	36
Variation des actifs de trésorerie		155	-306
Subventions d'investissement reçues		134	50
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-755	-1 147
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Varcap	32	2
Emission d'emprunts		145	404
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP ⁽¹⁾		-347	-744
Intérêts financiers nets versés		-248	-241
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap	0	-175
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap	-7	-7
Variation des dettes de trésorerie		-860	616
Variation des dérivés		0	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-1 286	-145
Incidence de la variation des taux de change		2	5
Incidence des changements de principes comptables		0	0
Incidence des variations de juste valeur		1	0
Variation de trésorerie		-978	-442
Trésorerie d'ouverture		5 161	4 744
Trésorerie de clôture		4 183	4 302

(*) Les données comparatives ont été retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

(1) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance SNCF Réseau (0 M€ sur le premier semestre 2014) et 92,3 M€ sur la créance CDP (0 M€ sur le premier semestre 2014).

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES

Les notes présentées aux pages 46 à 80 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés. Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros.

1. REFERENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. À partir du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du ferroviaire (voir note 2), elle prend le nom de SNCF Mobilités.

Les comptes consolidés semestriels résumés de la période allant du 1er janvier 2015 au 30 juin 2015 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 22 septembre 2015.

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

1.1. REGLES ET METHODES COMPTABLES

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2015 du Groupe SNCF Mobilités sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2014 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables ou appliquées par anticipation aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015.

Les comptes consolidés annuels 2014 sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

Les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2015 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement les événements significatifs de la période. Ces comptes consolidés semestriels résumés doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2014.

Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait dans certains tableaux entre sommes et totaux.

1.1.1. Présentation des normes et interprétations appliquées pour l'établissement des comptes consolidés semestriels résumés du premier semestre 2015

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2015 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2015 ;
- des options et positions comptables retenues ainsi que des exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2015 en plus de celles déjà décrites dans les comptes consolidés annuels 2014. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.2 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires en note 1.2.

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

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiés et applicables à compter du 1er janvier 2015 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe se limitent à l'application d'IFRIC 21, « Droits et taxes » publiée par l'IASB le 20 mai

2013 et adoptée par la Commission Européenne le 14 juin 2014, soit une application obligatoire au 1er janvier 2015 pour SNCF Mobilités. Cette interprétation, d'application rétrospective, porte sur le mode de comptabilisation des impôts et taxes ne relevant pas de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ». Elle a pour objectif de clarifier le fait générateur d'obligation justifiant la comptabilisation d'un passif au titre d'un droit ou d'une taxe exigible. Elle ne traite pas la question de la contrepartie de ce passif. Les changements apportés par l'Interprétation reposent sur les principes suivants :

- Si la condition pour que l'entreprise s'acquitte d'une taxe est son existence au 1er janvier N, aucune charge à payer ne pourra être reconnue à la clôture de l'exercice N-1, quand bien même l'évaluation de cette taxe repose sur des résultats opérationnels générés sur N-1. Le principe de continuité d'exploitation ne prévaut pas. Désormais, le passif devra être comptabilisé sur l'exercice N, dès le 1er janvier N, sans linéarisation possible.
- Le passif est reconnu progressivement si le fait générateur d'obligation se produit au fil du temps.
- Si l'obligation de s'acquitter de la taxe est générée lorsqu'un seuil minimum d'activité est atteint, le passif doit être comptabilisé à compter de la date à laquelle ce seuil minimum est atteint. Aucune anticipation du passif n'est possible avant cette date même s'il existe une assurance raisonnable que le seuil sera atteint ; l'étalement est possible après cette date pour la fraction de l'activité ultérieure qui excède ce seuil.
- Les mêmes principes de comptabilisation doivent être appliqués dans les états financiers annuels et dans les états financiers intermédiaires (clôture semestrielle pour le Groupe SNCF Mobilités).

Les impacts sont présentés en note 1.3.

1.1.1.2. Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2015

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2015 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne. En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés semestriels résumés 2015 :

- IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients » publiée par l'IASB le 28 mai 2014 mais non encore adoptée par la Commission Européenne. Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires applicable à tous les types de contrats clients, quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise. Ce modèle unique articulé autour de cinq étapes-clé est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou réalisé à un instant donné. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. L'entité doit reconnaître le revenu au titre d'une obligation de performance quand les biens ou services promis au client lui sont fournis pour le montant de contrepartie qu'elle s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. L'IASB a confirmé le décalage de la date d'entrée en vigueur d'IFRS 15, initialement fixée aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2017, aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018 (une application anticipée est possible). La norme IFRS 15 n'a pas encore été adoptée par la Commission Européenne. Les impacts sont en cours d'analyse.
- IFRS 9 « Instruments financiers » publiée en juillet 2014 par l'IASB, dont l'objectif ultime est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture. IFRS 9 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018 sous réserve d'une adoption par la Commission Européenne. Les impacts sont en cours d'analyse.

1.1.2. Description des options comptables retenues

Les options comptables retenues sont décrites en note 1.1.2 des comptes consolidés de l'exercice 2014. Elles s'appliquent de façon identique aux comptes consolidés semestriels résumés à l'exception de la TREF (Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires) qui suit les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires pour les impôts sur les résultats décrites en note 1.2.

1.2. METHODES D'EVALUATION SPECIFIQUES AUX ARRETES INTERMEDIAIRES

1.2.1. Avantages du personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. L'EPIC Mobilités étant le principal contributeur du groupe et dans l'optique des transferts à SNCF Réseau et l'EPIC SNCF au 1^{er} juillet, une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée pour ses engagements. Suite à cette revue, les engagements de l'EPIC Mobilités ont diminué de 119 M€ sur la période, principalement expliquée par la hausse du taux d'actualisation ramené de 1,35% au 31 décembre 2014 à 2,05% au 30 juin 2015. Le gain actuariel de 199 M€ qui résulte de ce changement de taux a été réparti comme suit : un produit financier de 49 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme et un impact positif de 149 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

1.2.2. Impôts sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats du semestre est calculée en appliquant au résultat comptable des sociétés intégrées avant impôt, la meilleure estimation connue du taux effectif d'impôt de l'exercice pour chaque entité fiscale.

1.2.3. Pertes de valeur

1.2.3.1. Principes généraux

Le Groupe ne réalise des tests de perte de valeur lors des arrêts intermédiaires que si des indices de perte ou de reprise sont identifiés sur la période considérée.

1.2.3.2. Eléments de contexte

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau Groupe Public Ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat-cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les EPIC Mobilités et Réseau (voir note 2). Ces contrats sont accompagnés d'une trajectoire financière à horizon 2025, conformément à la loi du 4 août 2014. C'est dans cette perspective qu'un plan stratégique a été préparé. La trajectoire financière de ce plan, sous-tendant la mise en œuvre des tests de perte de valeur sur certains actifs, s'inscrit pour les différentes activités de SNCF Mobilités dans le contexte :

- d'un environnement économique difficile ;
- d'une concurrence intermodale en pleine évolution et en accentuation ;
- des pressions tarifaires qui en découlent ;
- de modèles économiques en évolution et aux contours non encore stabilisés du fait de la poursuite de discussions avec différentes parties prenantes ;
- de projets de développement et d'investissement susceptibles d'affecter la rentabilité.

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

La réalisation des hypothèses est incertaine et suspendue, pour certaines d'entre elles, à des arbitrages de l'Etat. En conséquence, l'estimation des valeurs d'actifs qui en résulte au 30 juin 2015 pourrait varier dans le temps de manière très sensible.

1.2.3.3. Indices identifiés sur la période

Des indices de perte de valeur ont été identifiés sur les UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions. Leurs conséquences et leurs traitements dans les comptes consolidés semestriels résumés sont mentionnés en notes 2.3, 2.4, 6 et 9.

