

31 DÉCEMBRE 2015

RAPPORT FINANCIER SNCF MOBILITÉS

O1 — RAPPORT D'ACTIVITÉ
PAGE 04

O2 — COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS
PAGE 26

O3 — RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT
D'ENTREPRISE ET LE CONTRÔLE
INTERNE DU GROUPE SNCF MOBILITÉS
PAGE 111

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 12 FÉVRIER 2015

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

GUILLAUME PEPY
LE PRÉSIDENT



MATHIAS EMMERICH
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ
PERFORMANCE



01 — RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS. En millions d'euros

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2015	06	RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	09	GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	25
1. Événements majeurs de l'exercice	06	4. Commentaire général sur les résultats du groupe	09	11. Le Conseil d'administration	25
2. Chiffres clés	08	5. Activités et résultats des secteurs	12	12. L'équipe dirigeante	25
3. Événements postérieurs à la clôture	08	6. Investissements nets et endettement net	18		
		7. État de situation financière consolidé et ratios	20		
		8. Relations financières avec l'État, SNCF Réseau et les collectivités locales	21		
		9. Volet social	22		
		10. Enjeux et perspectives	24		

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2015

1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE 2015

1.1. RÉFORME 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 1^{er} 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 1^{er} janvier 2015, avec la mise en œuvre d'un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC (Établissement 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 1^{er} 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 1^{er} 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 jusqu'au 30 juin 2015 et sont reclassés de même pour le compte de résultat comparatif. Depuis le 1^{er} juillet 2015, il n'y a plus d'éléments relatifs à la branche SNCF Infra dans le compte de résultat. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils étaient reclassés au 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. Ils sont sortis du groupe le 1^{er} juillet 2015.

Par ailleurs, des actifs non courants et des entités ont été transférés au nouvel EPIC de tête, la nouvelle SNCF. Ces actifs non courants et les actifs et passifs de ces entités identifiés à la clôture étaient reclassés 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 au 31 décembre 2014. Ils sont sortis du groupe au 1^{er} juillet 2015.

Les informations détaillées sont présentées en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

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 3.1 des comptes consolidés annuels).

1.2. PERTES DE VALEUR Indices de perte sur l'UGT TGV France et Europe (à 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'État, 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 et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (voir note 4.3.2), 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 4.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) 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 qui conduisent à constater des dépréciations la Direction de SNCF Mobilités complémentaires de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 38 M€ sur le Corporate au titre des actifs de support au 31 décembre 2015. Les informations détaillées sont données en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

À la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant au secteur Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) 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 annuels :

— L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer à compter de l'horaire de service de 2014, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués auparavant.

— 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'ARAFER 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'État.

L'ARAFER a par la suite émis un avis favorable définitif concernant le DRG 2016 (sur la base d'un taux de rémunération ramené à 6,9%) et un avis favorable sur le projet de DRG 2017, établi sur la base d'un taux de 6,9%, et prenant acte que le projet de refonte du modèle économique et tarifaire en cours pourrait aboutir d'ici l'été 2016 et donner lieu par conséquent à une nouvelle version du DRG 2017.

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.

Au 30 juin 2015, des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction de SNCF Mobilités (voir note 4.3.2). Ils ont abouti à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, maintenue inchangée au 31 décembre 2015 en l'absence d'élément significatif nouveau sur le second semestre. Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

1.3. REGROUPEMENTS D'ENTREPRISE

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 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle 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 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

En novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle de l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

1.4. AMENDE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR L'ACTIVITÉ DE MESSAGERIE

Suite à l'enquête menée sur le secteur de la messagerie, l'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 15 décembre 2015. L'amende infligée au groupe SNCF Mobilités, de 196 M€, a été comptabilisée sur la ligne « Autres achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La marge opérationnelle sans cette amende s'élève à 2 597 M€. Les informations détaillées sont données en note 4.5.2.1 des comptes consolidés annuels.

1.5. PERTE À TERMINAISON SUR L'ACTIVITÉ INTERCITÉS

La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire. Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant d'éviter que la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) ressorte en déficit, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État. En conséquence, une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée sur l'activité Intercités pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016. Les informations détaillées sont données en note 4.5 des comptes consolidés annuels.

2. CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾⁽²⁾
Chiffre d'affaires	29 296	27 243
Marge opérationnelle	2 401	2 382
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 597	2 382
Résultat opérationnel courant	562	677
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-1 328	1 049
Résultat financier	-265	-412
Résultat net - part du groupe	-2 178	604
Capacité d'autofinancement	1 654	2 057
Investissements nets	1 845	2 168
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	489	684
ROCE ⁽³⁾	2,8%	3,9%
Effectifs	196 152	245 763

⁽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 1.1 des événements majeurs de l'exercice 2015).

⁽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 annuels).

⁽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.

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2014
Endettement net	7 772	7 405
Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de la branche SNCF Infra	7 772	7 125

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1. ÉMISSION D'EMPRUNTS

Le groupe a émis un emprunt sur le marché, en janvier 2016, pour 250 M€ à taux fixe sur une durée de 15 ans avec un swap à taux variable.

3.2. PERTE DE CONTRÔLE DANS AKIEM

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100% Akiem, le groupe a cédé 50% des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération dépend de la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, qui devrait intervenir sur le premier semestre 2016. À partir de cette date, la société Akiem sera comptabilisée par mise en équivalence. En application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

3.3. INTERCITÉS

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

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

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

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

Le Secrétaire d'État aux Transports précise que des décisions seront prises par l'État au fur et à mesure d'éventuels accords avec les Régions sur les lignes de jour, et en fonction du résultat de l'Appel à Manifestation sur les lignes de nuit, et au plus tard au 1^{er} juillet 2016.

À date, ces annonces ne remettent pas en considération l'appréciation du groupe quant au montant de la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la future convention (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

4. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾⁽²⁾	2013	Variation 2015 vs 2014
Chiffre d'affaires	29 296	27 243	2 053	7,5%
Péages	-4 179	-3 702	-477	12,9%
Achats et charges externes hors péages	-11 519	-10 397	-1 122	10,8%
Impôts et taxes	-996	-991	-5	0,5%
Charges de personnel	-10 623	-10 167	-456	4,5%
Autres produits et charges	422	396	26	6,4%
Marge opérationnelle	2 401	2 382	19	0,8%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 597	2 382	215	9,0%
Dotations aux amortissements	-1 581	-1 498	-83	5,6%
Variation nette des provisions	-258	-207	-50	24,3%
Résultat opérationnel courant	562	677	-115	-17,0%
Résultat de cession d'actifs	240	238	2	0,8%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	686	0	685	n/a
Pertes de valeur	-2 742	126	-2 869	-2 270,8%
Résultat opérationnel	-1 254	1 042	-2 296	-220,4%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-73	7	-80	-1 115,1%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-1 328	1 049	-2 376	-226,6%
Coût financier net des avantages du personnel	-6	-102	97	-94,4%
Coût de l'endettement financier net et autres	-260	-309	50	-16,1%
Résultat financier	-265	-412	146	-35,6%
Résultat avant impôt	-1 593	637	-2 230	-350,0%
Impôt sur les résultats	-652	-241	-411	170,4%
Résultat net des activités ordinaires	-2 245	396	-2 641	-667,1%
Résultat net d'impôt des activités transférées	69	227	-157	-69,4%
Résultat net de l'exercice	-2 176	623	-2 798	-449,4%
Résultat net - Part du groupe	-2 178	604	-2 783	-460,7%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	3	19	-16	-85,3%
<i>Marge opérationnelle hors amende concurrence/ chiffre d'affaires</i>	<i>8,9%</i>	<i>8,7%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant/chiffre d'affaires</i>	<i>1,9%</i>	<i>2,5%</i>		
<i>ROCE ⁽³⁾</i>	<i>2,8%</i>	<i>3,9%</i>		

⁽¹⁾ Retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir note 4.2 des comptes consolidés annuels). 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 annuels).

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

4.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES

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

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
Transilien, Régions et Intercités	Variations de périmètre 2015	
	Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect	16
	Création de l'EPIC SNCF- effet indirect	7
Voyages SNCF	Variation de périmètre 2014⁽¹⁾	
	Cession Avanti	-5
	Variations de périmètre 2015	
	Création Thalys International	138
	Prise de contrôle Eurostar International Limited (EIL)	707
	Prise de contrôle EIL- effet indirect	-47
	Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect	2
	Création de l'EPIC SNCF- effet indirect	2
	Variation des taux de change	5
	Gares & Connexions	Variations de périmètre 2015
Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect		30
Création de l'EPIC SNCF- effet indirect		8
Prise de contrôle EIL - effet indirect		-8
SNCF Logistics	Variations de périmètre 2014⁽¹⁾	
	Cession Ciblex	-100
	Cession Messagerie italienne	-62
	Variation de périmètre 2015	
	Prise de contrôle Akidis	2
	Acquisition du Groupe OHL	258
	Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect	46
	Création de l'EPIC SNCF- effet indirect	2
	Variation des taux de change	160
	Keolis	Variations de périmètre 2014⁽¹⁾
Acquisition Nettbus Danemark		33
Variations de périmètre 2015		
Acquisition Striebig		23
Acquisition Voyages Doppagne		3
Acquisition groupe ATE		81
Acquisition Schloemer Verkehrsbetrieb GmbH		4
Acquisition Van Rompaye NV		2
Acquisition KBO et ses filiales		11
Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect		1
Variation des taux de change		74
Corporate	Variations de périmètre 2015	
	Acquisition Ouicar	1
	Déconsolidation SNCF Infra- effet indirect	118
	Création de l'EPIC SNCF- effet indirect	12
	Création de l'EPIC SNCF- effet direct	-29
	Prise de contrôle EIL - effet indirect	2
	Variation des taux de change	0
Total des effets périmètre et change	1500	

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

4.2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 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 1.1 des événements majeurs de l'exercice 2015).

4.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 29 296 M€ à fin décembre 2015, soit une augmentation de 2 053 M€ (+7,5%) par rapport à 2014 qui s'explique par :

- un effet périmètre pour 1 261 M€ (voir 4.1),
- un effet change pour 239 M€ (voir 4.1),
- une variation organique pour le groupe de 553 M€ (+2,0%) ; celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien, Régions et Intercités	207 M€,	+2,7%
Voyages SNCF	93 M€,	+1,7%
Gares & Connexions	51 M€,	+16,7%
SNCF Logistics	-48 M€,	-0,6%
Keolis	315 M€,	+7,2%

4.2.2 Marge opérationnelle

À 2 401 M€ en 2015, la marge opérationnelle s'améliore de 19 M€, soit de 0,8%. Hors amende concurrence, la marge opérationnelle est de 2 597 M€ et s'améliore de 215 M€. Le taux de marge opérationnelle (hors amende concurrence) sur chiffre d'affaires passe de 8,7% à 8,9% entre 2014 et 2015.

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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation 2015 vs 2014		Variation 2015 vs 2014 à périmètre et change constants	
			Montant	Taux	Montant	Taux
Chiffre d'affaires (CA)	29 296	27 243	2 053	7,5%	553	2,0%
Charges de personnel	-10 623	-10 167	-456	4,5%	-376	3,7%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-10 045	-8 905	-1 140	12,8%	-245	2,7%
Péages	-4 179	-3 702	-477	12,9%	-156	4,2%
Énergie de traction et carburant	-1 053	-1 096	43	-3,9%	90	-8,2%
Impôts et taxes	-996	-991	-5	0,5%	-14	1,4%
Marge opérationnelle (MOP)	2 401	2 382	19	0,8%	-147	-6,2%
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2 597	2 382	215	9,0%	49	2,0%
Taux MOP hors amende concurrence / CA	8,9%	8,7%				

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

Les **charges de personnel** augmentent de 376 M€, soit +3,7% ; cette évolution s'explique principalement par la croissance de l'activité de Keolis qui s'accompagne d'une hausse de ses charges de personnel de 224 M€.

Les **achats et charges externes** (hors péages, énergie de traction et carburant) et **autres produits et charges** sont affectés à hauteur de 196 M€ par l'amende concurrence (voir point 2.1.4 des comptes consolidés annuels). Cette amende impacte les comptes de SNCF Logistics. Hors amende, ce poste est stable.

La hausse des **péages** de 156 M€ (+4,2%) est notamment due pour 75 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 90 M€ (-8,2%) ; l'essentiel de cette évolution est liée à des effets favorables sur les énergies de traction et sur le carburant, en lien avec la baisse du prix du pétrole.

4.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 562 M€, en baisse de 115 M€ par rapport à 2014.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 2,5% en 2014 à 1,9% en 2015.

L'amélioration de la marge opérationnelle de 19 M€ est compensée par l'augmentation des dotations aux

amortissements pour 83 M€ et la variation nette des provisions pour -50 M€. Les dotations aux amortissements sont impactées par la prise de contrôle d'Eurostar pour 122 M€.

4.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 2 296 M€ et s'établit à -1 254 M€.

Les **pertes de valeur** 2015 (-2 742 M€) concernent principalement la dépréciation des actifs TGV pour 2 200 M€ ainsi que de l'unité génératrice de trésorerie Gares & Connexions pour 450 M€ (voir point 1.2 des faits marquants de l'exercice). 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 essentiellement affecté par la prise de contrôle d'Eurostar International Limited (voir point 1.3 des faits marquants de l'exercice).

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 4.1.5 des comptes consolidés annuels). Le reliquat de ce poste se compose essentiellement de cessions immobilières.

4.2.5. Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence

Le solde de ce poste (-73 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.

4.2.6 Résultat financier

Le résultat financier s'améliore de 146 M€ ; cette évolution est liée pour 66 M€ à la variation des effets de juste valeur.

Hors ces effets il s'améliore de 80 M€ du fait notamment de l'évolution des hypothèses d'évaluation de la provision pour avantages du personnel.

4.2.7 Impôt sur les résultats

Le poste se compose principalement de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) pour un montant négatif de 200 M€ et des dépréciations des impôts différés actifs de l'EPIC SNCF Mobilités pour 272 M€.

4.2.8. Résultat net d'impôt des activités transférées

Ce poste est essentiellement lié aux transferts réalisés en 2015 dans le cadre de la réforme.

En 2014, ce résultat avait été affecté par les éléments constitutifs du résultat de la branche SNCF Infra qui allaient être transférés par la loi du 4 août 2014 portant sur la réforme du système ferroviaire.

4.2.9. Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -2 178 M€, contre un gain de 604 M€ en 2014, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 3 M€.

La dégradation de 2 783 M€ du résultat est imputable à hauteur de 2 455 M€ à des éléments non récurrents constitués principalement des pertes de valeurs constatées et de la réévaluation issue de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited.

Le résultat net récurrent recule de -142 M€ et s'établit à +276 M€ à fin décembre 2015.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) diminue de 3,9% à 2,8%.

5. 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, SNCF Logistics et Keolis.

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

SNCF Infra, activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour SNCF Réseau et d'ingénierie, intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est

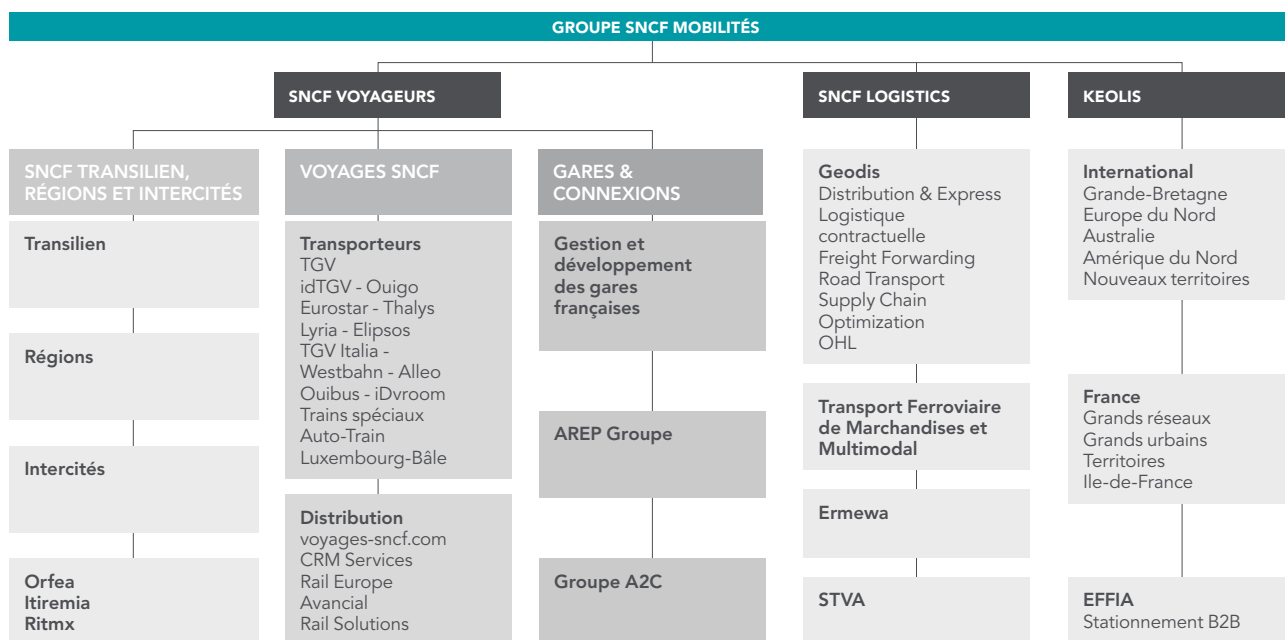
sortie du groupe SNCF Mobilités au 1^{er} juillet 2015 (voir point 1.1 des Événements majeurs de l'exercice), et ne contribue plus, à partir de cette date, aux résultats et au bilan consolidés.

Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant, et détaillées dans la note 4.2.3 ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

— « Résultat net d'impôt des activités transférées » aux comptes de résultat 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 31 décembre 2014.