1.3. MODIFICATIONS APORTEES A L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

Les réconciliations entre les données comparatives retraitées et les données publiées pour le compte de résultat, l'état du résultat global, l'état de situation financière et l'état de flux de trésorerie consolidés sont présentées en note 1.3.3 ci-après.

Outre le reclassement des éléments de résultat de la branche SNCF Infra en résultat net d'impôt des activités transférées, les modifications apportées aux données comparatives concernent l'application au 1^{er} janvier 2015 de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.1.1) et une correction du montant des engagements envers le personnel.

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

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

- Certaines taxes jusqu'alors étalées de façon linéaire sur l'exercice N (exercice de réalisation du fait générateur de l'obligation fiscale) doivent désormais être reconnues pour leur montant intégral au 1^{er} janvier de l'exercice N. Sont principalement concernées l'Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), les taxes foncières et la taxe annuelle sur les bureaux en Ile-de-France... En conséquence de la première application de la norme et de l'absence d'étalement, la charge retraitée au 30 juin 2014 ressort majorée de 100% par rapport à celle reconnue dans les comptes consolidés semestriels résumés publiés en 2014. L'application de l'interprétation n'a néanmoins pas d'impacts sur les comptes annuels clos au 31 décembre.
- Certaines taxes jusqu'alors comptabilisées et étalées de façon linéaire sur l'exercice N-1 (exercice de référence pour le calcul de l'assiette d'imposition) doivent être reconnues intégralement sur l'exercice N de réalisation du fait générateur d'obligation, et ce dès le 1^{er} janvier N. Sont principalement concernées la contribution sociale des sociétés (C3S) et la contribution de solidarité territoriale (CST). Pour ces taxes en décalage d'exercice, l'incidence sur les capitaux propres au 31 décembre 2014 s'élève à 128 M€ dont :
 - o 1 M€ sur le résultat net part du Groupe : cet impact correspond au différentiel de valeur entre le montant de la charge publiée en 2014 et la charge publiée en 2013 qui, du fait de l'application d'IFRIC 21, a été reconnue dans les comptes retraités 2014 ;
 - o 127 M€ sur les réserves consolidées : cet impact correspond à la charge publiée en 2013 et annulée des réserves pour être comptabilisée dans le résultat net 2014 retraité.

Dans les comptes semestriels retraités 2014, le résultat net retraité est dégradé de 122 M€ par rapport au montant publié. Les principaux effets sont détaillés ci-après :

- L'absence d'étalement des taxes qui étaient jusqu'alors comptabilisées de façon linéaire avant l'entrée en vigueur d'IFRIC 21 a majoré la charge d'impôts et taxes publiée de 227 M€.
- Le chiffre d'affaires publié a été retraité à hauteur des taxes refacturées au réel à certains clients. Il en est ainsi augmenté de 88 M€.
- L'application d'IFRIC 21 a eu pour conséquence directe une diminution du résultat courant avant impôt servant de base de calcul à la charge d'impôts sur les résultats. Après application du taux effectif d'impôt publié au 30 juin 2014, la charge d'impôts publiée ressort diminuée de 25 M€.

A la date du changement de méthode, soit le 1^{er} janvier 2015, les capitaux propres consolidés demeurent inchangés par rapport au montant publié au 31 décembre 2014, la charge publiée 2014 ayant été annulée pour être reconnue dès le 1^{er} janvier 2015 dans le résultat net 2015.

Le montant des taxes étant relativement stable d'une période à l'autre, au 30 juin 2015, l'application d'IFRIC 21 a pour effet de dégrader le résultat net de 123 M€. Toutes choses égales par ailleurs, si l'interprétation IFRIC21 n'avait pas été appliquée, les capitaux propres consolidés au 30 juin 2015 auraient été dégradés de 4 M€.

1.3.2. Correction du calcul des engagements envers le personnel

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

1.3.3 Réconciliation entre les données publiées et les données comparatives retraitées

1.3.3.1 Compte de résultat consolidé et état de résultat global

L'application d'IFRIC 21 n'a pas d'impact sur les autres éléments du résultat global.

<i>en millions d'euros</i>	Comptes publiés 30/06/2014	Impact IFRS 5	Impact IFRIC 21	Comptes retraités 30/06/2014
Chiffre d'affaires	16 014	-2 593	88	13 509
Achats et charges externes	-7 854	871	0	-6 983
Charges de personnel	-6 780	1 632	0	-5 148
Impôts et taxes	-569	73	-227	-723
Autres produits et charges opérationnels	259	-44	0	215
Marge opérationnelle	1 069	-60	-140	869
Dotations aux amortissements	-764	52	0	-712
Variation nette des provisions	-54	3	0	-51
Résultat opérationnel courant	252	-5	-140	107
Résultat de cession d'actifs	110	-1	0	109
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	0	0	0	0
Pertes de valeur	138	0	0	137
Résultat opérationnel	500	-6	-140	354
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	17	0	-2	15
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	517	-6	-142	369
Coût de l'endettement financier net et autres	-153	7	0	-146
Coût financier net des avantages du personnel	-46	2	0	-45
Résultat financier	-199	9	0	-191
Résultat des activités ordinaires avant impôt	317	2	-142	178
Impôt sur les résultats	-84	0	25	-58
Résultat net des activités ordinaires	234	3	-116	120
Résultat net d'impôt des activités transférées	0	-3	-7	-9
Résultat net de l'exercice	234	0	-123	111
Résultat net - Part du groupe	224	0	-123	102
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	9	0	-1	9

1.3.3.2 Etat de situation financière au 1^{er} janvier 2014

L'application d'IFRIC 21 n'a d'impact que sur les passifs de l'état de situation financière.

<i>en millions d'euros</i>	Comptes publiés 31/12/2013	Impact IFRIC 21	Comptes retraités 31/12/2013
Capital	4 971	0	4 971
Réserves consolidées	1 879	126	2 005
Résultat Groupe	-180	0	-180
Capitaux propres - Part du Groupe	6 670	126	6 796
		0	
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	99	1	100
Capitaux Propres totaux	6 769	127	6 896
Engagements envers le personnel non courants	2 044	0	2 044
Provisions non courantes	874	0	874
Passifs financiers non courants	14 235	0	14 235
Impôts différés passifs	238	0	238
		0	
Passifs non courants	17 390	0	17 390
Engagements envers le personnel courants	180	0	180
Provisions courantes	264	0	264
Dettes d'exploitation	11 613	-119	11 494
Passifs d'exploitation	12 057	-119	11 938
		0	
Passifs financiers courants	3 603	0	3 603
Passifs courants	15 660	-119	15 541
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4	-9	-5
Total du passif	39 823	0	39 823

1.3.3.3 Etat de situation financière au 31 décembre 2014

L'application d'IFRIC 21 n'a d'impact que sur les passifs de l'état de situation financière.

<i>en millions d'euros</i>	Comptes publiés 31/12/2014	Impact IFRIC 21	Comptes retraités 31/12/2014
Capital	4 971	0	4 971
Réserves consolidées	1 177	126	1 303
Résultat Groupe	605	-1	604
Capitaux propres - Part du Groupe	6 753	125	6 878
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	105	1	106
Capitaux Propres totaux	6 857	127	6 984
Engagements envers le personnel non courants	1 456	0	1 456
Provisions non courantes	1 037	0	1 037
Passifs financiers non courants	13 813	0	13 813
Impôts différés passifs	486	0	486
Passifs non courants	16 793	0	16 793
Engagements envers le personnel courants	218	0	218
Provisions courantes	265	0	265
Dettes d'exploitation	9 989	-118	9 871
Passifs d'exploitation	10 472	-118	10 354
Passifs financiers courants	4 972	0	4 972
Passifs courants	15 444	-118	15 326
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	3 103	-9	3 094
Total du passif	42 197	0	42 197

1.3.3.4 Etat des flux de trésorerie consolidés

Les effets de l'application d'IFRIC 21 se retrouvent sur quelques lignes de la catégorie « Flux liés aux activités opérationnelles » de l'état des flux de trésorerie consolidés sans incidences sur la trésorerie elle-même.