L'activité de SNCF Infra est toujours commentée au point 5.6.



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) :

En millions d'euros	SNCF							SNCF Infra ⁽¹⁾	SNCF Mobilités
	Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	SNCF Logistics	Keolis	Corporate			
Chiffre d'affaires	7 872	6 746	356	9 070	4 907	345	2 760	29 296	
Marge opérationnelle	539	867	220	295	261	219	63	2 401	
Résultat opérationnel courant	201	308	102	-68	28	-9	4	562	
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	201	205	101	-65	50	-4	5	489	
Investissements nets	-163	-599	-183	-309	-277	-248	-65	-1 845	

⁽¹⁾ Les données de SNCF Infra ne contribuent pas au compte de résultat de SNCF Mobilités (voir point 1.1 des faits marquants de l'exercice)

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

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

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

5.1. SNCF TRANSILIEN, RÉGIONS ET INTERCITÉS

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

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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	7 872	7 610	262
Marge opérationnelle (MOP)	539	426	113
MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien, Régions et Intercités	6%	5%	
Résultat opérationnel courant	201	150	51
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	201	150	51
Investissements nets	-163	-470	307

⁽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 annuels).

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.

— Le contrat d'exploitation liant Transilien au STIF pour la période 2016-2019 a été signé en novembre. Il prévoit 12,6 milliards d'euros engagés sur quatre ans.

— Le STIF et la Région Ile-de-France valident la tarification unique pour le pass Navigo (toutes zones) à partir de septembre 2015. La baisse de recettes voyageurs associée est intégralement compensée par le STIF.

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.

— Le Conseil régional de Franche-Comté a voté la commande de 7 rames REGIOLIS supplémentaires portant à 16 le nombre total de rames REGIOLIS de la région. La livraison de ces 7 rames s'échelonne d'avril à juillet 2018. Elles circuleront sur les axes majeurs de TER Franche-Comté : Dijon – Besançon – Belfort et Belfort – Besançon – Lyon.

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 jusqu'à fin 2015.

— 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. Il a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire, dans l'attente de la finalisation des négociations de la nouvelle convention pour la période 2016-2020.

— Une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016 (voir point 1.5 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 262 M€ (3%) par rapport à 2014. Retraité des effets du mouvement social de juin 2014 et des effets périmètre, cette croissance s'établit à +93 M€ (+1,2%) dont +57 M€ (+2,1%) sur l'activité Transilien et +52 M€ sur l'activité Régions (+1,3%) ; l'activité de Intercités recule quant à elle de 19 M€ (-1,9%).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien, Régions et Intercités progresse de 113 M€ (26%) entre 2014 et 2015. Hors effet du mouvement social de juin 2014 la marge opérationnelle s'établit à +25 M€.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'améliore de 51 M€ en lien avec la marge opérationnelle. Il est en partie compensé par une hausse des dotations aux amortissements de 38 M€ et par une évolution défavorable de la variation nette des provisions de 23 M€.

— Investissements nets

Les investissements diminuent sensiblement (307 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 2016

Transilien

— 2016 sera la première année du nouveau contrat STIF 2016-2019. Transilien devra répondre aux nouvelles attentes en termes de demande de transport et de qualité de service (régularité et confort).

— L'année 2016 marquera le début des travaux du Tram-Train Massy-Évry. Le plan de financement a été approuvé par le conseil d'administration du STIF en octobre 2015.

Régions

— Avec la réorganisation des régions, SNCF Mobilités devra proposer aux conseils régionaux nouvellement élus, une offre permettant d'intégrer les différents modes de transport et de services afin de renforcer la compétitivité de l'activité.

Intercités

— Intercités va intensifier en 2016 ses actions commerciales et marketing afin de reconquérir ses clients dans la continuité de celles engagées en 2015.

— Une nouvelle convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire devrait être conclue courant 2016 pour la période 2016-2020. Les discussions entre l'État et Intercités sont en cours.

5.2. VOYAGES SNCF

VOYAGES SNCF			
EPIC		FILIALES	
TRANSPORTEURS	TGV France Ouigo	iDTGV	
	TGV Europe	Eurostar Westbahn Lyria Élipsos	Thalys Alleo TGV Italia
	Auto-Train Luxembourg-Bâle Trains spéciaux	Ouibus	iDVroom
DISTRIBUTION		voyages-sncf.com CRM Services Rail Europe Avanciaal Rail Solutions	

Voyages SNCF propose à ses clients :

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

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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	6 746	5 848	898
Marge opérationnelle (MOP)	867	680	187
MOP/CA aux bornes de Voyages SNCF	11,7%	10,4%	
Résultat opérationnel courant	308	276	32
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	205	273	-68
Investissements nets	-599	-477	-122

⁽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 annuels).

Faits marquants

— La transformation de Thalys en entreprise ferroviaire est effective depuis le 1^{er} avril. L'entreprise ferroviaire, THI Factory détenue par SNCF (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 1.3 des Événements majeurs de l'exercice).

— 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 1.3 des Événements majeurs de l'exercice).

— Renfe et SNCF Mobilités ont renouvelé leur collaboration en matière de grande vitesse en signant un nouvel accord commercial pour la période 2014-2018.

— Un nouvel accord de coopération entre SNCF et Deutsche Bahn a été signé le 23 juillet pour les trajets à grande vitesse entre la France et l'Allemagne pour la période 2016-2020.

— Au cours de l'exercice, Voyages SNCF a développé son offre de transport à l'international en proposant notamment une nouvelle desserte de Marseille depuis Londres avec Eurostar ainsi que de nouvelles offres domestiques avec Ouibus et Ouigo.

— Suite à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique et financier, le Groupe a constaté une perte de valeur chez TGV pour 2 200 M€ (voir point 1.2 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression de 898 M€ (+15,3%). Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 799 M€ dont le détail figure dans le point 4.1,
- un effet change favorable de 5 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de 93 M€ (+1,7%). Cette croissance est due principalement au contre-effet favorable sur 2015 de la grève de juin 2014 ainsi qu'à la réussite de la politique commerciale et ce, malgré l'impact défavorable des attentats en 2015.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 187 M€ ; à périmètre et taux de change constants cette croissance est ramenée à 60 M€. Hors effet du mouvement social de juin 2014, la marge opérationnelle est stable.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF croît de 32 M€ et s'établit à 308 M€ ; le résultat opérationnel est notamment impacté par l'effet de la prise de contrôle d'EIL sur le niveau des dotations aux amortissements.

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

Sur les cinq premiers mois de l'année 2015, la quote-part de résultat net d'Eurostar s'établit à -91 M€ contre +4 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 nets s'élèvent à 599 M€ en 2015, contre 477 M€ en 2014. Cette évolution s'explique notamment par un effet périmètre de 108 M€ lié à la prise de contrôle de EIL.

Perspectives 2016

— Voyages SNCF prévoit de généraliser la politique de petits prix afin d'augmenter le trafic et d'aller chercher des clients sur de nouveaux usages.

— Ouigo poursuivra son développement en proposant huit nouvelles destinations à l'ouest et au nord de la France.

— Ouibus prévoit de se concentrer sur 4 grands enjeux en 2016 : consolider l'offre existante, renforcer son agilité pour coller au mieux à la demande, travailler l'expérience client et améliorer l'accueil des voyageurs dans les gares routières.

5.3. GARES & CONNEXIONS

GARES & CONNEXIONS	
EPIC	FILIALES
Gestion et développement des gares françaises	AREP Groupe Groupe A2C

Gares & Connexions a pour mission 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	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	356	275	82
Marge opérationnelle (MOP)	220	251	-31
MOP / CA aux bornes de Gares & Connexions	18,2%	21,3%	
Résultat opérationnel courant	102	107	-5
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	101	107	-6
Investissements nets	-183	-168	-16

⁽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 annuels).

Faits marquants

— L'année 2015 a été marquée 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 et tarifaire. Dans ce contexte et suite aux décisions et avis de l'ARAFER rendus en 2015 et qui sont défavorables à Gares & Connexions, un test de perte de valeur a été réalisé au 30 juin 2015 sur la base de sa trajectoire financière cible aboutissant à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie (voir point 1.2 des Événements majeurs de l'exercice).

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Gares & Connexions est en progression de 82 M€ (+29,8%). Cette évolution est portée par la progression de l'activité d'AREP à l'international et par celle des redevances de concessions en gare.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 31 M€ entre 2014 et 2015. L'essentiel de cette baisse porte sur l'activité régulée, en lien avec les décisions de l'ARAFER mentionnées ci-dessus.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 5 M€ ; il est impacté par une baisse des dotations aux amortissements de 24 M€ du fait notamment des pertes de valeur constatées au 30 juin 2015 sur les actifs de Gares & Connexions.

— Investissements nets

La croissance du volume d'investissements de Gares & Connexions (16 M€) est en lien avec les programmes de modernisation et de rénovation des gares tant en Ile-de-France (schéma directeur d'accessibilité) qu'en province (pôles d'échanges multimodaux).

Perspectives 2016

— En 2016, Gares & Connexions aura un programme d'investissements ambitieux. Les investissements se concentreront sur les pôles d'échanges multimodaux, les programmes de services et règlementaires dont l'accessibilité, l'information voyageurs ainsi que les programmes de mise en conformité et d'intermodalité.

— L'année 2016 sera également marquée par l'ouverture des commerces en gare le dimanche dans douze grandes gares de France.

— 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).

5.4. SNCF LOGISTICS

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

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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	9 070	8 812	258
Marge opérationnelle (MOP)	295	431	-136
Marge opérationnelle hors amende concurrence	491	431	60
MOP hors amende concurrence/ CA aux bornes de SNCF Logistics	5,3%	4,8%	
Résultat opérationnel courant	-68	43	-111
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-65	33	-98
Investissements nets	-309	-290	-19

⁽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 annuels).

Faits marquants

— Geodis a enrichi son offre de freight forwarding et de logistique contractuelle aux États-Unis avec l'acquisition d'OHL, Ozburn-Hessey Logistics (voir point 1.3 des Événements majeurs de l'exercice). OHL fournit des prestations logistiques intégrées au niveau mondial, comprenant le transport, l'entreposage, le courtage en douane, le freight forwarding et le conseil en import/export. Son chiffre d'affaires annuel s'élève à 1,2 Md€.

— Geodis a engrangé au cours de l'année 2015 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 l'État du 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) ainsi que de nouveaux contrats de transport d'hydrocarbures et de GPL en France et dans l'Union Européenne.

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 258 M€ (+2,9%) par rapport à 2014. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +147 M€ dont le détail figure dans le point 4.1,
- un effet change pour +160 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en léger retrait de 0,6% (-48 M€). Le retrait concerne les métiers Road transport et Supply Chain Optimization de Geodis et STVA alors que le chiffre d'affaires progresse notamment sur les activités Distribution & Express et Freight Forwarding à l'international chez Geodis et sur le pôle Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises.

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 136 M€ ; après prise en compte des effets périmètre et change et hors impact de l'amende concurrence (voir point 1.4 des faits marquants de l'exercice), la marge opérationnelle croît de 32 M€ dont 49 M€ pour le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal. Avec une progression de 30 M€ de sa marge opérationnelle, Fret SNCF poursuit son plan de redressement.

— Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 111 M€ ; à la croissance de la marge opérationnelle s'ajoutent :

- la baisse des dotations aux amortissements de 33 M€ du fait notamment des pertes de valeurs constatées sur les actifs de Fret SNCF et STVA en 2014 ;

- la variation nette des provisions (dotation nette de 75 M€ en 2015 contre une dotation nette de 66 M€ en 2014).

— Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en croissance de 19 M€ ; l'évolution est portée principalement par Geodis avec 12 M€.

Perspectives 2016

— SNCF Logisitics prévoit une hausse de son activité traduisant un développement commercial volontariste dans un environnement contrasté ainsi qu'un renforcement de son chiffre d'affaires à l'international (Europe/Asie/États-Unis).

— Geodis verra sa marge opérationnelle progresser grâce à la poursuite des actions de productivité et à l'apport de l'activité de Freight Forwarding.

— Fret SNCF poursuivra sa politique de redressement dans la continuité de la trajectoire amorcée depuis 2010 montrant une amélioration continue de la marge opérationnelle.

— L'activité Transport multimodal prévoit pour 2016 de commencer les premiers investissements sur l'Autoroute Ferroviaire Calais-Orbassano et de démarrer l'exploitation de l'Autoroute Ferroviaire Calais-Le Boulou.

— Le 5 février 2016, le Groupe a cédé 50% des titres d'Akiem à un partenaire investisseur. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif (voir note 3.2 des événements postérieurs à la clôture).

5.5. KEOLIS



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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	4 907	4 361	546
Marge opérationnelle (MOP)	261	261	0
MOP / CA aux bornes de Keolis	5,2%	5,9%	
Résultat opérationnel courant	28	44	-16
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	50	59	-9
Investissements nets	-277	-247	-30

⁽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 annuels).

Faits marquants

— En 2015, Keolis en France a notamment vu le renouvellement des contrats au Mans, à Châteauroux, à Vesoul, du Blanc Argent (licence ferroviaire) et le prolongement de Lorient et Arras. EFFIA a notamment gagné le parc des plages de Marseille et a réussi le lancement du P+R Bordeaux (5 500 places). En Europe Continentale, Keolis a renouvelé le contrat Hellweg Netz en Allemagne, a gagné le contrat de bus d'Odense et le contrat de tramway d'Aarhus au Danemark, a gagné l'appel d'offres ferroviaire de Zwenzwoke ainsi que le contrat de bus d'Utrecht aux Pays-Bas et a remporté le contrat de bus de Dalarna en

Suède. Au Royaume-Uni Keolis a inauguré deux nouvelles lignes contribuant à quasi doubler la taille du réseau du tramway de Nottingham. En Amérique du Nord, Keolis a renouvelé le contrat urbain de MRC les Moulins au Canada ainsi que le contrat ferroviaire de VRE aux États-Unis.

— Le 1^{er} mai 2015, Keolis Downer (détenue par Keolis à 51% et Downer EDI à 49%), leader de l'exploitation du tramway en Australie, a fait l'acquisition d'Australian Transit Enterprises (ATE), l'un des principaux opérateurs de bus du pays. Keolis Downer devient grâce à cette acquisition l'opérateur privé n°1 de transport public multimodal en Australie. Fondée en 1974, l'entreprise familiale ATE n'a depuis cessé de croître pour atteindre en 2014 190 millions de dollars australiens (136 M€) de chiffre d'affaires. Basé à Brisbane, ATE dispose d'une flotte de près de 1 000 bus et exploite des lignes urbaines, interurbaines et scolaires dans trois États : Australie-Méridionale (Adelaïde), Australie-Occidentale (Perth) et Queensland (Brisbane).

— Dans le secteur des nouvelles solutions de mobilités connectées Keolis a créé la filiale Kisio qui regroupe les expertises de Solutions et Services de Keolis autour de 5 pôles d'expertises (expertises analytiques avec Kisio Analysis, expertises projectives avec Kisio Consulting, expertises opérationnelles avec Kisio Services, expertises scientifiques et industrielles avec Kisio Solutions et expertises digitales avec Kisio Digital) et développe de nombreux projets de services pour l'ensemble des autorités organisatrices des transports.

Résultats de l'exercice 2015

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 546 M€ (+12,5%) par rapport à 2014. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 158 M€ dont le détail figure dans le point 4.1,
- un effet change favorable de 74 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis progresse de 315 M€ (+7,2%), tiré par l'activité à l'international (+311 M€ soit +18.6%) principalement en Australie, en Grande-Bretagne (Londres) et aux États-Unis (Boston).

— Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis est stable entre 2014 et 2015.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis se dégrade de 16 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 bénéficie d'une progression de 6 M€ du résultat net des sociétés anglaises de Keolis entre 2014 et 2015.

— Investissements nets

Les investissements de Keolis progressent de 30 M€, principalement dans l'interurbain et l'urbain.

Perspectives 2016

— Début janvier 2016, EFFIA devient actionnaire industriel de référence de la Société anonyme d'économie mixte d'exploitation du stationnement de la Ville de Paris (SAEMES), à hauteur de 33,27%. EFFIA, qui gère déjà plus de 30 000 places en Ile-de-France, se rapproche ainsi du deuxième opérateur de stationnement francilien en chiffre d'affaires, la SAEMES (45 millions d'euros de chiffre d'affaires - 25 000 places).

La SAEMES opère de nombreux ouvrages majeurs, notamment le premier parking de Paris en termes de revenus générés, Lyon-Méditerranée, situé Gare de Lyon.

— Le groupe Keolis a annoncé le 14 janvier, l'acquisition des Transports Daniel Meyer, acteur majeur du transport par bus et autocars sur le territoire francilien. Avec cette opération stratégique de croissance, Keolis se renforce en Île-de-France et conforte son positionnement sur les futurs projets liés au Grand Paris Express.

5.6. SNCF INFRA

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

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

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

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

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, ni sur l'année 2014.

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2015 ⁽²⁾	1 ^{er} semestre 2014	Année 2014 ⁽¹⁾	Variations ⁽³⁾
Chiffre d'affaires (CA)	2 760	2 593	5 440	167
Marge opérationnelle (MOP)	63	53	354	10
MOP / CA aux bornes de SNCF Infra	2,2%	1,9%	6,2%	
Résultat opérationnel courant	4	-2	240	6
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5	-2	246	7
Investissements nets	-65	-61	-139	-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 annuels).

⁽²⁾ Six mois d'activité avant le transfert à SNCF Réseau.

⁽³⁾ Pour rendre comparable les comptes 2015 avec 2014, nous analyserons les variations entre le premier semestre 2014 et le premier semestre 2015.

Faits marquants du premier semestre 2015

— 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'euros 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

L'analyse des résultats de SNCF Infra est faite avant son transfert à SNCF Réseau (voir point 1.1 des Événements majeurs de l'exercice).

— Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2015 de SNCF Infra diminue de 167 M€ (+3,1%) à 2 760 M€.

— Marge opérationnelle

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

— 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.

6. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

6.1. INVESTISSEMENTS NETS

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Évolution	
Investissements nets	-1 845	-2 168	323	-15%
Cessions	317	436	-119	-27%
Investissements nets des cessions	-1 528	-1 733	204	-12%

Les investissements nets, en diminution de 323 M€ par rapport à 2014, s'établissent à 1 845 M€ au 31 décembre 2015. Cette évolution s'explique principalement par la hausse des encaissements de subventions sur les marchés de renouvellement du matériel roulant pour Transilien (Francilien), Intercités (Regiolis) et des reports de décaissements sur 2016 pour le matériel roulant de Régions (Regiolis et Régio2N).

Le montant des cessions est en diminution de 119 M€ par rapport à 2014 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers ainsi que d'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 4.5 des comptes consolidés annuels).

6.2. ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Évolution
Dettes non courantes	13 876	13 799	77
Créances non courantes	-4 810	-4 389	-421
Dettes nettes non courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	9 066	9 410	-344
Dettes courantes	3 837	4 972	-1 135
Créances courantes	-5 131	-6 977	1 846
Dettes nettes courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	-1 295	-2 005	711
Endettement net	7 772	7 405	366
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,7</i>	<i>1,1</i>	
Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de SNCF Infra	7 772	7 125	646

L'endettement net s'élève à 7,8 milliards d'euros au 31 décembre 2015, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 1,7 (1,1 à fin 2014). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle hors amende concurrence passe de 3,1 fin 2014 à 3,0 fin décembre 2015.

Au cours de l'exercice 2015, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

	Endettement net à l'ouverture	7 405
CAF	-1 654	
Investissements nets	1 845	
Cessions	-317	
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-54	
Croissance externe nette	1 133	
Variation BFR d'exploitation	-294	
Dividende versé à l'État	63	
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-107	
Variation BFR d'impôt	254	
Transfert à SNCF et SNCF Réseau	-494	
Autres	-8	
Endettement net à la clôture	7 772	

6.3. SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

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

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la baisse des dettes de trésorerie pour -0,7 milliard d'euros ;
 - de remboursements d'emprunts obligataires pour -0,6 milliard d'euros ;
 - de nouveaux emprunts contractés auprès des établissements de crédit pour 0,2 milliard d'euros ;
 - des variations de périmètre pour 0,6 milliard d'euros dont la prise de contrôle d'Eurostar International Limited pour +0,3 milliard d'euros et l'acquisition d'OHL pour +0,2 milliard d'euros.
- La créance courante diminue de 1,8 milliard d'euros alors que la dette non courante augmente de 0,4 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -1,3 milliard d'euros ;
- des variations de périmètre pour +0,7 milliard d'euros dont +0,5 milliard d'euros lié à la création du Groupe Public Ferroviaire ;
- du remboursement de la créance SNCF Réseau pour -0,4 milliard d'euros ;
- du remboursement de la créance CDP pour -0,1 milliard d'euros.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 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	9-janv.-15
Moody's	Aa3	Stable	22-sept.-15
Fitch Ratings	AA	Stable	26-oct.-15

6.4. 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.

7. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014 ⁽¹⁾
Écarts d'acquisition	2 571	1 385
Immobilisations incorporelles	1 693	1 086
Immobilisations corporelles	12 394	14 317
Actifs financiers non courants	6 339	5 822
Titres mis en équivalence	450	956
Impôts différés actifs	966	1 169
Actifs non courants	24 413	24 735
Actifs d'exploitation	7 386	6 354
Actifs financiers courants	1 150	1 611
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 024	5 408
Actifs courants	12 560	13 374
Actifs détenus en vue d'être cédés	645	4 086
TOTAL DE L'ACTIF	37 618	42 195
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 531	1 303
Résultat net de l'exercice	-2 178	604
Capitaux propres groupe	4 324	6 878
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	136	106
Capitaux propres totaux	4 460	6 984
Engagements envers le personnel non courants	1 476	1 456
Provisions non courantes	1 093	1 037
Passifs financiers non courants	15 152	13 813
Impôts différés passifs	470	484
Passifs non courants	18 192	16 791
Engagements envers le personnel courants	114	218
Provisions courantes	354	265
Dettes d'exploitation	10 628	9 871
Passifs d'exploitation	11 096	10 354
Passifs financiers courants	3 837	4 972
Passifs courants	14 933	15 326
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	33	3 094
TOTAL DU PASSIF	37 618	42 195
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	1,7	1,1
Endettement net/Marge opérationnelle	3,0	3,1

⁽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 annuels).

L'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2015 les variations significatives suivantes :

— Une hausse des écarts d'acquisition de 1 186 M€ du fait principalement de l'acquisition d'OHL (671 M€), de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited (441 M€) et de la création de l'entreprise ferroviaire Thalys (61 M€) ;

— Une augmentation des immobilisations incorporelles nettes de 607 M€ notamment du fait :
 - des acquisitions nettes de cessions pour +182 M€ ;
 - des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -251 M€ ;
 - de la prise de contrôle d'Eurostar International Limited pour +658 M€ (une partie de l'écart d'acquisition est affecté à la marque pour 223 M€ et à la clientèle pour 260 M€) ;

— Une baisse des immobilisations corporelles nettes de 1 923 M€ à la suite principalement :
 - des acquisitions nettes de cessions pour +1 578 M€ ;
 - des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -4 231 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 506 M€ des titres mis en équivalence dont 481 M€ en lien avec la prise de contrôle d'Eurostar International Limited ;

— Une dégradation du besoin en fonds de roulement de 294 M€ ;

— 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 », les éléments suivants :

- actifs et passifs de SNCF Infra destinés à être transférés à SNCF Réseau au 31 décembre 2014,
 - actifs et passifs des entités identifiées à la clôture de décembre 2014 comme devant être transférées à la nouvelle SNCF,
 - actifs non courants identifiés à la clôture 2014 comme devant être transférés à la nouvelle SNCF,
 - actifs et passifs d'Akiem identifiés à la clôture de décembre 2015 comme étant des actifs et passifs destinés à être cédés.

— Une baisse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net négatif de la période (-2 178 M€), le dividende versé à l'État actionnaire (-63 M€), les incidences négatives des opérations de périmètre Thalys et Eurostar (-540 M€), la variation positive de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (+90 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (+135 M€) et la variation négative des écarts de conversion (-12 M€).

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

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

SNCF Mobilités reçoit :

— d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,

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

8.1. COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

Le chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau était pour beaucoup porté par la branche SNCF Infra transférée au 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir point 1.1 des faits marquants de l'exercice). Le chiffre d'affaires présenté ci-dessous correspond au chiffre d'affaires réalisé par la branche SNCF Infra sur le premier semestre 2015 et présenté sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	1 707	3 315	-1 608
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	460	865	-405
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	1 248	2 450	-1 202
Travaux pour SNCF Réseau	1 132	2 101	-969
Total SNCF Réseau	2 839	5 416	-2 577
Compensations tarifaires régionales	514	509	5
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	4 161	3 998	163
Total Régions et STIF	4 675	4 507	168
Tarifs sociaux	19	26	-7
Défense	146	154	-8
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	298	276	23
Total État	463	455	8
TOTAL	7 978	10 379	-2 401

Les chiffres concernant SNCF Réseau pour 2015 ne représentent que les six premiers mois d'activité avant le transfert (voir point 1.1 des faits marquants de l'exercice).

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF augmentent de 168 M€ par rapport à 2014 suite à la renégociation de certaines conventions et à un développement de l'offre.

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

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

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014	Variation
Subventions d'exploitation	42	41	1
Encaissement sur actifs financiers de concession	787	906	-119
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	546	205	342
TOTAL	1 376	1 152	223

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

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

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

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

9. VOLET SOCIAL

9.1. EFFECTIFS MOYENS

	31/12/2015	31/12/2014	Variation	Variation à périmètre constant et hors transferts internes ⁽¹⁾	
SNCF Transilien, Régions et Intercités	46 740	40 290	+16,0%	6 450	-0,9%
Voyages SNCF	24 113	23 813	+1,3%	300	-2,2%
Gares & Connexions	3 501	3 416	+2,5%	85	+1,8%
SNCF Logistics	52 494	43 517	+20,6%	8 977	-2,4%
<i>dont pôle Geodis</i>	<i>39 636</i>	<i>30 312</i>	<i>+30,8%</i>	<i>9 323</i>	<i>-2,2%</i>
Keolis	55 092	51 602	+6,8%	3 490	+2,0%
Corporate	14 213	30 934	-54,1%	-16 721	-34,4%
SNCF Infra	0	52 193	-100,0%	-52 193	-100,0%
TOTAL	196 152	245 763	-20,2%	-49 611	-25,9%

⁽¹⁾ Effets périmètre significatifs :

— Voyages SNCF : prise de contrôle d'Eurostar International Limited (+1 439), création de Thi Factory (+220) ;

— Keolis : acquisitions du groupe ATE (+1 619), de Nettbus Danemark (+613) et de Picavet / STACA (+117) ;

— SNCF Logistics : acquisition d'OHL (+10 624), cessions de Ciblex et de la Messagerie italienne (-641) ;

— Les transferts internes concernent principalement la « décentralisation » de moyens de production (entretien du matériel roulant, conduite et accompagnement des trains) vers les activités voyageurs.

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 (+359) et à l'international (+1007, notamment aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en Inde).

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

Les variations des effectifs sur les activités SNCF Infra et Corporate proviennent des transferts à SNCF Réseau et à l'EPIC SNCF au 1^{er} juillet 2015 (voir point 1.1 des Événements majeurs de l'exercice).

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

	Exercice 2015	Exercice 2014	Exercice 2013	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010
Société mère ⁽¹⁾	90 429	154 272	155 371	156 110	156 047	157 894
Filiales	105 723	91 491	89 200	87 844	89 043	83 084
TOTAL	196 152	245 763	244 570	243 954	245 090	240 978

⁽¹⁾ Y compris effectif détaché.

9.2. PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS SUR 2015

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

— un accord sur l'intéressement a été signé le 30 juin 2015,

— un accord relatif au maintien des périmètres de compétence et des dotations allouées aux Comités d'Entreprise a été signé le 8 juillet 2015,

— un accord relatif à la durée des mandats signé le 8 juillet 2015,

— un accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2015-2018 signé le 10 juillet 2015,

— le 21 juillet 2015, les protocoles électoraux ont été signés :
 - pour les dispositions pratiques,
 - pour le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités ainsi que pour le Conseil de Surveillance de SNCF,
 - pour les délégués du personnel,

— l'accord sur le Compte Épargne Temps a été signé le 21 septembre 2015,

— un accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2015-2017 a été signé le 22 septembre 2015,

— un accord relatif à l'amélioration de la politique d'aide au logement des salariés du Groupe Public Ferroviaire signé le 29 septembre 2015,

— le 7 octobre 2015, les accords collectifs négociés au niveau de l'EPIC SNCF pour l'ensemble des EPIC constituant le Groupe Public Ferroviaire ont été signés au bénéfice du personnel relevant du régime général de la sécurité sociale. Ils formalisent :
 - un régime de prévoyance « incapacité, invalidité, décès »,
 - un régime de remboursement de « frais de santé »,
 - un régime de maintien de salaire en cas d'incapacité temporaire de travail,

— un accord collectif relatif à l'augmentation du nombre de sièges du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire a été signé le 9 octobre 2015,

— le protocole relatif à la représentation du personnel au Comité Central du Groupe Public Ferroviaire signé le 29 octobre 2015,

— un accord collectif d'intégration des salariés a été signé le 6 novembre 2015,

— un accord relatif au Plan d'Épargne du Groupe SNCF, signé le 13 décembre 2015,
 — un accord sur le travail à temps partiel, signé le 16 décembre 2015,

— un accord Recrutement dans le Groupe Public Ferroviaire et Mobilité Inter EPIC a été signé le 30 décembre 2015.

— l'accord collectif sur les modalités de gestion des activités sociales et culturelles mutualisées au sein du Groupe Public Ferroviaire a été signé le 28 décembre 2015.

Tous ces accords, à l'exception de celui sur l'intéressement, ont un périmètre d'application étendu au Groupe Public Ferroviaire.

10. ENJEUX ET PERSPECTIVES

10.1. AMBITION DE SNCF MOBILITÉS POUR 2016

SNCF Mobilités fixe trois priorités majeures que sont le mass transit, l'international et le digital.

10.1.1. Le mass transit

SNCF Mobilités est un des rares acteurs au monde à maîtriser l'ensemble des modes de transport (modes lourds et légers...) et à disposer de vitrines telles que Transilien ou le réseau de Lyon.

10.1.2. L'international

L'objectif de chiffre d'affaires à l'international pour le budget 2016 est de 34% (29% en 2015), s'inscrivant parfaitement dans les objectifs du plan stratégique. Le Groupe s'appuie principalement sur ses deux filiales Geodis et Keolis pour atteindre cet objectif.

10.1.3. Le digital et le porte-à-porte

SNCF Mobilités a pour ambition de réussir la digitalisation progressive des produits, de la relation client et des process de production. Pour ce faire, un budget de 100 M€ a été alloué. Un fond digital visant à prendre des participations dans des entreprises innovantes a été créé.

SNCF Voyageurs vise une amélioration de la relation clients, une modernisation de la billetterie, mais aussi un déploiement d'offres de porte-à-porte ainsi qu'un renforcement de l'offre (IDPass, IDCab, IDVroom...).

SNCF Logistics met en œuvre une optimisation des process de production et développe de nouveaux services aux clients.

Keolis développe une plate-forme digitale d'intégration et de simplification de la multi modalité.

10.2. DÉCLINAISON PAR MÉTIER

10.2.1. Chez SNCF Voyageurs

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 concurrence intermodale) avec une généralisation de la politique de petits prix TGV et poursuite du développement de l'offre Ouigo avec 8 nouvelles destinations à l'Ouest et au Nord de la France.

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

Mise en œuvre du contrat d'exploitation liant Transilien au STIF (le plus important contrat de SNCF Mobilités en volume d'affaires) sur la période 2016 – 2019.

Poursuite des discussions avec l'État sur le devenir de l'activité Intercités.

Définition d'un nouveau modèle économique afin d'établir un niveau de rentabilité attendu conforme à la politique d'investissement menée après les décisions récentes de l'ARAFER.

10.2.2. Chez SNCF Logistics

Enjeu fort d'intégration de l'acquisition OHL réalisée fin 2015. Poursuite du redressement de Fret SNCF dans la continuité de la trajectoire amorcée depuis 2010.

Poursuite de la croissance commerciale dynamique des Transporteurs Ferroviaires.

10.2.3. Chez Keolis

Préservation du leadership dans le transport urbain. Maintien des efforts de productivité et des ambitions de négociation contractuelles.

Priorité accordée à l'amélioration de la profitabilité des opérations en cours.

10.3. OBJECTIFS FINANCIERS

Dans un environnement économique et géopolitique très incertain, le groupe SNCF Mobilités se fixe cependant des objectifs ambitieux avec une croissance du chiffre d'affaires d'environ +2,0% à périmètre et change constants.

Des plans de performance ambitieux (performance transverse, industrielle et commerciale) dont l'objectif est de dégager +2 Mds€ de cash-flow supplémentaire d'ici 2020.

10.4. INVESTISSEMENTS

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.

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

11. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

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

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

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

— Cinq personnalités choisies par SNCF Mobilités pour la représenter ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. L'ÉQUIPE DIRIGEANTE

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

02— COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF MOBILITÉS

IFRS. En millions d'euros
9, rue Jean-Philippe Rameau – 93212 Saint-Denis Cedex

COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF MOBILITÉS	1	RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	33	6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS	79
	1.1	Application des IFRS	33	6.1 Endettement financier net	79
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	28	1.2 Jugements et estimations comptables	36	6.2 Gestion des risques financiers	85
	1.3	Principes de consolidation	36	6.3 Couverture et instruments dérivés	90
ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	29	2 FAITS MARQUANTS	37	6.4 Capitaux propres	94
ÉTAT DE SITUATION FINANCIERE CONSOLIDÉE	30	2.1 Faits marquants de l'exercice	37	7. IMPÔTS SUR LE RESULTAT	95
		2.2 Évènements postérieurs à la clôture	39	7.1 Analyse de l'impôt en résultat	96
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	31	3 MARGE OPÉRATIONNELLE	40	7.2 Preuve d'impôt	96
	3.1	Information sectorielle	40	7.3 Source d'impôts différés	97
ÉTAT DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDÉS	32	3.2 Transactions avec les autorités organisatrices de transport	42	8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	97
	3.3	Autres éléments de la marge opérationnelle	42	8.1 Relations avec le groupe public ferroviaire	97
		4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	44	8.2 Relations avec les autres parties liées	98
	4.1	Immobilisations corporelles et incorporelles	44	9 ENGAGEMENTS HORS BILAN	99
	4.2	Écarts d'acquisition, titres mis en équivalence et variations de périmètre	50	9.1 Engagements reçus et donnés	99
	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés	58	9.2 Opérations de location	100
	4.4	Besoin en fonds de roulement	63	9.3 Transfert d'actifs financiers	100
	4.5	Provisions pour risques et litiges	65	10 LISTE DES PRINCIPALES ENTITÉS CONSOLIDÉES	101
		5 AVANTAGES DU PERSONNEL	68	10.1 Nombre de sociétés consolidées	101
	5.1	Description des avantages du personnel	68	10.2 Analyse du contrôle de certaines entités	101
	5.2	Évolution de la situation nette des régimes	69	10.3 Principales entités du périmètre	101
	5.3	Charges des régimes d'avantages du personnel	73	ANNEXE : RATIONALISATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	106
	5.4	Hypothèses et écarts actuariels	76		
	5.5	Rémunérations des dirigeants	79		

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	3	29 296	27 243
Achats et charges externes	3	-15 698	-14 099
Charges de personnel	3	-10 623	-10 167
Impôts et taxes	3	-996	-991
Autres produits et charges opérationnels	3	422	396
Marge opérationnelle	3	2401	2382
Marge opérationnelle hors amende concurrence	2.1	2 597	2382
Dotations aux amortissements	4.1	-1 581	-1 498
Variation nette des provisions	4.5	-258	-207
Résultat opérationnel courant		562	677
Résultat de cession d'actifs	4.1	240	238
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	686	0
Pertes de valeur	4.3	-2 742	126
Résultat opérationnel		-1 254	1042
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	-73	7
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-1 328	1049
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-260	-309
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-6	-102
Résultat financier		-265	-412
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-1 593	637
Impôt sur les résultats	7	-652	-241
Résultat net des activités ordinaires		-2 245	396
Résultat net d'impôt des activités transférées**	4.2	69	227
Résultat net de l'exercice		-2 176	623
Résultat net – Part du groupe		-2 178	604
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		3	19

⁽¹⁾ Données comparatives retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.3).

⁽²⁾ Résultats de SNCF Infra présentés sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 2 et 4.2). Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

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

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

ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ^(*)
Résultat net de l'exercice		-2 176	623
Variation des écarts de conversion		-19	23
Impôts sur variation des écarts de conversion		1	1
		-17	24
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	6	-14	7
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		1	1
		-13	8
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	95	-209
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-3	10
		93	-199
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		75	28
Total des autres éléments du résultat global recyclables		137	-139
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	142	-222
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-4	9
		137	-213
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		10	-5
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		147	-218
Résultat global total de l'exercice		-1 891	266
Résultat global total – Part du groupe		-1 901	250
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		11	17

^(*) Données comparatives retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.3).

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ^(*)
Écarts d'acquisition	4.2	2 571	1 385
Immobilisations incorporelles	4.1	1 693	1 086
Immobilisations corporelles	4.1	12 394	14 317
Actifs financiers non courants	6	6 339	5 822
Titres mis en équivalence	4.2	450	956
Impôts différés actifs	7	966	1 169
Actifs non courants		24 413	24 735
Stocks et en-cours	4.4	621	665
Créances d'exploitation	4.4	6 765	5 690
Actifs d'exploitation		7 386	6 354
Actifs financiers courants	6	1 150	1 611
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	4 024	5 408
Actifs courants		12 560	13 374
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	645	4 086
Total de l'actif		37 618	42 195

^(*) Données comparatives retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.3).

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ^(*)
Capital	6.4	4 971	4 971
Réserves consolidées		1 531	1 303
Résultat Groupe		-2 178	604
Capitaux propres – Part du Groupe		4 324	6 878
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	136	106
Capitaux propres totaux		4 460	6 984
Engagements envers le personnel non courants	5	1 476	1 456
Provisions non courantes	4.5	1 093	1 037
Passifs financiers non courants	6	15 152	13 813
Impôts différés passifs	7	470	484
Passifs non courants		18 192	16 791
Engagements envers le personnel courants	5	114	218
Provisions courantes	4.5	354	265
Dettes d'exploitation	4.4	10 628	9 871
Passifs d'exploitation		11 096	10 354
Passifs financiers courants	6	3 837	4 972
Passifs courants		14 933	15 326
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2	33	3 094
Total du passif et des capitaux propres		37 618	42 195

^(*) Données comparatives retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.3).

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

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital recyclables	Réserves non conversion groupe	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	579	1 428	6 670	99	6 769
Incidence des changements de méthode comptable ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	8	118	126	1	127
Capitaux propres retraités au 01/01/2014 ⁽²⁾	4 971	-237	-20	-54	3	587	1 546	6 796	100	6 896
Résultat net de l'exercice ⁽²⁾	-	-	-	-	-	230	374	604	19	623
Autres éléments de résultat global	-	-216	22	-197	7	0	28	-354	-2	-356
Résultat global total	-	-216	22	-197	7	230	402	249	17	267
Dividendes versés	-	0	-	-	0	-3	-172	-175	-	-175
Dividendes des filiales	-	-	-	-	0	-	0	-	-8	-8
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	3	2	0	0	-1	2	6	-4	2
Autres variations	-	-1	-	-26	14	-732	745	0	0	1
Capitaux propres retraités au 31/12/2014 ⁽²⁾	4 971	-450	4	-276	24	82	2 526	6 880	106	6 986
Capitaux propres publiés au 31/12/2014 ⁽²⁾	4 971	-450	4	-276	24	69	2 411	6 753	105	6 857
Incidence des changements de méthode comptable ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	2	-2 180	-2 178	3	-2 176
Autres éléments de résultat global	-	135	-12	90	-13	1	76	277	8	285
Résultat global total	-	135	-12	90	-13	3	-2 105	-1 901	11	-1 891
Dividendes versés	-	0	-	0	-	-66	3	-63	-	-63
Dividendes des filiales	-	-	-	0	-	-	0	-	-23	-23
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	5	-5	0	31	31
Opérations sur le périmètre	-	-4	1	0	-	-25	-513	-540	7	-533
Autres variations ⁽¹⁾	0	-2	-1	5	-7	-1	-45	-50	5	-45
Capitaux propres publiés au 31/12/2015	4 971	-320	-7	-181	3	-1	-141	4 324	136	4 460

⁽¹⁾ Données comparatives retraitées de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.3).

⁽²⁾ Effets d'une correction dans le calcul des engagements envers le personnel.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ⁽¹⁾
Résultat net de l'exercice	CR	-2 176	623
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR	73	-8
de la charge (produit) d'impôt différé		284	-9
des amortissements, pertes de valeur et provisions		4 517	1 685
des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)		-39	24
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-1 008	-258
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		1	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		1 654	2 057
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	362	254
du coût de l'endettement financier net		298	296
des produits de dividendes		-9	-8
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 305	2 599
Incidence de la variation du BFR	4.4	294	-180
Impôts (décaissés) encaissés		-615	71
Dividendes reçus		63	39
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	2 046	2 528
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-566	-53
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée ⁽²⁾		-39	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-2 323	-2 158
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		317	436
Nouveaux actifs financiers de concession		-818	-1 100
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.2	787	906
Acquisition d'actifs financiers		-12	-24
Cession d'actifs financiers		18	1
Variation des prêts et avances consentis		37	47
Variation des actifs de trésorerie		146	23
Subventions d'investissement reçues		546	205

En millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 ⁽¹⁾
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-1 908	-1 717
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		31	9
Émission d'emprunts		434	480
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP ⁽¹⁾		-982	-1 226
Intérêts financiers nets versés		-309	-294
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		-63	-175
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap	-23	-9
Variation des dettes de trésorerie	Varcap	-729	814
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	6	-1 640	-400
Incidence de la variation des taux de change		-6	8
Incidence des variations de juste valeur		-1	-1
Variation de trésorerie		-1 509	417
Trésorerie d'ouverture	6	5 161	4 744
Trésorerie de clôture	6	3 652	5 161

⁽¹⁾ Données comparatives retraitées à la suite de l'application de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes » (voir note 1.1.3).

⁽¹⁾ Dont encaissements de 362 M€ sur la créance SNCF Réseau (6 M€ en 2014) et 92 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2014).

⁽²⁾ Sortie nette de trésorerie de 39 M€ en 2015 liée aux transferts vers SNCF Réseau et SNCF (voir note 2.1).

Conformément au choix permis par la norme IFRS 5 « Actifs destinés à être cédés et activités abandonnées », les flux de trésorerie de la branche SNCF Infra, transférée au 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 2.1.1) ne sont pas isolés dans l'état de flux de trésorerie, mais détaillés en note 4.2.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la Société 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 (EPIC) ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. À partir du 1^{er} 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 de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 10 mars 2016.

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

1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Mobilités, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date.

Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 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 1^{er} janvier 2015 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2015. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

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

1.1.1 Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015

Les nouvelles normes ainsi que les amendements et interprétations publiés et applicables à compter du 1^{er} janvier 2015 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts 2015	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRIC 21 « Droits et taxes »	L'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 sans traiter de la contrepartie de ce passif.	Voir note 1.1.3	IASB : 01/01/2014 UE : 17/06/2014 Groupe : 01/01/2015

1.1.2. Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 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 annuels 2015 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption

1.1.3. Modifications apportées à 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 1.1.3.4 ci-après.

Outre la rationalisation de l'information financière (voir note 1.1.3.3), 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) et une correction du montant des engagements envers le personnel.

1.1.3.1. 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 annuels 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. Si l'absence d'étalement a des impacts en périodes intermédiaires, l'application de l'interprétation n'en a pas sur les comptes consolidés 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 :

- 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 ;

- 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 consolidés annuels retraités 2014, le résultat net retraité est similaire au montant publié, les taxes étant de montants équivalents d'une année sur l'autre. Les principaux effets sont détaillés ci-après :

- À 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.

- Toutes choses égales par ailleurs, si l'interprétation IFRIC 21 n'avait pas été appliquée, les capitaux propres consolidés au 31 décembre 2015 auraient été dégradés d'environ 150 M€.

1.1.3.2. 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 l'exercice. L'effet a été calculé à la date du 1^{er} janvier 2015 et enregistré en diminution des capitaux propres de l'exercice en contrepartie d'une augmentation du passif au titre des avantages du personnel.

1.1.3.3. Rationalisation de l'information financière

Le groupe a revu, sur l'exercice, l'organisation de l'information financière publiée dans ses états financiers dans l'objectif de gagner en fluidité et en lisibilité. Les modifications apportées ont consisté à :

- Regrouper sur une dizaine de thèmes les informations initialement présentées sur 33 notes dans l'ordre des lignes du compte de résultat et de l'état de situation financière.

- Créer un thème intitulé « Marge opérationnelle » au regard de l'importance de cet indicateur dans le suivi de la performance où sont présentés l'information sectorielle, les achats et charges externes, les charges de personnel et les impôts et taxes.

- Regrouper les informations relatives aux activités de concession dans une même partie au sein du thème « Marge opérationnelle ».

- Regrouper les informations relatives aux instruments financiers dans un même thème « Capitaux et financement ».

- Ventiler au sein de chaque thème les principes comptables appliqués en les identifiant par un fond grisé.

- Supprimer les informations redondantes.

- Alléger la liste des entités du périmètre en la restreignant aux principales entités sur la base d'un seuil de chiffre d'affaires et de total bilan.

Un tableau de correspondance entre l'ancien et le nouveau plan est présenté après la note 10 sur le périmètre.

1.1.3.4. Réconciliation entre les données publiées et les données comparatives retraitées

Application d'IFRIC 21

Les impacts de l'application d'IFRIC 21 portent principalement sur le passif consolidé de l'état de situation financière. Il n'y en a pas à l'actif et ils sont non significatifs sur le compte de résultat, l'état de résultat global et l'état des flux de trésorerie consolidés.

En millions d'euros	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
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
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
Passifs financiers courants	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

En millions d'euros	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	484
Passifs non courants	16 793	0	16 791
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	42 195

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2015 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— La détermination des écarts d'acquisition :

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

— La dépréciation des actifs non financiers :

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

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

— Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel :

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

— La reconnaissance des impôts différés actifs :

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

actifs, le Groupe reverrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé. Cet ajustement aurait principalement une contrepartie dans le compte de résultat.

— Provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

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

— Instruments financiers dérivés

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

1.3. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.3.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

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

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

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

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

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

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

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

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

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

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

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2015. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

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

1.3.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

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

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

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

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

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

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1.1 Réforme 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 jusqu'au 30 juin 2015 et sont reclassés de même pour le compte de résultat comparatif. Depuis le 1^{er} juillet 2015, il n'y a plus d'éléments relatifs à la branche SNCF Infra dans le compte de résultat. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils étaient reclassés au 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. Ils sont sortis du groupe le 1^{er} juillet 2015.

Par ailleurs, des actifs non courants et des entités ont été transférés au nouvel EPIC de tête, la nouvelle SNCF. Ces actifs non courants et les actifs et passifs de ces entités identifiés à la clôture étaient reclassés 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 au 31 décembre 2014. Ils sont sortis du groupe au 1^{er} juillet 2015.

Les informations détaillées sont présentées en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

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 3.1 des comptes consolidés annuels).

2.1.2 Pertes de valeur Indices de perte sur l'UGT TGV France et Europe (à 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'État, 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 et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 (voir note 4.3.2), 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 4.3.2) et tient compte des événements récents avec notamment l'accélération du développement de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) 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 de SNCF Mobilités a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur qui conduisent à constater des dépréciations complémentaires de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 38 M€ sur le Corporate au titre des actifs de support au 31 décembre 2015. Les informations détaillées sont données en note 4.3.2 des comptes consolidés annuels.

Perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

À la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant au secteur Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) 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 annuels :

— L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer à compter de l'horaire de service de 2014, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués auparavant.

— 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'ARAFER 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'État.

L'ARAFER a par la suite émis un avis favorable définitif concernant le DRG 2016 (sur la base d'un taux de rémunération ramené à 6,9%) et un avis favorable sur le projet de DRG 2017, établi sur la base d'un taux de 6,9%, et prenant acte que le projet de refonte du modèle économique et tarifaire en cours pourrait aboutir d'ici l'été 2016 et donner lieu par conséquent à une nouvelle version du DRG 2017.

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.

Au 30 juin 2015, des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la direction de SNCF Mobilités (voir note 4.3.2). Ils ont abouti à la constatation d'une perte de valeur de 450 M€ sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, maintenue inchangée au 31 décembre 2015 en l'absence d'élément significatif nouveau sur le second semestre. Les informations détaillées sont données en note 4.3 des comptes consolidés annuels.

2.1.3 Regroupements d'entreprises

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 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle 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 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

En novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle de l'opérateur américain de solutions logistiques OHL (Ozburn-Hessey Logistics). L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés annuels.

2.1.4 Amende de l'Autorité de la concurrence sur l'activité de messagerie

Suite à l'enquête menée sur le secteur de la messagerie, l'Autorité de la concurrence a rendu sa décision le 15 décembre 2015. L'amende infligée au groupe SNCF Mobilités, de 196 M€, a été comptabilisée sur la ligne « Autres achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La marge opérationnelle sans cette amende s'élève à 2 597 M€. Les informations détaillées sont données en note 4.5.2.1 des comptes consolidés annuels.

2.1.5 Perte à terminaison sur l'activité Intercités

La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire. Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant d'éviter que la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) ressorte en déficit, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État. En conséquence, une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée sur l'activité Intercités pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016. Les informations détaillées sont données en note 4.5 des comptes consolidés annuels.

2.2 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 Émission d'emprunts

Le groupe a émis un emprunt sur le marché, en janvier 2016, pour 250 M€ à taux fixe sur une durée de 15 ans avec un swap à taux variable.

2.2.2 Perte de contrôle dans Akiem

Pour favoriser le développement de l'activité de location de locomotives menée par sa filiale à 100% Akiem, le groupe a cédé 50% des titres à un partenaire investisseur le 5 février 2016. L'accord de partenariat mis en place confère le contrôle conjoint à SNCF Mobilités au lieu d'un contrôle exclusif. La date effective de l'opération dépend de la levée de conditions suspensives, notamment de l'avis de l'Autorité de la concurrence, qui devrait intervenir sur le premier semestre 2016. À partir de cette date, la société Akiem sera comptabilisée par mise en équivalence. En application d'IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette société sont présentés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. Les informations détaillées sont données en note 4.2.3 des comptes consolidés annuels.

2.2.3 Intercités

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

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

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

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

Le Secrétaire d'État aux Transports précise que des décisions seront prises par l'État au fur et à mesure d'éventuels accords avec les Régions sur les lignes de jour, et en fonction du résultat de l'Appel à Manifestation sur les lignes de nuit, et au plus tard au 1^{er} juillet 2016.

A date, ces annonces ne remettent pas en considération l'appréciation du Groupe quant au montant de la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la future convention (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

3. MARGE OPÉRATIONNELLE

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

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

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

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

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

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

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

3.1 INFORMATION SECTORIELLE

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité SNCF Mobilités est organisée autour de trois métiers : SNCF Voyageurs, SNCF Logistics et Keolis. Au sein de ces métiers, cinq secteurs opérationnels sont désormais régulièrement examinés par le Comité exécutif 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 clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

— Au sein du métier SNCF Voyageurs :

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

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

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

— SNCF Logistics 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.

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

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

SNCF Infra, activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour SNCF Réseau et d'ingénierie, intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est sortie du groupe SNCF Mobilités au 1er juillet 2015 (voir note 2), et ne contribue plus, à partir de cette date, aux résultats et au bilan consolidés. Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant, et détaillées dans la note 4.2.3 ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

— « Résultat net d'impôt des activités transférées » aux comptes de résultat 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 31 décembre 2014.

Le chiffre d'affaires réalisé par SNCF Infra avec les autres secteurs du groupe s'élève à 151 M€ en 2015 (303 M€ en 2014).

3.1.2 Indicateurs sectoriels

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- La marge opérationnelle (MOP).
- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en crédit-bail.
- L'endettement financier net (voir la définition de l'agrégat en note 6).

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.