en millions d'euros	Comptes publiés 30/06/2014	Impact IFRIC 21	Comptes retraités 30/06/2014
Résultat net de l'exercice	234	-123	111
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	-17	2	-15
de la charge (produit) d'impôt différé	-14	0	-14
des amortissements et provisions	668	0	668
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	11	0	11
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-118	0	-118
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie	0	0	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	764	-121	643
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	97	-25	72
du coût de l'endettement financier net	145	0	145
des produits de dividendes	-5	0	-5
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 001	-146	854
Incidence de la variation du BFR	-265	146	-118
Impôts payés	86	0	86
Dividendes reçus	23	0	23
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	845	0	845

2. EVENEMENTS MARQUANTS

2.1 REFORME DU FERROVIAIRE

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

- L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.
- La création d'un groupe public industriel intégré.
- La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.
- La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.
- Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

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

- L'ancien EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'ancien Réseau Ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, est chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

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

De ce fait, le groupe SNCF Mobilités estime qu'il transfère le contrôle de SNCF Infra à SNCF Réseau à cette même date. Ainsi, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les éléments constitutifs du résultat de l'ancienne branche SNCF Infra, appelée par la loi du 4 août 2014 à être transférée, continuent d'être reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé au 30 juin 2015 et sont reclassés de même pour le compte de résultat comparatif. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils sont reclassés depuis le 31 décembre 2014 sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière.

Par ailleurs, des actifs non courants et des entités sont destinés à être transférés au nouvel EPIC de tête, la nouvelle SNCF. Les actifs non courants et les actifs des entités identifiés à la clôture comme devant être transférés sont reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière comme au 31 décembre 2014. Quant aux passifs de ces entités, ils sont reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ».

Les informations détaillées sont présentées en note 13 des comptes consolidés semestriels résumés.

Enfin, l'entrée en vigueur de la Loi s'est accompagnée d'un changement d'organisation chez SNCF Mobilités qui a conduit à modifier l'information sectorielle présentée pour le groupe en application de la norme IFRS 8 (voir note 4 des comptes consolidés semestriels résumés).

2.2. APPLICATION DE L'INTERPRETATION IFRIC 21 « DROITS OU TAXES »

Le groupe SNCF Mobilités a appliqué la nouvelle interprétation IFRIC 21 au 1^{er} janvier 2015 de façon rétrospective, avec des conséquences principalement dans le compte de résultat et les capitaux propres. La nature des changements et leurs impacts sont présentés en note 1 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.3. INDICES DE PERTE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE (A L'EXCLUSION D'EUROSTAR ET THALYS)

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les deux EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau, s'accompagnant d'un projet de trajectoire financière à horizon 2025. Pour SNCF Mobilités, cette trajectoire financière résulte d'un nouveau plan stratégique et financier préparé par la direction (voir note 1.2.3) qui s'inscrit dans un environnement en mouvement du fait notamment :

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

Cette trajectoire s'inscrit dans un contexte d'aléas et d'incertitudes (voir note 1.2.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la concurrence intermodale (covoiturage, autocar, aérien...) et l'accentuation depuis le premier semestre d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

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

Tirant les conséquences de ces évolutions et de ces mesures dans son plan stratégique et financier, la Direction a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur au 30 juin 2015 qui conduiraient à constater une dépréciation complémentaire de 2 500 M€. Ce scénario de trajectoire n'ayant pas fait l'objet d'un arbitrage des Autorités de tutelle dans ses principales hypothèses structurantes (notamment les péages, les investissements), comme indiqué dans un courrier du Commissaire du gouvernement en date du 18 septembre 2015, et la sensibilité du test à ces hypothèses étant significative, aucune nouvelle perte de valeur n'a été comptabilisée au 30 juin 2015. Une modification des hypothèses structurantes aurait un impact extrêmement significatif sur les résultats du test. A titre d'exemple, i/ une variation de l'indexation ferroviaire pour être en ligne avec l'inflation aurait un effet de +900 M€ sur le résultat obtenu ; ii/ une variation de la croissance des produits du trafic hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet de ± 700 M€ sur le résultat obtenu ; et iii/ une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité aurait un effet de ± 250 M€ sur le résultat obtenu.

A l'issue des arbitrages de l'Etat, la valeur recouvrable des actifs pourrait en conséquence différer de manière extrêmement significative de la valeur comptabilisée au 30 juin 2015 :

	2015	2014
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	3 364 M€	3 581 M€

2.4. PERTE DE VALEUR SUR L'UGT GARES & CONNEXIONS

A la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant à la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) a rendu sa décision le 3 février 2015. La demande relative à l'affectation de la capacité d'autofinancement

dégagée sur les gares en Ile-de-France a été écartée. Parmi les principaux autres points de la décision, les trois suivants ont eu des conséquences sur les comptes consolidés semestriels résumés :

- L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués actuellement.
- La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.
- La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

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

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

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

Des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction (voir note 1.2.3). Ils aboutissent à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, la trajectoire de Gares & Connexions n'étant pas concernée par les arbitrages de l'Etat mentionnés en note 2 pour l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). Les informations détaillées sont données en note 6 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.5. CREATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE THI FACTORY (THALYS)

Le 1^{er} avril 2015 a été créée l'entreprise ferroviaire THI Factory pour opérer le transport de voyageurs sous la marque Thalys. Société de droit belge, elle est détenue à 60% par SNCF Mobilités et 40% par SNCB liés entre eux par un pacte d'actionnaires qui confère le contrôle exclusif à SNCF Mobilités suivant les dispositions de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 3 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.6. PRISE DE CONTROLE D'EIL (EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED)

La cession de sa participation dans EIL par le partenaire britannique au consortium CDPQ/Hermès a donné lieu à la signature d'un nouveau pacte d'actionnaires le 28 mai 2015. Les modalités de ce pacte confèrent le contrôle exclusif à SNCF Mobilités dans EIL en application de la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 3 des comptes consolidés semestriels résumés.

3. OPERATIONS SUR LE PERIMETRE

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

3.1. CREATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE THI FACTORY (THALYS)

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

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

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

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

	Juste valeur provisoire reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations corporelles	104
<i>Actifs non courants</i>	<i>104</i>
Créances d'exploitation	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0
<i>Actifs courants</i>	<i>11</i>
<hr/>	
Total actifs	115
<hr/>	
Dettes d'exploitation	11
<i>Passifs courants</i>	<i>11</i>
<hr/>	
Total passifs	11
<hr/>	
Actifs nets à 100%	104
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 60%	62
Ecart d'acquisition	93
Coût du regroupement	155

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

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

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

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

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

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

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

Depuis le 1er avril 2015, THI Factory a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 123 M€ et de 7 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 1er avril 2016.

3.2. PRISE DE CONTROLE D'EUROSTAR

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

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

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

	Juste valeur provisoire reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	129
Immobilisations corporelles	924
Actifs financiers non courants	0
Impôts différés actifs	194
<i>Actifs non courants</i>	<i>1 247</i>
Stocks et en-cours	11
Créances d'exploitation	266
Trésorerie et équivalents de trésorerie	83
<i>Actifs courants</i>	<i>360</i>
<hr/>	
Total actifs	1 607
Engagements envers le personnel non courants	69
Passifs financiers non courants	322
Impôts différés passifs	15
<i>Passifs non courants</i>	<i>405</i>
Engagements envers le personnel courants	9
Dettes d'exploitation	310
Passifs financiers courants	9
<i>Passifs courants</i>	<i>327</i>
<hr/>	
Total passifs	732
<hr/>	
Actifs nets à 100%	875
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 55%	481
Ecart d'acquisition	674
Coût du regroupement	1 155

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

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

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

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

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

Les frais liés à l'opération s'élèvent à 3 M€ pour SNCF Mobilités. Ils ont été comptabilisés parmi les achats et charges externes du compte de résultat.

Depuis le 31 mai 2015, EIL a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 110 M€ et 7 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 28 mai 2016.

Enfin, la prise de contrôle d'Eurostar a des effets sur les engagements hors bilan du groupe (voir note 14).

4. INFORMATIONS SECTORIELLES

La réforme du ferroviaire (voir note 2) s'est accompagnée d'une réorganisation de l'activité du groupe SNCF Mobilités autour de trois métiers : SNCF Voyageurs, Keolis et SNCF Logistics.

Au sein de ces métiers, cinq secteurs opérationnels sont désormais régulièrement examinés par la Direction de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources, le métier SNCF Voyageurs faisant l'objet d'une décomposition dans le reporting interne. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèle différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

- SNCF Voyageurs, composé de :
 - o SNCF Transilien, Régions et Intercités : activités de transport de proximité du Groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Trains d'Équilibre du Territoire (Intercités)) et les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx).
 - o Voyages SNCF: activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, Eurostar, Thalys, Lyria, IDBus (qui devient OUIBUS), IDVroom, ...) et de distribution de produits liés au voyage.
 - o Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.
- Keolis en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans quinze pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.
- SNCF Logistics couvrant une palette complète des métiers du transport et de la logistique de marchandises. Ces activités sont différenciées entre l'activité logistique de Geodis, le commissionnaire de transport STVA, des gestionnaires d'actifs et le transport ferroviaire de marchandises.

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

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du Groupe.
- La marge opérationnelle (MOP).
- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en crédit-bail.
- Le ratio Dette nette/ marge opérationnelle (Dette nette/ MOP), correspondant à l'endettement financier net (voir la définition de l'agrégat en note 12) attribuable à chacun des secteurs, divisé par sa marge opérationnelle. Ce ratio est calculé et suivi par la direction hors Fret SNCF pour le secteur SNCF Logistics.

En conséquence, la présentation de l'information sectorielle a été revue en application de la norme IFRS 8 « Secteurs opérationnels », et les données financières comparatives ont été retraitées de cette évolution.

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

SNCF Infra, activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour SNCF Réseau et d'ingénierie, intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est destinée à sortir du groupe SNCF Mobilités sur le second semestre 2015 (voir note 2), et ne contribuera dès lors plus aux résultats et au bilan consolidés. Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant, et détaillées dans la note 13 ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

- « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat des premiers semestres 2015 et 2014.
- « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 30 juin 2015, comme au 31 décembre 2014.

Le chiffre d'affaires réalisé par SNCF Infra avec les autres secteurs du Groupe s'élève à 151 M€ au premier semestre 2015 (141 M€ au premier semestre 2014).

L'information sectorielle est la suivante :

30/06/2015								
<i>en millions d'euros</i>	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Keolis	SNCF Logistics	Corporate	Inter secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	4 002	3 109	148	2 490	4 389	121		14 260
Chiffre d'affaires interne	335	308	433	42	120	1 606	-2 844	
Chiffre d'affaires	4 337	3 417	580	2 532	4 510	1 727	-2 844	14 260
Marge opérationnelle	270	265	103	125	246	112		1 121
Investissements nets (2)	-164	-224	-113	-120	-145	-145		-977
Dette nette / Marge opérationnelle (1)	0,3	1,9	2,0	3,0	3,0	-2,7		2,9

(1) Ratio calculé sur 12 mois glissants et hors Fret SNCF pour le secteur SNCF Logistics

(2) y compris investissements nets de SNCF Infra (65 M€ au premier semestre 2015)

30/06/2014								
<i>en millions d'euros</i>	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	Keolis	SNCF Logistics	Corporate	Inter secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	3 848	2 849	137	2 120	4 385	169		13 509
Chiffre d'affaires interne	312	332	430	44	115	1 546	-2 779	
Chiffre d'affaires	4 160	3 181	567	2 164	4 501	1 715	-2 779	13 509
Marge opérationnelle	193	167	107	122	179	101		869
Investissements nets (2)	-305	-244	-98	-97	-107	-185		-1 097
Dette nette / Marge opérationnelle (1)	0,1	2,9	2,0	2,5	3,6	-4,5		2,9

(1) Ratio calculé sur 12 mois glissants et hors Fret SNCF pour le secteur SNCF Logistics

(2) Y compris investissements nets de SNCF Infra (61 M€ au 1er semestre 2014)

Le chiffre d'affaires réalisé par le métier SNCF Voyageurs, après élimination des opérations internes à ce métier, s'élève à 7 499 M€ au 30 juin 2015 (7 006 M€ au 30 juin 2014), dont 7 259 M€ au titre du chiffre d'affaires externe (6 834 M€ au 30 juin 2014).

Le groupe Keolis dispose de contrats de financement au titre desquels certains ratios financiers doivent être respectés. Ces contrats sont sans effet matériel sur le risque de liquidité du groupe tel que décrit dans la note 25 des comptes consolidés annuels. Les ratios financiers sont déterminés suivant des modalités convenues entre Keolis et ses financeurs à partir d'agrégats et de normes différents des indicateurs sectoriels communiqués par le groupe SNCF Mobilités.

5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014	Variation
Sous-traitance	-2 655	-2 609	-46
Péages (1)	-1 981	-1 854	-127
Autres achats et charges externes	-2 549	-2 520	-29
Achats et charges externes	-7 185	-6 983	-202

(1) Péages facturés principalement par SNCF Réseau et Eurotunnel

6. PERTES DE VALEUR

Les impacts au compte de résultat sont les suivants. Ils concernent essentiellement l'UGT Gares & Connexions.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-474	142	-616
Écarts d'acquisition	0	-3	3
Provision pour risques et charges	0	-1	1
Pertes de valeur	-474	137	-611

Les décisions et avis de l'ARAF du premier semestre 2015 (voir note 2), en remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis par Gares & Connexions retenu dans la détermination des redevances de prestation régulée, viennent affecter la marge opérationnelle de l'UGT et sont constitutifs d'un indice de perte de valeur.

Gares & Connexions a donc entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...). Les discussions vont se poursuivre dans les mois à venir en vue de soumettre ce nouveau modèle à la validation de l'ARAF.

Dans ce contexte, Gares & Connexions a élaboré un plan stratégique sur la période 2016-2025, qui retient sa vision cible du nouveau modèle tarifaire. En conséquence, l'aboutissement des négociations en cours sur ce modèle et les conditions économiques qui en découleront in fine, restent incertains au stade actuel.

Un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions qui représente l'essentiel du secteur éponyme (voir note 4) a également été mis en œuvre. Une perte de valeur de 450 M€ a été constatée au 30 juin 2015 sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé au sein du résultat opérationnel. Dans le contexte incertain rappelé ci-avant, l'hypothèse de trajectoire financière retenue pour réaliser le test de perte de valeur pourrait ainsi s'en trouver affectée, en particulier sous l'angle du chiffre d'affaires et de la rentabilité opérationnelle ainsi que du niveau d'investissement subséquent. L'aboutissement des procédures en cours auprès de la Cour d'appel et du Conseil d'Etat pourrait également avoir un impact ultérieur favorable sur la valeur recouvrable des actifs.

Les hypothèses soumises à arbitrages de l'Etat et qui sont structurantes pour l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) n'ont pas de conséquences sur le plan stratégique et financier de Gares & Connexions et donc sur le test de perte de valeur relatif à cette UGT.

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

	2015
Secteur	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 643 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,9% - 5,3%
Taux de croissance long terme	1,80%

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

- Le taux de marge opérationnelle reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis.
- Le niveau d'investissements à réaliser.

Il en découle un poids prépondérant de la valeur terminale, laquelle est calculée en extrapolant le taux de marge opérationnelle et le montant d'investissements de 2019. Le montant de l'amortissement retenu pour l'année normative traduit l'évolution de la courbe d'amortissement sur la période 2019-2025.