3.1.3 Information par secteur

31/12/2015

En millions d'euros	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	SNCF Logistics	Keolis	Corporate	Inter secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	7 872	6 746	356	9 070	4 907	345		29 296
Chiffre d'affaires interne	631	649	851	181	95	2 569	-4 976	
Chiffre d'affaires	8 503	7 394	1 208	9 251	5 002	2 914	-4 976	29 296
Marge opérationnelle	539	867	220	295	261	219		2 401
Marge opérationnelle hors amende concurrence	539	867	220	491	261	219		2 597
Investissements nets ⁽¹⁾	-163	-599	-183	-309	-277	-248		-1 845
Endettement financier net ⁽²⁾	101	1 747	480	1 987	791	-1 360		7 772

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

⁽²⁾ Indicateur calculé hors Fret SNCF pour le secteur SNCF Logistics. L'endettement financier net total de SNCF Logistics s'élève à 6 012 M€

31/12/2014

En millions d'euros	SNCF Transilien, Régions et Intercités	Voyages SNCF	Gares & Connexions	SNCF Logistics	Keolis	Corporate	Inter secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	7 610	5 848	275	8 812	4 361	337		27 243
Chiffre d'affaires interne	640	683	909	229	98	3 129	-5 687	
Chiffre d'affaires	8 250	6 531	1 183	9 041	4 459	3 466	-5 687	27 243
Marge opérationnelle	426	680	251	431	261	332		2 382
Investissements nets ⁽¹⁾	-470	-477	-168	-290	-247	-376		-2 168
Endettement financier net ^{(1) (2)}	442	2 043	480	1 685	608	-1 924		7 405

⁽¹⁾ Total y compris investissements nets de SNCF Infra (-139 M€) et endettement financier net de SNCF Infra (280 M€)

⁽²⁾ Indicateur calculé hors Fret SNCF pour le secteur SNCF Logistics. L'endettement financier net total de SNCF Logistics s'élève à 5 477 M€

Le chiffre d'affaires réalisé par le métier SNCF Voyageurs, après élimination des opérations internes à ce métier, s'élève à 15 391 M€ au 31 décembre 2015 (14 124 M€ au 31 décembre 2014), dont 14 974 M€ au titre du chiffre d'affaires externe (13 733 M€ au 31 décembre 2014).

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration.

3.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

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

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

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

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

— le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande ;

— le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AO sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IAS 39 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2010 pour les investissements réalisés après la conclusion des dites conventions. Les investissements antérieurs restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Prestations avec les AO (Régions et STIF)	4 131	3 983	148
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	263	242	21
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	65	48	17
Effets sur le chiffre d'affaires	4 460	4 274	186
Encaissements sur actifs financiers de concession	787	906	-119
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	546	205	342
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	1 334	1 111	223
Actifs incorporels de concession	48	57	-8
Actifs financiers de concession non courants	1 279	1 156	123
Effets sur les actifs non courants	1 328	1 213	115

3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.3.1 Achats et charges externes

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Sous-traitance	-5 368	-5 266	-102
Péages envers SNCF Réseau	-3 766	-3 544	-222
Péages Eurotunnel et autres	-413	-158	-255
Achats et charges externes	-5 098	-4 035	-1 063
Energies de traction et carburant	-1 053	-1 096	43
Achats et charges externes	-15 698	-14 099	-1 599

3.3.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. A compter du 1^{er} janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le Compte Personnel de Formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1^{er} janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché à la personne (et non pas au contrat de travail) et la suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

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

Au 31 décembre 2015, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Salaires	-10265	-9877	-388
Autres avantages du personnel	-13	13	-26
Participation des salariés	-30	-29	-1
Personnel détaché et intérimaire	-315	-274	-41
Charges de personnel	-10 623	-10 167	-456
Effectif moyen équivalent temps plein	196 152	245 763	-49 611

Les charges de personnel de la branche SNCF Infra ne sont pas intégrées dans les charges de personnel présentées ci-dessus mais reclassées sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat des exercices 2015 et 2014 (voir note 2 des comptes consolidés annuels).

L'effectif moyen équivalent temps plein n'intègre pas d'agents pour la branche SNCF Infra au 31 décembre 2015, les agents ayant été transférés au 1^{er} juillet 2015 dans le cadre de la réforme ferroviaire. En revanche au 31 décembre 2014, l'effectif moyen équivalent temps plein inclut 52 193 personnes pour la branche SNCF Infra.

3.3.3 Impôts et taxes

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
IFER	-263	-264	1
Taxes Foncières	-86	-80	-6
Contribution Économique Territoriale	-286	-330	44
Contribution de Solidarité Territoriale	-90	-90	0
Autres impôts et taxes	-270	-226	-44
Impôts et taxes	-996	-991	-5

3.3.4 Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont principalement constitués du crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Il a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demi le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Pour 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4% de ces rémunérations puis porté à 6% pour les années suivantes.

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

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance par le Groupe comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat consolidé.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

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

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Concessions, brevets, logiciels	987	-718	269	1 085	-854	231
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	149	-100	48	144	-88	57
Autres immobilisations incorporelles	1 853	-578	1 275	1 113	-485	629
Immobilisations incorporelles en cours	103	-3	100	174	-5	169
TOTAL	3 091	-1 399	1 693	2 517	-1 431	1 086

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

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2014	367	60	667	166	1 260
Acquisitions	31	6	7	160	204
Cessions	0	0	-3	0	-3
Dotations aux amortissements	-162	-17	-64	0	-244
Pertes de valeur	-20	0	8	-5	-16
Variations de périmètre	0	0	6	0	6
Ecarts de conversion	0	0	3	0	3
Autres variations	16	8	3	-152	-125
Valeur nette comptable au 31/12/2014	231	57	629	169	1 086
Acquisitions	40	7	23	131	202
Cessions	-2	0	-18	-1	-20
Dotations aux amortissements	-132	-21	-90	0	-244
Pertes de valeur	0	0	-1	-7	-7
Variations de périmètre	4	0	741	0	745
Ecarts de conversion	0	0	-12	0	-12
Autres variations	128	5	3	-193	-57
Valeur nette comptable au 31/12/2015	269	48	1 275	100	1 693

En 2015, les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar (voir note 4.2.1).

Au 31 décembre 2014, les effets des reclassements en actifs destinés à être cédés des données relatives à SNCF Infra, aux autres entités et aux actifs non courants à transférer dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 2) sont présentés sur la ligne « Autres variations » (voir note 4.2.3). Ils représentent un impact net de 131 M€ en diminution des immobilisations incorporelles. En 2015, les flux de l'exercice incluent ceux réalisés par ces entités sur le premier semestre, annulés ensuite sur la ligne « Autres variations ».

4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'État, de biens propres et de biens faisant l'objet de contrats de location financement.

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1^{er} janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

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

- pour le matériel roulant :
 - les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti,

- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

- pour les installations fixes :
 - les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
 - les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.5).

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	11 313	-5 765	5 548	11 196	-5 370	5 825
Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO)	3 770	-2 433	1 337	3 685	-2 185	1 500
Matériel de transport	32 303	-22 913	9 390	31 176	-20 492	10 684
Immobilisations corporelles en cours	824	-60	764	768	-7	761
TOTAL	48 209	-31 170	17 040	46 825	-28 053	18 772

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

En millions d'euros	Terrains et constructions	ITMO	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 01/01/2014	6 072	1 792	10 758	1 055	-4 670	15 007
Acquisitions	20	70	974	875	-178	1 761
Cessions	-115	-6	-49	0	1	-169
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-390	-331	-1 126	0	380	-1 467
Pertes de valeur	-11	-14	176	0	0	151
Variations de périmètre	-6	0	35	0	0	29
Ecarts de conversion	1	1	2	0	0	4
Autres variations	254	-12	-85	-1 167	12	-999
Valeur nette comptable au 31/12/2014	5 825	1 500	10 684	761	-4 454	14 317
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	99	7	1 115	0	0	1 221
Acquisitions	32	78	1 440	781	-588	1 743
Cessions	-101	-11	-52	-1	0	-165
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-373	-253	-1 252	0	382	-1 498
Pertes de valeur	-417	-208	-2 049	-59	0	-2 733
Variations de périmètre	88	51	1 054	6	1	1 200
Ecarts de conversion	-1	1	-23	0	0	-23
Autres variations	494	180	-411	-724	15	-447
Valeur nette comptable au 31/12/2015	5 548	1 337	9 390	764	-4 645	12 394
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	84	5	1 050	0	0	1 138

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.4 et 4.3. L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient pour :

— 2 200 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys),

— 38 M€ de la perte de valeur constatée sur le Corporate au titre des actifs de support de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys),

— 450 M€ de la perte de valeur constatée sur l'UGT Gares & Connexions.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2014 provient pour 163 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gestionnaires d'actifs et pour 22 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur le stock de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF, compensée par des cessions de terrains et constructions.

Les impacts sur la ligne « Variations de périmètre » proviennent principalement de la prise de contrôle d'Eurostar et de la création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (voir note 4.2.1).

En 2015, l'impact du reclassement des immobilisations corporelles d'Akiem sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » (voir note 4.2.3) s'élève à -498 M€ et est présenté parmi les autres variations.

A contrario, les autres variations sont mouvementées pour 50 M€ (177 M€ en 2014) par la réévaluation à la hausse du composant démantèlement relatif au matériel roulant ferroviaire amianté en contrepartie d'une provision (voir note 4.5).

En 2014, les effets des reclassements en actifs destinés à être cédés des données relatives à la branche SNCF Infra, aux autres entités et aux actifs non courants à transférer dans le cadre de la

réforme du ferroviaire (voir note 2) sont présentés en « Autres variations » (voir note 4.2.3). Ils représentent un impact net de 1 161 M€ en diminution des immobilisations corporelles. En 2015, les flux de l'exercice incluent ceux réalisés par SNCF Infra sur le premier semestre, reclassés ensuite via la ligne « Autres variations ».

4.1.2.1 Biens remis en jouissance par l'État

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement recodifiée dans la partie législative du Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF Mobilités.

Le 1^{er} janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe.

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

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

Au 31 décembre 2015, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités s'élèvent à 465 M€ pour les terrains et 339 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2014, ils s'élèvent respectivement à 543 M€ et 439 M€.

4.1.2.2 Biens en location

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

— le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location,

— le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail,

— la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien,

— la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien.

— les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le groupe peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

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

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

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles	-202	-204
Immobilisations corporelles	-2331	-1 939
Total acquisitions	-2534	-2 143
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-37</i>	<i>-21</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-2496	-2 122
BFR d'investissement	173	-36
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2323	-2 158

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 95 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités,

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

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

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 588 M€ dont 394 M€ pour le matériel ferroviaire et 195 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de la période comparative sont essentiellement constitués par :

— les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 115 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités,

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 746 M€ (dont aménagement du pôle d'échange multimodal de Montpellier Saint-Roch, aménagement de la gare de Versailles-Chantiers, création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), renouvellement de lignes, 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 974 M€ (dont acquisition de TGV Euroduplex, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV, automotrices et locomotives électriques, voitures voyageurs et locotracteurs).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 178 M€ dont 45 M€ pour le matériel ferroviaire et 134 M€ pour les installations fixes.

4.1.4 Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles :

— Sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.

— Sont amorties sur la durée de la convention pour ce qui concerne les actifs incorporels de concession.

— Ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.3.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les durées retenues sont les suivantes :

— Installations fixes décomposées en composants :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs,...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts,...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	15 ans	15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

— Matériel roulant décomposé en composants :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-232	-220	-12
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 834	-1 758	-76
Subventions reprises en résultat	379	379	0
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	106	100	5
Dotations aux amortissements	-1 581	-1 498	-83

— Autres immobilisations corporelles non décomposées :

Aménagements des terrains	20 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20%
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Reprises des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

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

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

4.1.5 Résultat de cession d'actifs

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

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

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

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

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

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

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Cession d'actifs incorporels	-17	-3	-14
Cession d'actifs corporels	215	251	-36
Cession d'actifs financiers	42	-10	52
Résultat de cession d'actifs	240	238	2

Au 31 décembre 2015, 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 184 M€ ;

— ICF-NOVEDIS pour 18 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 4.5.2.1).

Au 31 décembre 2014, les résultats de cession d'actifs corporels étaient liés à :

— l'EPIC SNCF Mobilités pour 173 M€ ;

— ICF-NOVEDIS pour 36 M€.

4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

4.2.1 Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés

comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition.

Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 1.2. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

Les principes divergent pour les regroupements d'entreprises antérieurs ou postérieurs au 1^{er} janvier 2010 :

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

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

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1^{er} janvier 2014	1722	-368	1354	Au 1^{er} janvier 2015	1748	-363	1385
Acquisitions	16	0	16	Acquisitions	1230	-1	1229
Pertes de valeur	0	-7	-7	Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-6	0	-6	Cessions	-4	1	-3
Conversion	17	-1	16	Conversion	9	0	9
Autres variations	-1	13	12	Autres variations	-48	0	-48
Au 31 décembre 2014	1748	-363	1385	Au 31 décembre 2015	2934	-363	2571

Les principales variations de l'exercice sont liées aux opérations de périmètre THI Factory (voir note 4.2.1.1), Eurostar (voir note 4.2.1.2) et OHL (voir note 4.2.1.3), ainsi qu'à la décision prise de faire entrer un nouvel investisseur dans le capital d'Akiem (voir note 4.2.3).

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

**Juste valeur provisoire
reconnue à la date
d'acquisition**

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Keolis	499	464	35
Voyages SNCF	503	10	493
SNCF Logistics	1 548	909	640
dont UGT Geodis	1 340	650	690
dont UGT Gestionnaires d'actifs	198	248	-50
dont Autres entreprises ferro- viaires	10	10	0
Corporate / Performance	21	3	18
Total	2 571	1 385	1 186

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

4.2.1.1 Création 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} avril 2015 est la suivante :

**Juste valeur provisoire
reconnue à la date
d'acquisition**

Immobilisations incorporelles	0
Immobilisations corporelles	104
Actifs financiers non courants	0
Titres mis en équivalence	0
Impôts différés actifs	0
Actifs non courants	104
Stocks et en-cours	0
Créances d'exploitation	11
Actifs financiers courants	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0
Actifs courants	11
Actifs détenus en vue d'être cédés	0
Total actifs	115

Engagements envers le personnel non courants	0
Provisions non courantes	0
Passifs financiers non courants	0
Impôts différés passifs	0
Passifs non courants	0
Engagements envers le personnel courants	0
Provisions courantes	0
Dettes d'exploitation	11
Passifs financiers courants	0
Passifs courants	11
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0
Total passifs	11
Actifs nets à 100%	104
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 60%	62
Impôts différés actifs sur écart d'acquisition	32
Ecart d'acquisition	61
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 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 1^{er} avril 2015, THI Factory a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 346 M€ et de 11 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 1^{er} avril 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à une nouvelle UGT Thalys.

4.2.1.2 Prise de contrôle 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 suivant la méthode de la mise en équivalence jusque-là pour un montant de 481 M€.

	Juste valeur provisoire reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	658
Immobilisations corporelles	924
Impôts différés actifs	88
<i>Actifs non courants</i>	1 670
Stocks et en-cours	11
Créances d'exploitation	263
Trésorerie et équivalents de trésorerie	83
<i>Actifs courants</i>	357
Total actifs	2 028
Engagements envers le personnel non courants	69
Passifs financiers non courants	319
Impôts différés passifs	15
<i>Passifs non courants</i>	403
Engagements envers le personnel courants	9
Dettes d'exploitation	310
Passifs financiers courants	9
<i>Passifs courants</i>	327
Total passifs	730
Actifs nets à 100%	1 298
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise 55%	714
Ecart d'acquisition	441
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
Dont payée en trésorerie	0
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 707 M€ et -42 M€.

La comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 28 mai 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à une nouvelle UGT Eurostar.

Enfin, la prise de contrôle d'Eurostar a des effets sur les engagements hors bilan du groupe (voir note 9).

4.2.1.3 Prise de contrôle d'OHL (Ozburn-Hessey Logistics)

OHL (Ozburn-Hessey Logistics) est un opérateur américain de solutions logistiques fondé en 1951, employant plus de 8000 professionnels du transport et de la logistique, et exploitant plus de 120 centres de distribution en Amérique du Nord. 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.

Le 2 novembre 2015, SNCF Logistics via Geodis, sa filiale à 100%, a pris le contrôle d'OHL, lui permettant de renforcer sa présence aux États-Unis. Au-delà de l'extension de son réseau à un marché stratégique et prospère avec des capacités complémentaires, Geodis et OHL partagent des portefeuilles clients hautement compatibles.

OHL est comptabilisée par intégration globale. Dans le cadre de l'acquisition, libellée en dollars américains, une stratégie de couverture a été mise en place.

Au 31 décembre 2015, la comptabilisation de l'opération reste provisoire. Le montant de l'écart d'acquisition provisoirement reconnu est de 671 M€. Parmi les autres impacts les plus significatifs sur l'état de situation financière figurent les créances d'exploitation pour 179 M€ et les dettes d'exploitation pour 201 M€. Par ailleurs, conformément à IFRS 3 révisée « Regroupement d'entreprises », une marque a été identifiée pour OHL pour un montant de 15 M€ (17 M\$) puis décomptabilisée, Geodis ayant décidé de l'abandonner dans le cadre de sa politique de marque unique. L'impact net d'impôt différé est de 9 M€ sur le compte de résultat.

Le Groupe prévoit de finaliser l'évaluation des actifs et passifs acquis à leur juste valeur durant l'année suivant l'acquisition. Cette évaluation portera essentiellement sur la valorisation des actifs incorporels ainsi que sur la détermination des actifs et passifs identifiables.

L'opération a eu les impacts suivants sur la ligne « Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise » de l'État des flux de trésorerie consolidé.

Contrepartie transférée	559
Dont payée en trésorerie	-559
Trésorerie nette acquise avec les filiales	86
Flux net de trésorerie	-472

Les frais liés à l'opération s'élèvent à 12 M€ pour SNCF Mobilités. Ils ont été comptabilisés parmi les achats et charges externes du compte de résultat.

Depuis le 2 novembre 2015, OHL a contribué au chiffre d'affaires et au résultat net part du Groupe à hauteur, respectivement, de 259 M€ et d'un montant négatif de 4,8 M€ (après prise en compte de la décomptabilisation de la marque); la contribution au résultat opérationnel courant s'élève à 7,5 M€.

Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'en novembre 2016. En première analyse, l'écart d'acquisition sera alloué à l'UGT Geodis.

Enfin, la prise de contrôle d'OHL a des effets sur les engagements hors bilan du groupe (voir note 9).

4.2.2 Titres mis en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Au 1^{er} janvier	956	1058
Part du groupe dans le résultat net	-73	20
Dépréciations	0	-12
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-73	8
Variation de périmètre	-467	12
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	2	-113
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	9	-22
Distribution	-53	-32
Écart de conversion	77	45
Au 31 décembre	450	956
Dont : Co-entreprises significatives	32	572
Entreprises associées significatives	333	309
Autres entreprises mises en équivalence	85	74

Une partie de la quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence a été présentée au compte de résultat sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » pour 1 M€ sur 2014. Les effets proviennent principalement de l'entité associée Systra qui fait partie de la branche SNCF Infra intégralement concernée par la réforme ferroviaire (voir note 2). Comme sa branche d'appartenance, elle répond à la définition d'une activité « abandonnée » au sens de la norme IFRS 5. En conséquence, la valeur comptable des titres mis en équivalence Systra est reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014. Par ailleurs, la quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence de cette entité est reclassée sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » sur 2015 et 2014 (voir note 4.2.3.2). Conformément aux normes IFRS, le groupe a arrêté de prendre sa quote-part dans le résultat net de cette entité à compter de son classement IFRS 5. La part non reconnue s'élève à 6 M€ en 2014.

La ligne variation de périmètre correspond essentiellement au changement de méthode de consolidation de la société EIL pour -481 M€. La société antérieurement consolidée selon la méthode de mise en équivalence est dorénavant consolidée par intégration globale (voir note 4.2.1.2).

4.2.2.1 Co-entreprises significatives

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

Eurostar International Limited (ci-après « EIL »), détenue à 55%, opère l'activité de transport longue distance de voyageurs entre la Grande-Bretagne, la France, et la Belgique. Depuis le 28 mai 2015, EIL est consolidée par intégration globale (voir. note 4.2.1.2).

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

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Govia	First Transpennine	EIL	Govia	First Transpennine	EIL
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	859	91	661	80	382	
Autres actifs courants	396	58	349	46	233	
Total Actifs courants	1 255	149	1 009	126	615	
Actifs non courants	27	2	37	3	998	
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	73	2	82	2	9	
Autres passifs courants	1 150	121	920	95	255	
Total Passifs courants	1 223	123	1 002	97	264	
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	0	0	0	299	
Autres passifs non courants	2	0	-2	0	67	
Total Passifs non courants	2	0	-2	0	365	
Actif net	57	27	47	32	984	
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>						
Part du groupe dans l'actif net	20	12	16	14	541	
Valeur nette comptable des titres MEQ	20	12	16	14	541	

Dans le cadre de l'activité de Keolis en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe. Ces disponibilités s'élèvent à 261 M€ au 31 décembre 2015 (195 M€ au 31 décembre 2014).

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

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Govia	First Transpennine	EIL	Govia	First Transpennine	Net
COMPTE DE RÉSULTAT						
Chiffre d'affaires	3 574	389	460	2 694	340	1 105
Résultat opérationnel	52	27	-8	26	30	22
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-16	0	-59	-22	0	-115
Résultat financier	0	0	-218	0	0	-11
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-4	0	-223	-3	0	-16
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	4	0	0	3	0	0
Impôt sur les résultats	-16	-6	65	-10	-7	-2
Résultat net des activités ordinaires	35	21	-161	16	23	9
Résultat net de l'exercice	35	21	-161	16	23	9
Part du groupe dans le résultat net	12	9	-91	6	10	5

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Govia	First Transpennine	EIL	Govia	First Transpennine	EIL
AUTRES INFORMATIONS						
Résultat net de l'exercice	35	21	-161	16	23	9
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	39	-1	74	30	1	10
Résultat global total	75	20	-87	46	24	18
Dividendes versés au groupe	20	11	13	10	2	12

4.2.2.2 Entreprises associées significatives

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire (pourcentage d'intérêt de 22,6%).

NTV est une société de transport à grande vitesse de voyageurs en Italie. Suite à une dilution du capital, faisant passer le pourcentage d'intérêt de 20% à 1,4%, NTV a été déconsolidée sans cession au 31 décembre 2015.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels. Pour NTV, les éléments bilanciaux et de résultat n'ont pas été repris pour 2015 la société n'étant plus consolidée.

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Eurofima	Eurofima	NTV
Actifs courants	4 695	4 481	117
Actifs non courants	16 349	17 216	734
Passifs courants	531	466	249
Passifs non courants	19 039	19 913	545
Actif net	1 474	1 318	58
Part du groupe dans l'actif net	333	298	12
Goodwill	0		34
Autres	0		-34
Valeur nette comptable des titres MEQ	333	298	12

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014
COMPTE DE RÉSULTAT	Eurofima	Eurofima	NTV
Chiffre d'affaires	0	0	270
Résultat opérationnel	-5	-7	-6
Résultat net des activités ordinaires	27	27	-37
Résultat net de l'exercice	27	27	-37
Part du groupe dans le résultat net	6	6	-7

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Eurofima	NTV
Résultat net de l'exercice	27	27	-37
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	129	32	5
Résultat global total	156	59	-32
Dividendes versés au groupe	0	0	

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 654 M€ en valeur brute (772 M€ au 31 décembre 2014). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 550 M€ au 31 décembre 2015 contre 630 M€ au 31 décembre 2014. Au 31 décembre 2015, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2015 à 434 M€ (391 M€ au 31 décembre 2014).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 868 M€ soit 944 MCHF (1 527 M€ soit 1 836 MCHF au 31 décembre 2014). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de

financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (674 MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 542 M€ au 31 décembre 2015 (489 M€ au 31 décembre 2014). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

4.2.2.3 Autres entreprises mises en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014	
	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
En part du Groupe				
Résultat net des activités ordinaires	4	-1	0	1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	1	0
Résultat net de l'exercice	4	-1	0	1
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	0	0	0
Résultat global total	4	-1	0	1
Valeur nette comptable des titres MEQ	53	32	45	28

4.2.2.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	99	208
Achats et charges externes	-47	-108
Autres produits et charges	22	34
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	74	134

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs financiers courants	18	22
Actifs financiers non courants	4	5
Passifs financiers courants	3	6
Passifs financiers non courants	0	1

4.2.3 Actifs et passifs destinés à être cédés

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs détenus en vue d'être cédés	645	4 086
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	33	3 094
Impact net au bilan	612	992

4.2.3.1 Perte de contrôle dans Akiem

Afin de permettre le développement d'Akiem, il a été décidé de faire entrer un nouveau partenaire au capital. À l'issue de l'opération, dont l'objet est de céder 50% de la participation, la société sera sous contrôle conjoint et comptabilisée en mise en équivalence. L'activité de la société (location de locomotives), appartenant à l'UGT « Gestionnaires d'actifs » est considérée comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés au 31 décembre 2015. Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées sont les suivantes au 31 décembre 2015 :

En millions d'euros	31/12/2015
Écarts acquisition	50
Immobilisations incorporelles et corporelles	499
Titres mis en équivalence	0
Impôts différés actifs	7
Stocks et en-cours	0
Créances d'exploitation	11
Actifs financiers	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2
Actifs détenus en vue d'être cédés	568

En millions d'euros	31/12/2015
Engagements envers le personnel	0
Provisions	1
Passifs financiers	3
Dettes d'exploitation	25
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	29

4.2.3.2 Branche SNCF Infra

Jusqu'au 1^{er} juillet 2015, par application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir 2.1) a été traitée comme une « activité abandonnée », suivant les termes consacrés par la norme IFRS 5. Les résultats de la branche sont les suivants (pour l'année 2015, ils correspondent à l'activité du 1^{er} semestre) :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	2760	5440
Achats et charges externes	-940	-1864
Charges de personnel	-1720	-3196
Impôts et taxes	-81	-141
Autres produits et charges opérationnels	45	115
Dotations aux amortissements	-54	-107
Variation nette des provisions	-5	-6
Résultat de cession d'actifs	1	1
Pertes de valeur	0	0
Résultat opérationnel	4	242
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	242
Résultat financier	-2	-12
Résultat avant impôt des activités transférées ⁽¹⁾	2	231
Impôt sur les résultats	-1	-1
Résultat net d'impôt des activités transférées ⁽¹⁾	2	230
Résultat net de l'exercice	2	230

⁽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 ». Le reste du résultat provient, pour l'essentiel, du transfert des titres mis en équivalence.

Au 1^{er} juillet 2015, la branche SNCF Infra a été transférée et les principales catégories d'actifs et de passifs de la branche classées comme destinées à être cédées jusqu'au 30 juin 2015 ont été décomptabilisées. Le tableau ci-dessous rappelle le montant des actifs et passifs relatifs à la branche SNCF Infra au 31 décembre 2014. Les montants des dettes d'exploitation diffèrent de 9 M€ de ceux publiés au 31 décembre 2014 en raison de l'application de l'interprétation IFRIC 21 en 2015 de manière rétrospective (voir. note 1.1.3.1).

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles et corporelles	0	780
Titres mis en équivalence	0	113
Impôts différés actifs	0	109
Stocks et en-cours	0	437
Créances d'exploitation	0	2074
Actifs financiers	0	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0	0
Actifs détenus en vue d'être cédés	0	3514

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Engagements envers le personnel	0	873
Provisions	0	114
Passifs financiers	0	0
Dettes d'exploitation	0	2028
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0	3016

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	300	243
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	41	-148
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-299	-5
Variation nette de trésorerie	42	91

Même si, comme indiqué en note 6.1, 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.

4.2.3.3 Autres groupes d'actifs détenus en vue d'être cédés

Les décrets d'application de la loi du 4 août 2014 prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF (EPIC de « tête ») d'autres groupes d'actifs et passifs au sein des Fonctions communes et participations 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 au 31 décembre 2014. Ces transferts ont été réalisés au 1^{er} juillet 2015. L'application de l'interprétation IFRIC 21 en 2015 de manière rétrospective (voir note 1.1.3.1) a des effets non significatifs par rapport aux montants publiés au 31 décembre 2014. Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées sont les suivantes au 31 décembre 2015.

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles et corporelles	0	2
Titres mis en équivalence	0	0
Impôts différés actifs	0	0
Stocks et en-cours	0	0
Créances d'exploitation	0	46
Actifs financiers	0	2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0	0
Actifs détenus en vue d'être cédés	0	51

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Engagements envers le personnel	0	0
Provisions	0	1
Passifs financiers	0	3
Dettes d'exploitation	0	68
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0	72

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

Enfin, les décrets d'application prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF et vers SNCF Réseau d'actifs non courants isolés. Au 1^{er} juillet 2015, des immobilisations corporelles pour 420 M€ et des immobilisations incorporelles pour 107 M€ ont été transférées. Au 31 décembre 2015, des immobilisations corporelles restent à transférer pour 75 M€.

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF Mobilités et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

— les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction ;

— au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée de vie des immobilisations testées ou à l'infini pour les écarts d'acquisition et autres actifs incorporels à durée de vie indéfinie;

— l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-2742	132	-2874
Écarts d'acquisition	0	-7	7
Provision pour risques et charges	0	2	-2
Pertes de valeur	-2742	126	-2869

Les principaux impacts sur le résultat des dépréciations et reprises enregistrées dans les comptes au 31 décembre 2015 et 2014 au regard des tests menés sont les suivants (en millions d'euros) :

UGT avec écart d'acquisition significatif	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2015	Impact résultat au 31/12/2014
Geodis	4.3.1.1	SNCF Logistics	0	0
Keolis	4.3.1.2	Keolis	0	0
Gestionnaires d'actifs	4.3.1.3	SNCF Logistics	0	+163 M€

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2015	Impact résultat au 31/12/2014
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	-2200 M€	0
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Corporate	-38 M€	0
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	-450 M€	0
Fret ferroviaire	4.3.2.4	SNCF Logistics	Pas d'indice	0

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

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

4.3.1.1. UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1340 M€ (650 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises (hors transport ferroviaire de marchandises et STVA) du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Au 31 décembre 2015, le test a été réalisé hors l'écart d'acquisition provisoire de l'activité d'OHL qui s'élève à 671 M€ (voir note 4.2.1.3). Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 283 M€	1 215 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,1% - 8,1%	7,3% - 8,3%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

Aux 31 décembre 2015 et 2014, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance organique (± 30 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

L'évaluation a été réalisée dans le contexte d'un environnement économique fortement dégradé. Elle constitue, pour le Groupe, sa meilleure estimation.

4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 499 M€ (464 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 87 M€ (100 M€ au 31 décembre 2014) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 443 M€	1 444 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,0% - 6,9%	6,4% - 7,2%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp) et le taux de croissance organique (± 50 bp) montrent une variation de ± 150 M€ sur la valeur recouvrable. Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 430 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 198 M€ (248 M€ au 31 décembre 2014) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs dont le périmètre opérationnel et managérial a été étendu début 2014 à l'activité de gestionnaire d'engins moteurs (voir note 4.3.2.1). Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Au 31 décembre 2015, le test a été réalisé hors l'écart d'acquisition d'Akiem, reclassée en groupe d'actifs destinés à être cédés (voir note 4.2.3).

	2015	2014	30 juin 2014
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 353 M€	1 891 M€ *	1 739 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue			
Taux d'actualisation (mini - maxi)	4,2% - 4,7%	5,3% - 5,9%	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%	2,00%

* : dont 523 M€ relatifs à Akiem reclassée en 2015 en groupe d'actifs destinés à être cédés (voir note 4.2.3)

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

En 2014, suite aux évolutions du modèle économique, l'actif ayant augmenté par rapport à la clôture précédente, le groupe a procédé à un test de perte de valeur au 30 juin 2014. Ce test, réalisé sur la base d'une valeur d'utilité, a abouti à une valeur recouvrable largement supérieure à la valeur nette comptable. Ainsi, une reprise de perte de valeur sur les moyens de production auparavant testés avec l'UGT Fret ferroviaire de 163 M€ a été constatée sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat 2014. Conformément à IAS 36, la reprise a été limitée à la hauteur de la valeur nette comptable qui aurait été obtenue au 30 juin 2014 pour les actifs concernés s'ils n'avaient jamais été dépréciés.

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2015 et/ou en 2014

4.3.2.1 Éléments de contexte

Un nouveau plan stratégique a été présenté et approuvé dans ses différentes composantes, notamment financières, par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016.

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 reprises dans le plan stratégique précité, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

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

Comme mentionné en note 4.3.2.1, dans le cadre du processus d'élaboration de son plan stratégique, SNCF Mobilités avait identifié des indices de perte de valeur dès le 30 juin 2015 liées aux évolutions de la mobilité induisant de nouveaux comportements de consommation (voir note 2.1.2). Cependant, il n'en avait pas tiré les conséquences dans ses comptes consolidés semestriels résumés, compte tenu de l'absence d'arbitrage des autorités de tutelles sur les principales hypothèses structurantes du plan stratégique (suivant le courrier du Commissaire du gouvernement en date du 18 septembre 2015). Les discussions se sont poursuivies jusqu'au Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016 au cours duquel l'approbation du nouveau plan stratégique a permis au groupe de revoir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) avec une baisse se traduisant par des dépréciations d'un montant total de 2 200 M€ sur le secteur Voyages SNCF et de 38 M€ au titre des actifs de support du Corporate constatées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat consolidé.

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

	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	3 805 M€	3 581 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,9% - 7,8%	7,9% - 9,2%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

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

— La stabilité des produits du trafic hors lignes nouvelles compte tenu d'hypothèses macro-économiques correspondant à celles de l'État, de la montée en puissance de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix.

— L'évolution du coût des péages et notamment de l'indexation ferroviaire, dont le niveau, désormais arbitré par l'État, est plus élevé que l'inflation à partir de 2020, ainsi que le nombre de dessertes et leur tarification sur les lignes nouvelles.

— Le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses.

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

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

— La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires de l'année 2025 tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 10 mars 2016, après prise en compte des charges au titre de la CST, dans la marge opérationnelle, et de la TREF, en impôt sur les résultats.

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

Les tests de sensibilité réalisés sur :

— les produits du trafic montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet de ± 830 M€ sur la valeur recouvrable ;

— le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 aurait un effet d'environ +1300 M€ sur la valeur recouvrable ;

— une baisse en valeur des péages d'environ -4% en 2017 aurait un effet d'environ + 999 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 ± 290 M€ sur la valeur recouvrable ;

— les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 85 M€ sur la valeur recouvrable ;

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

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

Il n'y a pas d'écart d'acquisition ni d'immobilisation incorporelle à durée d'utilité indéfinie affectés à cette UGT. Les pertes de valeur comptabilisées à l'issue des tests concernent essentiellement les immobilisations corporelles et sont, à ce titre, réversibles.

Au 31 décembre 2014, compte tenu de nouveaux indices de perte de valeur, notamment la baisse de la fréquentation, un nouveau test avait été réalisé à la clôture de l'exercice. La valeur recouvrable déterminée au 31 décembre 2014 permettait de justifier la valeur comptable de l'UGT.

4.3.2.3. UGT Gares & Connexions

Les décisions et avis de l'ARAFER du premier semestre 2015, 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'ARAFER.

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 3.1) 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'État pourrait également avoir un impact ultérieur favorable sur la valeur recouvrable des actifs.

Les hypothèses soumises à arbitrages de l'État 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 :

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

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'évolution sur le second semestre de nature à modifier significativement le résultat du test mené fin juin 2015 et le montant de la dépréciation en résultant, la dépréciation de 450 M€ au 30 juin 2015 a été maintenue.