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- Les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 500 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 100 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 200 M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 75 M€ sur la valeur recouvrable.

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

7. RESULTAT DE CESSION D'ACTIFS

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	0	0
Cession d'actifs corporels	101	106	-4
Cession d'actifs financiers	8	3	4
Résultat de cession d'actifs	109	109	0

Au 30 juin 2015, les résultats de cession d'actifs s'élèvent à 109 M€ comme au 30 juin 2014.

Les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 30 M€, et par ICF-NOVEDIS pour 19 M€. Par ailleurs, un impact positif de 50 M€ a été constaté au titre de la résolution de la procédure d'arbitrage de la cession des lignes à haute tension avec RTE (voir note 15).

Au 30 juin 2014, les résultats de cession d'actifs corporels étaient principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 69 M€, et par ICF-NOVEDIS pour 31 M€.

8. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	4	-11	16
Charges d'intérêts nettes	-142	-138	-4
Autres charges et produits financiers	0	4	-4
Coût de l'endettement financier net et autres	-138	-146	8

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014	Variation
Charges financières	-492	-254	-238
Produits financiers	354	108	246
Coût de l'endettement financier net et autres	-138	-146	8

Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

9. IMPOTS SUR LES RESULTATS

L'alourdissement de la charge d'impôt courant provient principalement du changement de périmètre d'intégration fiscale issu de la réforme ferroviaire (voir note 2). A compter du 1er janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF, à compter du 1er janvier 2015. Il n'est donc plus possible de compenser les résultats fiscaux des filiales déficitaires avec ceux des filiales bénéficiaires au niveau du groupe SNCF Mobilités.

Le plan stratégique tel que préparé par la direction ainsi que les hypothèses retenues aboutiraient à une dépréciation d'impôt différé actif de 242 M€ au 30 juin 2015. Cependant, aucune dépréciation n'a été comptabilisée compte tenu de l'absence d'arbitrages sur des hypothèses structurantes sous-tendant le plan relatif à l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys), comme mentionné dans une lettre du Commissaire du gouvernement datée du 18 septembre 2015.

en millions d'euros	30/06/2015	30/06/2014	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-188	-72	-117
(Charge) / produit d'impôt différé	14	14	1
Total	-174	-58	-116

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2015	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	30/06/2015
Valeur brute						
Terrains	2 131	2	-9	5	81	2 209
Constructions	9 065	3	-84	31	-68	8 947
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 373	10	-55	1	-39	2 290
Matériel de transport	31 176	577	-240	1 084	-34	32 563
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	<i>29 805</i>	<i>523</i>	<i>-176</i>	<i>991</i>	<i>-38</i>	<i>31 105</i>
<i>Matériel de transport routier</i>	<i>1 369</i>	<i>54</i>	<i>-62</i>	<i>93</i>	<i>4</i>	<i>1 458</i>
<i>Matériel de transport maritime</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>-2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Autres immobilisations corporelles	1 312	23	-39	14	-98	1 213
Immobilisations corporelles en cours	768	336	-1	-2	-223	878
Total valeur brute	46 825	950	-428	1 134	-381	48 100
Amortissements / dépréciations						
Terrains	-308	-22	2	0	3	-326
Constructions	-5 062	-189	67	-1	204	-4 981
Installations techniques, Matériel et Outillage	-1 282	-103	53	0	119	-1 213
Matériel de transport	-20 492	-559	233	-32	63	-20 787
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	<i>-19 598</i>	<i>-503</i>	<i>187</i>	<i>0</i>	<i>62</i>	<i>-19 853</i>
<i>Matériel de transport routier</i>	<i>-894</i>	<i>-56</i>	<i>47</i>	<i>-32</i>	<i>1</i>	<i>-934</i>
<i>Matériel de transport maritime</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Autres immobilisations corporelles	-903	-395	34	-9	82	-1 191
Immobilisations corporelles en cours	-7	-106	1	5	1	-106
Total amortissements / dépréciations	-28 053	-1 374	389	-38	472	-28 604
Total valeur nette comptable	18 772	-424	-38	1 096	91	19 496
Subventions d'investissement	4 454	299	-187	0	2	4 568
Total valeur nette comptable nette des subventions	14 317	-723	149	1 096	89	14 928

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014
Immobilisations incorporelles	-78	-65
Immobilisations corporelles	-950	-939
Total acquisitions	-1 029	-1 004
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-15</i>	<i>-3</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-1 014	-1 001
BFR d'investissement	-122	-83
Flux d'investissement corporels et incorporels	-1 136	-1 084

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

- l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 279 M€ (dont création de la ligne Tangentielle Légère Nord (TLN), renouvellement de lignes, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiois, aménagement de la gare de Versailles, aménagement des pôles d'échanges multimodaux de Grenoble et Rennes, remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 577 M€ (dont acquisition de TGV Duplex et Euroduplex, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV, automotrices électriques et voitures voyageurs).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 299 M€ dont 231 M€ pour le matériel ferroviaire et 68 M€ pour les installations fixes.

Les pertes de valeur constatées sur la période (voir note 6) apparaissent dans la colonne « Acquisitions / Dotations ».

Les impacts dans la colonne « Variations de périmètre » proviennent principalement des prises de contrôle dans Eurostar et Thalys (voir note 3).

11. PROVISIONS

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2015	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2015	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	88	50	-1	-1	-13	123	13	110
Risques environnementaux	613	8	-12	-16	0	594	34	560
Litiges et risques contractuels	340	25	-40	-56	10	278	72	206
Coûts de restructuration	36	5	-13	-4	3	28	26	1
Autres	225	33	-23	-11	-2	223	88	135
Total provisions	1 302	120	-88	-88	-2	1 245	233	1 012

Les flux de dotations et de reprises sont présentés avant effet du reclassement de la Branche SNCF Infra suivant la norme IFRS 5 dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir notes 2 et 13). Ils incluent un montant de 19 M€ de dotations et 12 M€ de reprises, dont 2 M€ utilisées, relatives à cette branche. Les effets du reclassement du solde des provisions de la branche à la clôture sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » sont présentés dans la colonne « Autres variations » (voir note 13). Ils représentent un impact de 21 M€ en diminution des provisions.

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 6 M€ sur 2015 dont 5 M€ en contrepartie du résultat financier sur les activités poursuivies.

Le changement de taux d'actualisation a entraîné, sur 2015, une diminution des provisions de 19 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant. Il porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante.

11.1. PROVISIONS POUR RISQUES FISCAUX, SOCIAUX ET DOUANIERS

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en partie de la décision rendue par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre d'un litige opposant SNCF Mobilités à des salariés de nationalité ou d'origine marocaine (voir note 15).

11.2. PROVISIONS POUR RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- dépollution des sites : 71 M€ (73 M€ en 2014), dont 25 M€ (27 M€ en 2014) au titre de la branche SNCF Infra ont été reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » (voir note 2),
- coûts liés à l'amiante : 549 M€ (567 M€ en 2014).

Les évolutions sont peu significatives sur la période.

11.3. PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation. En particulier, une reprise non utilisée de 25 M€ a été constatée au titre d'un litige éteint le 3 avril 2015 (voir note 15).

Les dotations incluent un montant de 10 M€ sur les activités poursuivies au titre de contrats déficitaires.

11.4. COÛTS DE RESTRUCTURATION

Les reprises au titre des coûts de restructuration proviennent de la mise en œuvre sur la période de plans annoncés et provisionnés sur les exercices précédents.

12. ENDETTEMENT FINANCIER NET

Sont détaillées ci-après les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur et de calcul de l'endettement financier net (hors actifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 « Avantages du personnel »). Le groupe inclut dans le calcul de l'endettement financier net (EFN) les transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie. Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle ne consistant pas en un contrat d'échange de trésorerie sont donc exclus du calcul de l'endettement financier net. En effet, il s'agit de transactions sur des capitaux propres. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net. Les participations non consolidées, classées parmi les actifs disponibles à la vente, sont également exclues de l'EFN. Dans les tableaux ci-dessous, les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

Sont classés en courants les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

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

La partie d'endettement émis par le groupe dédiée au financement de l'activité de la branche SNCF Infra lui a été affectée en gestion dans le cadre de l'allocation des ressources du groupe à ses différentes activités. L'allocation s'assimile à la constitution de prêts et emprunts internes. Le reclassement des actifs et passifs de la branche SNCF Infra sur des lignes dédiées selon IFRS 5, et dont l'endettement financier net interne s'élève à 98 M€ au 30 juin 2015 (280 M€ au 31 décembre 2014), reste donc sans incidence sur le montant de l'endettement financier net du groupe à la clôture. Ce montant reflète l'endettement net du groupe envers des tiers externes. Une fois la réforme ferroviaire mise en œuvre et le contrôle de SNCF Infra transféré à SNCF Réseau, les prêts nets internes du Groupe envers la branche seront remboursés en trésorerie par l'acquéreur immédiatement et/ou suivant une convention de financement externe avec lui. Ainsi, l'opération de transfert aura pour effet d'augmenter la trésorerie du groupe SNCF Mobilités et/ou les « Autres prêts et créances » au sein des actifs financiers non courants. Dans tous les cas, elle viendra réduire l'endettement financier net du groupe SNCF Mobilités à hauteur du montant de celui de la branche SNCF Infra envers le groupe à la date du transfert. C'est pourquoi, en anticipation de la mise en œuvre des opérations de transfert au 1^{er} juillet 2015, le groupe considère plus approprié de communiquer depuis le 31 décembre 2014 sur un endettement financier net des activités poursuivies ajusté de l'endettement financier net de la branche SNCF Infra qui s'élève ainsi à 7 555 M€ au 30 juin 2015 (7 125 M€ au 31 décembre 2014).

Les variations de juste valeur des dérivés proviennent principalement des évolutions des cours de change et de taux sur les marchés.

30/06/2015

Rubrique au bilan et classes d'instruments	Note	Non courant	Courant	EFN	Instruments financiers			Total
					A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	
<i>En millions d'euros</i>								
Créance sur SNCF Réseau		681	624	1 306		1 306		1 306
Créance sur la Caisse de la dette publique		1 520	73	1 593		1 593		1 593
Cash collatéral actif			583	583		583		583
Autres prêts et créances		523	54	577		577		577
Actifs financiers de concession		1 217	43			1 259		1 259
Sous-total prêts et créances		3 941	1 377	4 058	0	5 317	0	5 317
Actifs de retraite		9						
Actifs disponibles à la vente		260	0		260			260
Actifs à la juste valeur par résultat		0	0	0		0		0
Juste valeur positive des dérivés de couverture		782	27	809			809	809
Juste valeur positive des dérivés de transaction		882	48	930		930		930
Trésorerie et équivalents de trésorerie			4 538	4 538		4 538		4 538
Total des actifs financiers courants et non courants		5 873	5 990	10 335	260	5 317	5 468	11 854
Emprunts obligataires		10 254	1 199	11 453		11 037	416	11 453
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 515	618	2 133		2 133		2 133
Dettes de location-financement		998	111	1 108		1 108		1 108
Sous-total emprunts		12 767	1 928	14 694	0	14 278	416	14 694
dont :								
- évalués au coût amorti		11 622	1 690	13 313		13 313		13 313
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		957	8	966		966		966
- évalués selon l'option "juste valeur"		187	229	416			416	416
Juste valeur négative des dérivés de couverture		560	34	593			593	593
Juste valeur négative des dérivés de transaction		655	66	721		721		721
Emprunts et dettes financières		13 982	2 027	16 008	0	14 278	1 137	16 008
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		3	1 976	1 979		1 979		1 979
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	3	1 275	0		1 275			1 275
Total des passifs financiers courants et non courants		15 259	4 003	17 987	1 275	16 257	1 137	19 262
Endettement financier net du groupe		9 597	-1 945	7 653	0	12 199	-4 331	7 653

31/12/2014

Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non courant	Courant	EFN	Instruments financiers			Qualifiés de couverture	Total
				A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat		
Créance sur SNCF Réseau	823	406	1 229		1 229			1 229
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 525	153	1 678		1 678			1 678
Cash collatéral actif		738	738		738			738
Autres prêts et créances	516	54	570		570			570
Actifs financiers de concession	1 156	43			1 199			1 199
Sous-total prêts et créances	4 020	1 394	4 215		5 414			5 414
Actifs de retraite	9							0
Actifs disponibles à la vente	268	0		268				268
Actifs à la juste valeur par résultat	0	0	0			0		0
Juste valeur positive des dérivés de couverture	501	58	560				560	560
Juste valeur positive des dérivés de transaction	1 024	159	1 183			1 183		1 183
Trésorerie et équivalents de trésorerie		5 408	5 408			5 408		5 408
Total des actifs financiers courants et non courants	5 822	7 020	11 366	268	5 414	6 591	560	12 832
Emprunts obligataires	10 007	1 521	11 528		11 126	402		11 528
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 452	364	1 816		1 816			1 816
Dettes de location-financement	1 004	149	1 153		1 153			1 153
Sous-total emprunts	12 463	2 034	14 497	0	14 095	402	0	14 497
dont :								
- évalués au coût amorti	11 235	1 657	12 892		12 892			12 892
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	1 040	163	1 202		1 202			1 202
- évalués selon l'option "juste valeur"	187	214	402			402		402
Juste valeur négative des dérivés de couverture	534	45	579				579	579
Juste valeur négative des dérivés de transaction	800	141	941			941		941
Emprunts et dettes financières	13 797	2 220	16 017	0	14 094	1 343	579	16 016
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	3	2 752	2 754		2 754			2 754
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	14	0		14				14
Total des passifs financiers courants et non courants	13 813	4 972	18 771	14	16 848	1 343	579	18 784
Endettement financier net du groupe	9 410	-2 005	7 405	0	12 633	-5 249	20	7 404

13. ACTIFS ET PASSIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Actifs détenus en vue d'être cédés	3 278	4 086
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2 504	3 094
Impact net au bilan	775	992

13.1. BRANCHE SNCF INFRA

A la suite de la promulgation de la loi n° 2014-872 le 4 août 2014, la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 2) a été traitée comme une « activité abandonnée », suivant les termes consacrés par la norme IFRS 5. Par convention, les résultats du premier semestre réalisés par l'activité Infrastructure encore chez SNCF Mobilités au 30 juin 2015 sont destinés à être rétrocédés à SNCF Réseau. Après prise en compte des effets de cette rétrocession, et de l'application d'IFRIC 21 pour ce qui concerne le 30 juin 2014, les résultats de la branche sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014
Chiffre d'affaires	2 786	2 593
Achats et charges externes	-966	-871
Charges de personnel	-1 720	-1 632
Impôts et taxes	-81	-80
Autres produits et charges opérationnels	45	44
Dotations aux amortissements	-54	-52
Variation nette des provisions	-5	-3
Résultat de cession d'actifs	1	1
Pertes de valeur	0	0
Résultat opérationnel	4	0
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	0
Résultat financier	-2	-9
Résultat avant impôt des activités transférées (1)	3	-9
Impôt sur les résultats	-1	0
Résultat net d'impôt des activités transférées (1)	2	-9
Résultat net de l'exercice	2	-9

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

Suite à l'obtention d'un rescrit fiscal, l'impôt différé passif de 3 M€ constaté sur le deuxième semestre 2014 au niveau du Corporate a été annulé, le reversement de la différence sous-tendant cet impôt différé étant reporté par le rescrit. Cette annulation a entraîné un produit de même montant sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées ».

La branche ne présente pas de montants significatifs parmi les autres éléments de résultat global.