4.3.2.4 UGT Fret Ferroviaire

Jusqu'au 31 décembre 2013, l'activité de Fret SNCF, au sein du secteur SNCF Logistics, était découpée en quatre UGT pour refléter l'organisation mise en place dans le cadre du schéma directeur rendu public en septembre 2009 et mis en œuvre au premier semestre 2010. Les moyens de production étaient testés globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire, qu'ils soient détenus par Fret SNCF ou par le gestionnaire d'actifs Akiem et quel qu'en soit l'utilisateur final (Fret SNCF, une autre entité ferroviaire du groupe ou externe au groupe). Le groupe appliquait une dépréciation pour le matériel roulant (engins moteur) suivant l'utilisation qui en était faite :

— si le matériel est sans affectation ou si l'UGT d'affectation du matériel génère des flux de trésorerie négatifs :
- dépréciation à 100% du matériel roulant n'ayant pas de valeur de marché ;
- dépréciation de la valeur nette comptable à la valeur de marché si cette dernière est inférieure.

— si l'UGT d'affectation du matériel génère des flux de trésorerie positifs, le matériel roulant n'est pas déprécié.

Du fait d'un marché de location d'engins moteurs de plus en plus ouvert pour le transport de marchandises, la plupart des engins moteurs mis en location par le groupe sont de plus en plus utilisés en dehors de l'UGT Fret Ferroviaire. Le périmètre opérationnel et managérial de l'activité de gestionnaire d'engins moteurs a également évolué début 2014 pour relever du même périmètre que l'UGT Gestionnaire d'actifs. Enfin, l'activité Fret SNCF n'est plus découpée, mais suivie globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire. Le groupe a donc cessé de tester les actifs concernés au sein de l'UGT Fret Ferroviaire pour les rattacher à l'UGT Gestionnaires d'actifs qui regroupe désormais tous les métiers entrant dans la location de matériel et d'engins de transport de marchandises (locomotives, wagons, conteneurs...). Suite à ces évolutions de modèle économique, le groupe a été en mesure de procéder au 30 juin

2014 à deux tests de perte de valeur : l'un sur l'UGT Gestionnaires d'actifs (voir note 4.3.1.3), l'autre sur l'UGT Fret Ferroviaire. Les conséquences ont été traitées comme un changement d'estimation sur la période en application de la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Au 30 juin 2014, le groupe a réalisé un test de perte de valeur sur le matériel roulant ferroviaire, dont la valeur nette comptable s'élève à 78 M€ à la même date, sur la base d'une juste valeur nette des coûts de sortie conformément aux dispositions de la norme IAS 36 :

— Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché, de niveau 3, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.

— Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire au 30 juin 2014 et n'entraînent donc aucune reprise ni perte de valeur sur la période.

Les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	Test au 30 juin 2014
Secteur	SNCF Logistics
UGT	Fret Ferroviaire
Actif testé	78 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Juste valeur nette des coûts de sortie
Source retenue	Loyers des engins observables sur le marché sur leur durée de vie résiduelle
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	0,00%

Sur le second semestre 2014, le test a été affiné pour englober l'ensemble des moyens de production qui s'élèvent à 125 M€ au 31 décembre 2014. Le test réalisé permet d'en justifier globalement la valeur comptable qui est inférieure de 750 M€ à la valeur nette comptable qui aurait été obtenue si ces moyens n'avaient jamais été dépréciés. Le Groupe considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

Au 31 décembre 2015, aucun nouvel indice de reprise ou de perte de valeur n'a été identifié.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Variation des stocks et encours	22	76
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	-238	322
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	78	218
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	294	-180

4.4.1 Stocks et en-cours

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

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

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

Au 31 décembre 2015, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	478	-60	418	439	-22
Produits finis	194	0	194	210	-15
Encours de production	15	-5	9	16	-6
Stocks et en-cours	687	-66	621	665	-43

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

En millions d'euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2015
Matières premières et fournitures - dépréciation	-46	-26	12	0	-1	-60
Encours de production - dépréciation	-3	-2	0	0	0	-5
Dépréciations de stocks	-49	-28	12	0	-1	-66

4.4.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges...).

La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	3 554	-139	3 415	3 166	249
Créances sur l'État et les collectivités	1 519	0	1 519	1 269	250
Autres créances d'exploitation	1 732	-29	1 703	1 211	492
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	128	-1	128	44	84
Montant net des créances d'exploitation	6 933	-168	6 765	5 690	1 075

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2015 et 2014 :

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

En millions d'euros	31/12/2013	Dotations	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2014
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-161	-68	52	6	26	-1	-145
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-70	-11	38	3	0	0	-41
Total	-231	-79	90	9	26	-1	-186

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (SNCF Réseau, collectivités territoriales, RATP, STIF, Armée...).

Dans l'activité SNCF Logistics, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, elles n'ont pas de raison d'être dépréciées. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

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

31/12/2015	Échus non dépréciés						Total	
	En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois		> 12 mois
Clients et comptes rattachés		2 302	467	502	102	118	62	3 554
Total		2 302	467	502	102	118	62	3 554

31/12/2014	Échus non dépréciés						Total	
	En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois		> 12 mois
Clients et comptes rattachés		2 183	494	474	90	32	38	3 311
Total		2 183	494	474	90	32	38	3 311

4.4.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

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

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

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	4 691	4 043	648
<i>dont dettes s/ acquisition d'immo.</i>	703	542	160
Passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	417	464	-47
Avances et acomptes reçus sur commande	466	450	16
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	20	13	7
Dettes sociales	1 844	2 029	-185
Dettes sur l'État et les collectivités	1 171	1 312	-141
Autres dettes d'exploitation	775	423	352
Produits constatés d'avance	1 256	1 141	115
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	7	9	-1
Total des dettes d'exploitation	10 628	9 871	757

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

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

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

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

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

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

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

En millions d'euros	01/01/2015	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2015	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	340	200	-64	-113	10	372	191	181
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	88	88	-2	-4	-13	156	12	145
Risques environnementaux	613	80	-27	-26	24	664	31	633
Coûts de restructuration	36	16	-16	-7	3	32	29	3
Autres	225	69	-46	-26	1	223	91	131
Total provisions	1 302	453	-155	-176	23	1 447	354	1 093

Les flux de l'exercice incluent ceux réalisés par la branche SNCF Infra sur le premier semestre 2015, lesquels sont présentés au compte de résultat sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » (voir note 2.1). Ils incluent un montant de 18 M€ de dotations et 13 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 4). Ils représentent un impact de 5 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 36 M€ dont 7 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 29 M€ en contrepartie des actifs immobilisés. Il porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante.

4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

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

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le groupe SNCF Mobilités avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1^{er} février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1^{er} janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021.

A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement. Les diagnostics sont toujours en cours.

En ce qui concerne son matériel roulant, le Groupe a une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

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

- dépollution des sites : 16 M€ (73 M€ en 2014).
- coûts liés à l'amiante : 634 M€ (567 M€ en 2014).

L'évolution de la provision pour coûts liés à l'amiante concerne principalement le matériel roulant amianté et s'appuie sur de nouvelles informations disponibles pour évaluer le coût du démantèlement. Elle est constatée à hauteur de 50 M€ (dans la colonne « autres variations ») en contrepartie du composant amiante du matériel roulant ferroviaire immobilisé (voir note 4.1.2) et de 40 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » au compte de résultat. Les coûts de démantèlement du matériel roulant amianté ont été réévalués à la hausse sur la base des nouveaux contrats signés, des commandes récentes passées et des réponses obtenues à de nouveaux appels d'offres.

4.5.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

4.5.2.1 Litiges

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

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

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

Litiges résolus

— Résolution d'une demande d'indemnisation

Un litige portant sur une demande adverse d'indemnisation faite à SNCF Mobilités a pris fin le 3 avril 2015. Ce litige visait à voir condamner SNCF Mobilités 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 l'EPIC SNCF Mobilités, 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 l'EPIC 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.

— 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'expertise entre les deux parties, qui a été suivie par une décision du Conseil d'État en date du 10 septembre 2015. En conséquence, un produit de cession complémentaire de 50 M€ a été constaté en résultat de cession d'actifs sur 2015.

Litiges en cours

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

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

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

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

L'Autorité de la concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. SNCF Mobilités est solidairement tenue du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la concurrence devant la Cour d'appel de Paris. Au 31 décembre 2015, une charge à payer a été comptabilisée pour le montant de l'amende sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. La contrepartie au bilan est en dettes d'exploitation. La marge opérationnelle hors cette amende est de 2 597 M€.

— Différends avec l'ARAFER

SNCF Mobilités est en procédure auprès de l'ARAFER sur un litige qui l'oppose au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (voir note 2) d'une part, et à la région Pays-de-la-Loire d'autre part. L'ARAFER a rendu deux décisions de règlement de différend favorables au STIF et à la région Pays-de-la-Loire. Gares & Connexions a interjeté appel de ces décisions devant la Cour d'appel de Paris.

— 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 834 anciens salariés qui estimaient avoir été lésés dans leurs carrières et leur retraite. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes consolidés annuels en

réajustant la provision relative à ces litiges, sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des sommes demandées. Par ailleurs, 250 nouveaux recours ont été déposés et certains ont fait l'objet d'une provision complémentaire. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ».

— Accident de Brétigny-sur-Orge

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement

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

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 de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

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

4.5.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

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

Les dotations incluent un montant de 153 M€ au titre de contrats déficitaires, dont 106 M€ sur la convention Intercités relative aux Trains d'Équilibre du Territoire (voir note 2.1). La convention, initialement conclue avec l'État pour la période 2011-2013 a été renouvelée deux fois un an par avenant jusqu'au 31 décembre 2015. La feuille de route présentée par le gouvernement le 7 juillet 2015 pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), précisait qu'une nouvelle convention entre l'État et SNCF Mobilités serait conclue courant 2016 pour la période 2016 - 2020. Dans l'attente de la finalisation des négociations toujours en cours entre SNCF Mobilités et l'État, portant notamment sur le niveau d'offres et de financement de la future convention dans sa durée, l'État a demandé à SNCF Mobilités de maintenir les offres Intercités pour 2016 au niveau de celles de 2015, sans financement complémentaire. Dans ce contexte, SNCF Mobilités considère qu'il est trop tard

pour pouvoir mettre en œuvre des leviers opérationnels permettant de porter leurs effets sur 2016. Dès lors, en l'absence d'évolution de l'offre et de compensation financière complémentaire perçue de l'État, la première année de la nouvelle convention pluriannuelle (souhaitée par l'État sur la période 2016-2020) devrait ressortir en déficit. Au titre des années suivantes (2017-2020), les discussions se poursuivent avec l'État dans l'objectif d'un équilibre sur la durée résiduelle de la convention.

En conséquence, SNCF Mobilités a comptabilisé au 31 décembre 2015 une provision pour perte à terminaison de 106 M€ correspondant à la perte estimée au titre de la première année de la future convention. Compte tenu des négociations en cours, il existe des aléas et incertitudes portant sur les hypothèses sous-tendant l'estimation de la provision, notamment la période envisagée pour la nouvelle convention et les perspectives d'équilibre financier au-delà de la 1^{ère} année.

4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

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

5 AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

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

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

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

— la convention collective des transports routiers (CCN_3085).

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

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

5.1.2 Prévoyance

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

5.1.3 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

5.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Mobilités, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

5.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un nouvel accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

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

5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

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

5.1.7 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Mobilités (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

5.2. EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

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

Au 31 décembre 2014, le traitement de la branche SNCF Infra comme une activité « abandonnée » au sens d'IFRS 5 avait entraîné le reclassement des engagements la concernant, soit 874 millions d'euros évalués à date, sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière. En conséquence, depuis le 31 décembre 2014, l'engagement net au titre des régimes à prestations définies de cette branche est exclu du total des passifs (actifs) nets affiché au bilan du Groupe SNCF Mobilités sur les lignes « Engagements envers le personnel ». Dans la variation des engagements, la sortie de ces passifs était alors présentée sur la ligne « Autres ».

Depuis le 28 mai 2015, la filiale anglaise Eurostar est consolidée par intégration globale ; elle était jusqu'alors mise en équivalence. Elle offre à ses salariés un régime de retraite partiellement financé par des actifs de régime. Dans la situation nette des engagements sociaux du Groupe au 31 décembre 2015, il s'ensuit une augmentation ci-après détaillée, de plusieurs agrégats :

En millions d'euros

Valeur actualisée de l'obligation	338
Juste valeur des actifs de régime	278
Passif (actif) net	60
Coût financier de l'obligation	11
Rendement implicite des actifs du régime	- 10
Intérêt financier net	1
Contribution versée au fonds	- 9

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2015	Total avant IFRS5	Reclassement IFRS5	31/12/2014
Valeur actualisée des obligations	1 949	2 632	-874	1 759
Juste valeur des actifs du régime	-358	-83	0	-83
Situation nette des régimes	1 591	2 549	-874	1 676
Effet du plafonnement de l'actif	1	0	0	0
Passif (actif) net à la date de clôture	1 591	2 549	-874	1 676
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>1 591</i>	<i>2 549</i>	<i>-874</i>	<i>1 676</i>

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

En millions d'euros	31/12/2015	Total avant IFRS5	Reclassement IFRS5	31/12/2014
Retraite et autres avantages assimilés	369	303	-5	298
Prévoyance CS	33	60	-17	43
Action Sociale	181	318	-103	215
Rentes Accidents du travail	531	1 134	-508	626
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 113	1 816	-633	1 183
Rentes Accidents du travail	24	45	-18	28
Médailles du travail et autres avantages assimilés	126	156	-33	123
Cessation progressive d'activité (CPA)	267	437	-146	291
Compte épargne temps (CET)	60	94	-44	50
Passif au titre des autres avantages à long terme	477	732	-241	492
Passif total	1 590	2 548	-874	1 675
- dont non courant	1 476	2 403	0	1 456
- dont courant	114	145	0	218

5.2.2 Variation du passif (actif) net

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Total passif (actif) net à l'ouverture	1 675	2 224
Coût des services rendus	142	134
Coût des services passés	11	0
Effet des liquidations du régime	-1	0
Intérêt financier net	28	54
Écarts actuariels générés sur la période	-166	272
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-133	-141
Contribution de l'employeur au fonds	-12	-3
Effet des variations de périmètre	-9	9
Effet de change	2	0
Autres (reclassement IFRS5 en 2014)	52	-872
Total passif (actif) net à la clôture	1 591	1 675

Le coût des services passés résulte de diverses modifications de plans opérées sur la période.

La baisse de l'intérêt financier net résulte principalement de la diminution des engagements de l'EPIC SNCF Mobilités sur le second semestre 2015 suite à la réforme ferroviaire et de la forte baisse du taux d'actualisation entre 2013 (2,55%) et 2014 (1,35%).

Le gain actuariel net constaté s'explique essentiellement par la hausse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires. 140 M€ sont relatifs aux régimes de l'EPIC SNCF Mobilités dont 24 M€ constatés en résultat financier au titre des autres avantages à long terme.

La ligne « Effet des variations de périmètre » inclut principalement les éléments suivants :
— le montant du passif net d'Eurostar valorisé à la date de prise de contrôle (80 M€)
— le montant du passif transféré à SNCF au 1^{er} juillet dans le cadre de la réforme ferroviaire (114 M€). Au 31 décembre 2014, ce dernier était classé en passif courant pour un montant alors évalué à 138 millions d'euros.
— l'impact résiduel au titre des transferts opérés en faveur de SNCF Réseau, soit 26 M€ correspondant à la variation sur le premier semestre 2015 de l'engagement de la branche SNCF Infra présenté, dès le 31 décembre 2014, sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ».

Sur le premier semestre 2015, le groupe a corrigé les modalités de calcul de certains engagements envers le personnel. L'impact de 53 M€ enregistré dans la ligne « Autres » concerne principalement des avantages à long terme. Les incidences sur les capitaux propres consolidés et sur le résultat 2014 publiés étant non matériels, le groupe n'a pas procédé à un calcul rétrospectif. L'effet a été calculé à la date du 1^{er} 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.

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

31/12/2015	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	382	43	215	654	341	123	1759
Coût des services rendus	27	1	5	37	42	30	142
Cotisation des salariés	1						1
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	14	0	0	0	0	0	14
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-1	0	0	0	0	-1	-2
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	0	-2
Coût financier	19	1	3	12	5	1	41
Ecart actuariels générés sur la période	-21	-2	-27	-91	-16	-5	-162
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-15	-2	-10	-49	-35	-22	-133
Prestations payées par le fond	-13						-13
Effet des variations de périmètre	333	-8	-6	-9	-59	-3	248
Effet de change	5					1	5
Autres	0	0	0	0	48	3	51
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	728	33	181	554	327	126	1949
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	265	33	181	554	327	126	1486
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	463						463

31/12/2015	Retraites et assimilés	31/12/2015	Retraites et assimilés
En millions d'euros		En millions d'euros	
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	83	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Rendement implicite des actifs de régime	13	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Écart actuariels générés sur la période	4	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet des réductions et liquidations	-1	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1
Contribution de l'employeur au fonds	12		
Cotisation des salariés au fonds	1		
Prestations payées par le fonds	-13		
Effet des variations de périmètre	257		
Effet de change	3		
Autres	-1		
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	358		

31/12/2015	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	728	33	181	554	327	126	1949
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-358	0	0	0	0	0	-358
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	-1	0	0	0	0	0	-1
Total Passif (actif) net à la clôture	370	33	181	554	327	126	1591
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	370	33	181	554	327	126	1591

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2014, sont les suivantes :

31/12/2014							
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	333	51	279	1 038	471	124	2 296
Coût des services rendus	18	1	5	45	46	19	134
Cotisation des salariés	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	0	0	0	0	0	0	0
Coût financier	10	1	7	26	12	2	58
Écarts actuariels générés sur la période	43	9	41	136	38	7	274
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-13	-2	-13	-66	-35	-11	-141
Prestations payées par le fond	-4	0	0	0	0	0	-4
Effet des variations de périmètre	-5	0	0	0	0	15	10
Effet de change	4	0	0	0	0	0	4
Autres (reclassement IFRS5)	-4	-17	-103	-525	-190	-33	-872
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	382	43	215	654	341	123	1 759
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>254</i>	<i>43</i>	<i>215</i>	<i>654</i>	<i>341</i>	<i>123</i>	<i>1 631</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>128</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>128</i>

31/12/2014		31/12/2014	
En millions d'euros	Retraites et assimilés	En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	73	Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Rendement implicite des actifs de régime	3	Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	1
Écarts actuariels générés sur la période	2	Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet des réductions et liquidations	0	Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0
Contribution de l'employeur au fonds	3		
Cotisation des salariés au fonds	0		
Prestations payées par le fonds	-4		
Effet des variations de périmètre	1		
Effet de change	4		
Autres	0		
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	83		

31/12/2014							
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	382	43	215	654	341	123	1 759
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-83	0	0	0	0	0	-83
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	300	43	215	654	341	123	1 676
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	300	43	215	654	341	123	1 676

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Obligations	104	33
Actions	240	22
Biens immobiliers	2	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	2
Autres	9	22
Juste valeur totale des actifs du régime	358	83

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

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (10 M€ au 31 décembre 2015, contre 9 M€ au 31 décembre 2014). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

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

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

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

31/12/2014	Retraites et assimilés
En millions d'euros	
Contributions de l'employeur au fonds	2
Contributions des salariés au fonds	0
Total Contributions à verser	2

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre de l'exercice 2015 est détaillée ci-après. Au titre du premier semestre 2015 et de l'exercice comparatif 2014, elle est présentée avant reclassement en résultat net d'impôt des activités transférées suivant la norme IFRS 5.