Les principales catégories d'actifs et de passifs de la branche classées comme destinées à être cédées sont les suivantes à la clôture :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles et corporelles	785	780
Titres mis en équivalence	113	113
Impôts différés actifs	69	109
Stocks et en-cours	491	437
Créances d'exploitation	1 229	2 074
Actifs financiers	0	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0	0
Actifs détenus en vue d'être cédés	2 687	3 514

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Engagements envers le personnel	848	873
Provisions	120	114
Passifs financiers	0	0
Dettes d'exploitation	1 479	2 028
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2 448	3 016

Les flux nets de trésorerie de l'activité transférée sur la période sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	30/06/2014
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	300	165
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-51	-66
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-229	24
Variation nette de trésorerie	19	124

Même si, comme indiqué en note 12, la trésorerie de SNCF Infra, constitutive de son endettement financier net, est totalement interne au groupe, ses opérations, réalisées avec des tiers externes, génèrent des flux de trésorerie externes au groupe.

13.2. AUTRES GROUPES D'ACTIFS DETENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS

Les décrets d'application de la loi du 4 août 2014, promulgués le 10 février 2015, prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF (EPIC de tête) d'autres groupes d'actifs et passifs au sein du Corporate qui, ne répondant pas à la définition d'une « activité abandonnée » au sens d'IFRS 5, ont été classés comme destinés à être cédés dans l'état de situation financière uniquement. Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées sont les suivantes à la clôture :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles et corporelles	1	2
Titres mis en équivalence	0	0
Impôts différés actifs	0	0
Stocks et en-cours	10	0
Créances d'exploitation	48	46
Actifs financiers	3	2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	0
Actifs détenus en vue d'être cédés	64	51

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2015	31/12/2014
Engagements envers le personnel	0	0
Provisions	1	1
Passifs financiers	4	3
Dettes d'exploitation	50	68
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	55	72

13.3. AUTRES ACTIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS

Enfin, les décrets d'application prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF et vers SNCF Réseau d'actifs non courants isolés, des immobilisations corporelles pour 420 M€ (461 M€ au 31 décembre 2014) et des immobilisations incorporelles pour 107 M€ (58 M€ au 31 décembre 2014).

14. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principales variations des engagements donnés sont les suivantes sur la période :

- Les engagements d'achat d'immobilisations autres que le matériel ferroviaire diminuent de 170 M€ dont 111 M€ concernent l'avancement des projets réalisés en gares.
- Les engagements d'achat auprès de fournisseurs de matériels ferroviaires ont augmenté de 107 M€. L'augmentation de ces engagements provient pour 672M€ de la prise de contrôle dans Eurostar. L'engagement concerne l'acquisition en cours de nouvelles rames. A l'inverse, les engagements d'achat diminuent sur l'EPIC Mobilités pour 551 M€ principalement du fait des investissements réalisés sur la période (290 M€ sur de nouvelles rames Regio2N et Regiolis pour le transport régional de voyageurs et 223 M€ de rames TGV Euroduplex et TGV2N2).
- La prise de contrôle d'Eurostar entraîne également une augmentation des sûretés réelles de 200 M€ au titre des garanties données aux banques pour l'achat des rames en cours et des engagements donnés sur contrats de location simple immobilier de 96 M€.
- Le passage d'Eurostar de la méthode de la mise en équivalence à l'intégration globale fait diminuer l'engagement donné portant sur les titres de 635 M€. En effet, l'option de vente accordée par le groupe aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) dans l'entité est désormais comptabilisée parmi les passifs financiers non courants en application d'IAS 32 « Instruments financiers : présentation » (voir note 3) et ne constitue donc plus un engagement hors bilan.
- Les engagements fermes d'achat de matières premières ont diminué de 95 M€ dont 37 M€ au titre de la consommation d'électricité sur le premier semestre 2015 et 20 M€ au titre d'un contrat de couverture à moyen terme en électricité arrivant à échéance fin 2016 et qui n'a pas été renouvelé à date.
- Par ailleurs, 74 M€ d'engagements hors bilan donnés au 30 juin 2015 sont destinés à être transférés au 1er juillet 2015 à SNCF Réseau et 1 748 M€ à la nouvelle SNCF dans le cadre des opérations de transfert prévues par la loi portant réforme du ferroviaire et ses décrets d'application (voir note 2).

Les principales variations des engagements reçus sont les suivantes sur la période :

- Les lignes de crédit confirmées non utilisées diminuent de 200 M€. Cette variation s'explique par l'arrivée à échéance de quatre lignes pour l'EPIC Mobilités (450 M€) compensée par les nouveaux engagements provenant de la prise de contrôle d'Eurostar pour 162 M€ et l'augmentation de la ligne non tirée sur le crédit syndiqué de Keolis pour 86 M€.
- Les engagements de financement d'investissements à recevoir des Régions pour l'exploitation du matériel ferroviaire diminuent de 224 M€. La diminution s'explique principalement par la perception des fonds auprès des Autorités Organisatrices en lien avec la réalisation des investissements convenus avec elles.
- Les garanties financières reçues des tiers ont diminué de 132 M€ au titre des cautions bancaires reçues des fournisseurs de matériel ferroviaire. La baisse est corrélée avec les investissements réalisés sur la période.
- Les contrats de locations simples immobiliers diminuent de 103 M€ du fait notamment de la baisse de l'indice de référence servant de calcul aux loyers et l'avancement dans le temps des contrats d'offres de location dans les gares.
- Par ailleurs, 41 M€ d'engagements hors bilan reçus au 30 juin 2015 sont destinés à être transférés au 1er juillet 2015 à SNCF Réseau et 91 M€ à la nouvelle SNCF dans le cadre des opérations de transfert prévues par la loi portant réforme du ferroviaire et ses décrets d'application (voir note 2).

15. LITIGES

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

15.1. LITIGES RESOLUS

15.1.1. Résolution d'une demande d'indemnisation faite à la SNCF

Un litige portant sur une demande adverse d'indemnisation faite à la SNCF, (devenue SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015) a pris fin le 3 avril 2015. Ce litige visait à voir condamner la SNCF à réparer le préjudice subi par la résiliation prétendument irrégulière de plusieurs marchés de gardiennage intervenue en juillet 2009. Cette résiliation pour fraude, prononcée par la SNCF, faisait suite à des manquements répétés du titulaire du marché en matière de sous-traitance et à une mise en demeure de remédier à ces manquements restée infructueuse. Le juge du Tribunal de Commerce de Paris a accueilli les conclusions déposées par la SNCF aux fins de péremption de l'instance en écartant, faute d'éléments probants, l'argument opposé par le demandeur. La provision constituée dans ce dossier à hauteur de 25 M€ a de ce fait été reprise, comme non utilisée, au sein de la ligne « Variation nette des provisions » du compte de résultat consolidé.

15.1.2. Cession des lignes à haute tension à RTE

La cession des lignes à haute tension à RTE avait donné lieu à la constatation d'un résultat positif de cession d'actifs de 80 M€ en 2010. Le reste du prix de cession dépendait, depuis, de la résolution d'une procédure d'arbitrage entre les deux parties, qui s'est terminée le 10 septembre 2015. En conséquence, un produit de cession complémentaire de 50 M€ a été constaté en résultat de cession d'actifs par SNCF Mobilités au 30 juin 2015.

15.2. LITIGES EN COURS

15.2.1. Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. Une première notification a été reçue le 28 juillet 2011 avec un certain nombre de griefs tous rejetés en réponse par Fret SNCF principalement au motif que l'atteinte à la concurrence n'est jamais établie. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence maintenant les griefs initiaux. La SNCF, devenue SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015 (voir note 2), y a répondu juridiquement le 28 mai 2012 en les contestant tous. Elle insiste sur le caractère infondé des griefs et l'absence d'atteinte à la concurrence. L'audience devant le collège de l'Autorité de la concurrence s'est déroulée le 7 septembre 2012 et la décision a été rendue le 18 décembre 2012. Huit griefs sur les treize initiaux ont été écartés, l'Autorité considérant que les pratiques visées n'étaient pas établies. Pour quatre des cinq griefs retenus, la SNCF a été condamnée à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. Concernant le dernier grief, l'Autorité a prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique.

En janvier 2013, le Groupe a déposé un recours auprès de l'Autorité de la concurrence sur l'ensemble des griefs notifiés. Le paiement de l'amende est intervenu en mai 2013. Une audience devant la Cour d'appel de Paris s'est tenue le 22 mai 2014, à l'occasion de laquelle le Président a fixé la date du délibéré au 30 octobre 2014. La Cour d'Appel de Paris 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 la SNCF à 48 M€. La SNCF a obtenu le remboursement de la somme de 13 M€.

ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation respectivement les 4 et 9 décembre 2014. Leurs mémoires ampliatifs ont été communiqués début avril 2015 ; celui en réponse de SNCF Mobilités le 2 juin 2015. Un mémoire complémentaire doit être déposé au cours du mois de septembre pour le compte de SNCF Mobilités.

15.2.2. Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie

Une enquête de l'Autorité de la concurrence est en cours laquelle implique les différents acteurs de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les prix sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a officiellement été reçue début juillet 2014, laquelle a fait l'objet d'une contestation par Geodis et la SNCF. La contestation des griefs a fait l'objet d'un rapport émis par l'Autorité de la concurrence le 22 avril 2015, aux termes duquel celle-ci a rejeté assez largement les arguments présentés par les différentes parties prenantes. Geodis a fait valoir ses observations en réponse, dans le délai de deux mois prévu par la procédure, et a donc produit un nouveau rapport. La prochaine étape est la séance du collège de l'Autorité prévue le 30 septembre 2015 à la suite de laquelle les conclusions seront connues dans un délai de huit semaines. A ce stade, le risque financier ne peut être évalué, aucune provision n'est donc à comptabiliser.

15.2.3. Différends avec l'ARAF

SNCF Mobilités est en procédure auprès de l'ARAF sur un litige qui l'oppose au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (voir note 2).

15.2.4. Jugement du Conseil de Prud'hommes de Paris

Le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu ses décisions le 21 septembre 2015 relativement aux recours déposés par des cheminots de nationalité ou d'origine marocaine qui estimaient avoir été lésés dans leurs carrières et leur retraite. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes consolidés semestriels résumés et poursuivra dans les semaines qui suivent l'analyse des incidences de ces décisions.

15.3. AUTRES PROCEDURES JURIDIQUES

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, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015 (voir note 2), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément d'expertise.

Depuis l'accident, SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC 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.

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

16. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

Outre la réalisation, le 1er juillet 2015, des transferts prévus par la Loi portant réforme du ferroviaire et ses décrets d'application et, en septembre 2015, la résolution de la procédure d'arbitrage avec RTE ainsi que la décision rendue par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre d'un litige avec des salariés de nationalité ou d'origine marocaine (voir, respectivement, notes 2 et 15 des comptes consolidés semestriels résumés), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

16.1. UGT INTERCITES

La feuille de route présentée par le gouvernement du 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), précise qu'une nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilités sera conclue dans les prochains mois pour la période 2016-2020. Une concertation est engagée et va se poursuivre afin de faire évoluer l'offre TET.

Il ressort des premières discussions engagées entre SNCF Mobilités et l'Etat que cette nouvelle convention sera équilibrée dans sa durée. De ce fait, n'étant pas en présence d'un nouveau contrat potentiellement

déficitaire, SNCF Mobilités considère ne pas être dans une situation pouvant conduire à provisionner une perte à terminaison à ce titre ou à identifier un indice de perte de valeur des actifs de l'UGT Intercités.

16.2. ACQUISITION D'OHL (OZBURN-HESSEY LOGISTICS) PAR GEODIS

En août 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a conclu un accord pour acquérir l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). Fondé en 1951, cet opérateur emploie plus de 8 000 professionnels du transport et de la logistique, exploite plus de 120 centres de distribution en Amérique du Nord et dispose de plus de 3,4 millions de mètres carrés d'espace d'entreposage aménageables. Il fournit des prestations logistiques intégrées au niveau mondial comprenant le transport, l'entreposage, le courtage en douane, le freight forwarding (i.e. le commissionnement sur l'organisation du transport) et le conseil import/export. Avec un chiffre d'affaires de 1,2 milliard d'euros, OHL est parfaitement complémentaire en termes d'implantation géographique et de portefeuille clients avec Geodis. La transaction entrera en vigueur après accomplissement des formalités réglementaires d'usage. Libellée en dollars américains, elle a fait l'objet d'une opération de couverture.

16.3. COUVERTURE D'ECHEANCES D'EMPRUNTS EN FRANCS SUISSES

Fin août et début septembre 2015, SNCF Mobilités a réalisé des opérations financières pour couvrir le risque de change sur des échéances de remboursement d'emprunts en Francs suisses attendues en octobre et novembre 2015 à hauteur de 68 MCHF.

17. PERIMETRE

Les variations significatives constatées sur le périmètre au cours de la période sont liées :

- A la création de l'entreprise ferroviaire Thalys qui rentre en intégration globale dans le périmètre avec un pourcentage de détention de 60% (voir note 3).
- Au changement de méthode de consolidation d'EIL qui passe de mise en équivalence à intégration globale avec le même pourcentage de détention à 55% (voir note 3).

**SNCF Mobilités (anciennement Société Nationale
des Chemins de fer Français)**

**Rapport des commissaires aux comptes sur
l'information financière semestrielle**

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine cedex

Ernst & Young Audit
1-2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris- La Défense 1

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015)

SNCF Mobilités (anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)
2, place aux Etoiles
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés du groupe SNCF Mobilités, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives, obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

En lien avec les travaux menés sur la définition de la nouvelle trajectoire financière du groupe public ferroviaire, un nouveau plan stratégique et financier a été élaboré par la Direction de SNCF Mobilités (note 1.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés). Ce plan a conduit la Direction à identifier des indices de perte de valeur de certains actifs dont les conséquences sont précisées dans les notes 2.3, 2.4, 6 et 9 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés.

Les notes 1.2.3, 2.3 et 9 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés indiquent que certaines hypothèses structurantes de ce plan sont toujours en cours de discussion entre SNCF Mobilités et l'Etat dans la perspective de l'élaboration du Contrat cadre stratégique du groupe public ferroviaire et du Contrat de Performance de SNCF Mobilités prévus par la loi du 4 août 2014. Dans ce contexte, dans l'attente de l'arbitrage de l'Etat et compte tenu d'une sensibilité significative du test de perte de valeur à ces hypothèses, aucune nouvelle perte de valeur n'a été comptabilisée au 30 juin 2015 pour les actifs de l'unité génératrice de trésorerie TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) (note 2.3) ainsi que pour les actifs d'impôts différés (note 9). A l'issue de l'arbitrage de l'Etat sur ces hypothèses structurantes, la valeur recouvrable de ces actifs pourrait ainsi différer de manière extrêmement significative de celle comptabilisée au 30 juin 2015. Compte tenu de cette situation nous ne sommes pas en mesure d'apprécier la valeur des actifs concernés figurant au bilan de l'entreprise pour 4,8 milliards d'euros.

Sur la base de notre examen limité et sous cette réserve, nous n'avons pas relevé d'autres anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 1.2.3, 2.4, 6 et 16.1 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés qui exposent le contexte et les incertitudes pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par SNCF Mobilités pour apprécier la valeur recouvrable des actifs de ses unités génératrices de trésorerie Gares & Connexions et Intercités. La réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité du test de perte de valeur à ces dernières étant très élevée, l'estimation des valeurs de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés condensés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 25 septembre 2015

Les commissaires aux comptes

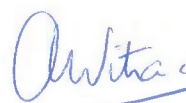
PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit



Laurent Daniel

Philippe Vincent



Christine Vitrac



Denis Thibon