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

31/12/2014								
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Coût des services rendus	18	1	5	45	46	19	134	
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	1	0	0	0	0	0	1	
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	0	0	0	
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	0	
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0	
Autres	-1	0	0	0	0	0	-1	
Marge opérationnelle	17	1	5	45	46	19	133	
Intérêt financier net du régime	7	1	7	26	12	2	54	
<i>Dont coût financier</i>	10	1	7	26	12	2	58	
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-3						-3	
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0	
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			5	38	7	50	
Autres	0	0	0	0	0	0	0	
Résultat financier	7	1	7	30	50	9	105	
Total Charge comptabilisée avant IFRS5	24	2	11	76	95	29	238	

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,3 milliards d'euros sur 2015 (1,6 milliards d'euros en 2014).

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

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

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

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

31/12/2015

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-96	-13	39	-394	-464
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	21	2	27	88	138
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	4				4
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-1				-1
Autres (prise de contrôle Eurostar)	-88				-88
Écarts de réévaluation à la clôture	-160	-11	66	-306	-411

31/12/2014

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-57	-4	79	-263	-243
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-43	-9	-41	-131	-223
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	2				2
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	1				1
Autres	0				0
Écarts de réévaluation à la clôture	-96	-13	39	-394	-464

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

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

Taux d'actualisation :

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

Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC SNCF Mobilités sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Dans le cadre de la réforme ferroviaire et des transferts au 1^{er} juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les EPIC a été déterminée sur la base d'un taux différencié. Le taux d'adhésion des bénéficiaires de l'EPIC SNCF Mobilités ressort désormais à 25,94% contre 27,1% en 2014. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 10 M€ sur la valeur de l'engagement.

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

Les engagements au titre des régimes de l'EPIC SNCF Mobilités représentant plus de 75% du total Groupe, sont détaillées ci-après les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations.

	31/12/2015	31/12/2014
Taux d'actualisation	1,75 %	1,35 %
Taux d'inflation	1,75 %	1,75 %
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,80 %	2,80 %
Action sociale	1,75 %	1,75 %
Rentes Accidents du travail	1,75 %	1,75 %
Cessation progressive d'activité	2,37 %	2,37 %
IDR et médaille du travail	2,37 %	2,37 %
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
IDR et médaille du travail	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
Taux d'adhésion au régime CPA	25,94 %	27,10 %

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

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

	31/12/2015			31/12/2014		
	Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède	Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède
Taux d'actualisation	1,49% 1,72% 1,78%	3,80%	3,00%	1,35% 1,56% 1,62%	3,60%	2,75%

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

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

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

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

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

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

31/12/2014	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps ^(*)	Médailles du travail et autres avantages ^(*)	TOTAL Long-terme
En millions d'euros									
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-57	-4	79	-263	-243				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	0	1	11	12	0	-2	4	2
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	-1	0	2	2	3	-2	4	-1	3
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-41	-10	-43	-143	-237	-4	-41	-10	-55
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-43	-9	-41	-131	-223	-5	-38	-7	-50
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	2				2				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	1				1				0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	2				2				0
Effet de change	1				1				0
Autres	0				0				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-97	-13	39	-394	-464				0
Total ajustements liés à l'expérience	1	0	1	11	13	0	-2	4	2
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-42	-10	-41	-142	-234	-5	-37	-10	-52

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

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

Au titre de l'exercice 2014, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par les baisses du taux d'actualisation et du taux d'inflation.

5.4.2.2. Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2015.

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

31/12/2014

En millions d'euros

	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-11	-2	-13	-42	-13
Variation de - 0,25pt	10	2	13	45	14
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		2	13	44	0
Variation de - 0,25pt		-2	-13	-42	0
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					16
Variation de - 1pt					-15

5.5. REMUNERATION DES DIRIGEANTS

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

	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Nombre de dirigeants concernés	5	17	-12
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	5	15	-10
Rémunération totale en M€	2	5	-3

La baisse du nombre de dirigeants entre 2015 et 2014 s'explique par la réorganisation mise en place avec la réforme ferroviaire.

6 CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

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

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

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

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

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

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	41	-25	66
Charges d'intérêts nettes	-296	-284	-12
Autres charges et produits financiers	-5	-1	-4
Coût de l'endettement financier net et autres	-260	-309	50

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Charges financières	-790	-679	-111
Produits financiers	530	369	161
Coût de l'endettement financier net et autres	-260	-309	50

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

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

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

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

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

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

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

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

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

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

Les justes valeurs données pour les classes non comptabilisées à la juste valeur au bilan ont été déterminées suivant le niveau 2.

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'élevait à 280 M€ au 31 décembre 2014, restait donc sans incidence sur le montant de l'endettement financier net du groupe à la clôture précédente. Ce montant reflétait 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 au 1^{er} juillet 2015, les prêts nets internes du Groupe envers la branche ont été remboursés en trésorerie par l'acquéreur. Ainsi, l'opération de transfert a pour effet d'augmenter la trésorerie du groupe SNCF Mobilités et de réduire son endettement financier net à hauteur du montant de celui de la branche SNCF Infra envers le groupe de 98 M€ à la date du transfert.

En anticipation de la mise en œuvre des opérations de transfert au 1^{er} juillet 2015, le groupe considérait 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'élevait ainsi à 7 125 M€ au 31 décembre 2014.

31/12/2015

Rubrique au bilan et classes d'instruments	Note				Instruments financiers				Total	Juste valeur			Juste valeur de la classe
		Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Créance envers SNCF Réseau	6.1.2.1	676	184	859	-	859	-	-	859	-	-	-	1243
Créance envers SNCF	6.1.2.1	487	55	542	-	542	-	-	542	-	-	-	604
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1515	42	1556	-	1556	-	-	1556	-	-	-	2091
Cash collatéral actif		-	592	592	-	592	-	-	592	-	-	-	592
Autres prêts et créances		533	49	581	-	581	-	-	581	-	-	-	-
Actifs financiers de concession	3.2	1279	43	-	-	1322	-	-	1322	-	-	-	-
Sous-total prêts et créances		4489	963	4130	-	5452	-	-	5452	-	-	-	4529
Actifs de retraite	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	239	-	-	239	-	-	-	239	40	-	199	239
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	697	64	761	-	-	-	761	761	-	761	-	761
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	904	122	1026	-	-	1026	-	1026	-	1026	-	1026
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	4024	4024	-	-	4024	-	4024	3624	400	-	4024
Total des actifs financiers courants et non courants		6339	5174	9942	239	5452	5050	761	11503	3664	2187	199	10580
Emprunts obligataires		10083	940	11023	-	10830	194	-	11023	-	192	-	13523
Emprunts auprès des établissements de crédit		1742	336	2078	-	2078	-	-	2078	0	-	1	2141
Dettes de location-financement		817	283	1100	-	1100	-	-	1100	0	1	-	1061
Sous-total emprunts	6.1.2.5	12642	1559	14201	-	14007	194	-	14201	0	193	1	16725
dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- évalués au coût amorti		11593	1441	13034	-	13034	-	-	13034	-	-	-	15559
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		858	116	973	-	973	-	-	973	-	-	-	973
- évalués selon l'option "juste valeur" *		191	3	194	-	-	194	-	194	0	193	-	193
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	545	63	608	-	-	-	608	608	-	608	-	608
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	689	86	775	-	-	775	-	775	-	775	-	775
Emprunts et dettes financières		13876	1707	15584	-	14007	969	608	15584	0	1576	1	18108
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		-	2130	2130	-	2130	-	-	2130	0	-	-	2438
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.5	1276	-	-	1276	-	-	-	1276	-	1276	-	1276
Total des passifs financiers courants et non courants		15152	3837	17713	1276	16137	969	608	18989	0	2852	1	21823
Endettement financier net du groupe		9066	-1295	7772	-	12006	-4081	-153	7771	-3624	-611	1	10206

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

31/12/2014				Instruments financiers				Total	Juste valeur				
Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de cou- verture	Valeur nette compta- ble au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Juste valeur de la classe
Créance sur SNCF Réseau	6.1.2.1	823	406	1 229	-	1 229	-	-	1 229	-	-	-	1 670
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.2	1 525	153	1 678	-	1 678	-	-	1 678	-	-	-	2 290
Cash collatéral actif		-	738	738	-	738	-	-	738	-	-	-	738
Autres prêts et créances		516	54	570	-	570	-	-	570	-	-	-	-
Actifs financiers de concession	3.2	1 156	43	-	-	1 199	-	-	1 199	-	-	-	-
Sous-total prêts et créances		4 020	1 394	4 215	-	5 414	-	-	5 414	-	-	-	4 698
Actifs de retraite	5	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.3	268	-	-	268	-	-	-	268	73	-	195	267
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	501	58	560	-	-	-	560	560	-	560	-	560
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	1 024	159	1 183	-	-	1 183	-	1 183	-	1 183	-	1 183
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.6	-	5 408	5 408	-	-	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	5 481	1 742	195	12 116
Emprunts obligataires		10 007	1 521	11 528	-	11 126	402	-	11 528	-	400	-	14 293
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 452	364	1 816	-	1 816	-	-	1 816	-	-	-	1 841
Dettes de location-financement		1 004	149	1 153	-	1 153	-	-	1 153	1	-	1	1 153
Sous-total emprunts	6.1.2.5	12 463	2 034	14 497	-	14 095	402	-	14 497	1	400	1	17 287
- évalués au coût amorti		11 235	1 657	12 892	-	12 892	-	-	12 892	-	-	-	15 683
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		1 040	163	1 202	-	1 202	-	-	1 202	-	-	-	1 202
- évalués selon l'option "juste valeur" *		187	214	402	-	-	402	-	402	-	400	1	402
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	534	45	579	-	-	-	579	579	-	579	-	579
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	800	141	941	-	-	941	-	941	-	941	-	941
Emprunts et dettes financières		13 797	2 220	16 017	-	14 094	1 343	579	16 016	1	1 920	1	18 807
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		3	2 752	2 754	-	2 754	-	-	2 754	0	-	-	2 754
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.5	14	-	-	14	-	-	-	14	-	14	-	14
Total des passifs financiers courants et non courants		13 813	4 972	18 771	14	16 848	1 343	579	18 784	1	1 934	1	21 575
Endettement financier net du groupe		9 410	-2 005	7 405	-	12 633	-5 249	20	7 404	-5 408	178	1	9 713

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 347M€.

6.1.2.1 Créances envers le groupe public ferroviaire Créance sur SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France jusqu'au 31 décembre 2014)

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

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

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

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

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

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

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie. La juste valeur est déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

La créance envers SNCF résulte des opérations de transfert réalisées en application de la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Elle reflète le paiement à crédit par SNCF du prix de transfert en dix annuités jusqu'au 1^{er} juillet 2025 et porte intérêt à taux fixe. Elle est comptabilisée au coût amorti. La juste valeur est déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

6.1.2.2 Créance sur la caisse de la dette publique

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

À l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

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

— détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006, à savoir :

— la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

— les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés. La juste valeur a été déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

6.1.2.3 Actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 239 M€ (268 M€ au 31 décembre 2014), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société.

Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

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

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

6.1.2.4 Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF Mobilités fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

La baisse des actifs à la juste valeur par résultat est liée à l'arrivée à échéance des placements.

6.1.2.5 Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés (cash collateral passif).

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.6 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois ⁽¹⁾	2 715	4 568	-1 852
Disponibilités	1 309	841	468
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	4 024	5 408	-1 384
Intérêts courus à payer	-3	-1	-1
Concours bancaires courants	-371	-246	-125
Trésorerie et équivalents de trésorerie des activités abandonnées classés parmi les actifs détenus en vue d'être cédés et les passifs relatifs à ces actifs (voir note 4.2.3)	2	0	2
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	3 652	5 161	-1 509

⁽¹⁾ Y compris dépôts et billets de trésorerie

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste

valeur et se montent, pour l'EPIC, à 1 920 M€ au 31 décembre 2015 (3 490 M€ au 31 décembre 2014). L'EPIC contribue pour environ 99 % au montant total consolidé de SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois (98 % au 31 décembre 2014).

Comme permis par la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à être cédés et activités abandonnées », le groupe a choisi de ne pas retraiter les flux relatifs à la branche SNCF Infra de l'état des flux de trésorerie consolidés, mais de les détailler en note annexe (voir note 4.2). La trésorerie de la branche étant totalement interne au groupe, aucun montant externe n'a été reclassé sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 2 046 M€ en 2015 (2 528 M€ en 2014). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 1 654 M€ (2 057 M€ en 2014). Les impôts décaissés sont particulièrement importants cette année en raison du paiement sur le même exercice de la TREF de l'année en cours pour 200 M€ et de celle de l'année précédente pour 200 M€, du fait d'une publication décalée des décrets.

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 1 908 M€ en 2015 (négatifs de 1 717 M€ en 2014).

— Les décaissements proviennent principalement :

- des incidences des variations de périmètre pour 566 M€ en 2015 (53 M€ en 2014), essentiellement liées à l'acquisition d'OHL en 2015 (voir note 4.2.1) ;

- des investissements corporels et incorporels pour 2 323 M€ en 2015 (2 158 M€ en 2014) ;

- des nouveaux actifs financiers de concession pour 818 M€ en 2015 (1 100 M€ en 2014).

— Ils sont compensés par :

- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 317 M€ en 2015 contre 436 M€ en 2014 ;

- des subventions d'investissement reçues pour 546 M€ en 2015 contre 205 M€ en 2014 ;

- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 787 M€ en 2015 contre 906 M€ en 2014.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 1 640 M€ en 2015 (ils étaient négatifs de 400 M€ en 2014). Ils proviennent principalement :

— du paiement des dividendes à l'État pour 63 M€ (175 M€ en 2014) ;

— du paiement des intérêts financiers net pour 309 M€ (294 M€ en 2014) ;

— des remboursements de dettes de trésorerie pour 729 M€ (contre une augmentation des dettes de trésorerie de 814 M€ en 2014) ;

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances SNCF Réseau et CDP pour 982 M€ (1 226 M€ en 2014) ; les encaissements sur les créances SNCF Réseau s'élèvent à 362 M€ (6 M€ en 2014) et les encaissements sur la créance CDP à 92 M€ (0 M€ en 2014) ;

— de nouveaux emprunts pour 434 M€ (480 M€ en 2014) dont 24 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités (358 M€ en 2014) parmi lesquels 11 M€ d'émission d'emprunt EMTN (295 M€ en 2014).

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

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

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

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

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

6.2.1. Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2015 est de 100% comparée à 110% au 31 décembre 2014. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,96% pour l'exercice 2015 contre 3,83% pour l'exercice 2014.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

— à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;

— aux dettes en juste valeur sur option ;

— aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie. L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 0,5% à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2015				31/12/2014			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	3		-3		5		-5	
Dettes en juste valeur sur option	6		-6		7		-7	
Dérivés non qualifiés de couverture	4		-4		4		-5	
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie		50		-56		63		-71
Total	13	50	-13	-56	16	63	-17	-71

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Taux fixe	11 031	11 119	10 962	11 081
Taux variable	3 170	3 379	3 239	3 415
Total des emprunts	14 201	14 497	14 201	14 497

6.2.2 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF Mobilités, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2015, la part de l'endettement financier net restant en devises pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, reste stable à 1,25% (1,83% au 31 décembre 2014).

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Euro	10 537	10 635	13 347	13 727
Franc suisse	1 471	1 538	143	339
Dollar américain	470	449	237	237
Dollar canadien	30	144	30	32
Livre sterling	1 328	1 099	359	136
Yen	281	462	3	0
Dollar australien	76	150	76	7
Autres	7	19	7	19
Total des emprunts	14 201	14 497	14 201	14 497

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, et les dettes en Franc suisse et en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Franc suisse et en Dollar.

6.2.3 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour l'ensemble de l'année 2014, aucune couverture n'a été mise en place.

Pour l'année 2015 une couverture de flux de trésorerie a été désignée. Trois tunnels à prime nulle ont été mis en place pour un volume de 18 000 tonnes de gasoil entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 0,3 M€ parmi les dettes d'exploitation. Ces tunnels ont une date d'échéance au 1^{er} janvier 2016.

Pour l'année 2016, 2 swaps ont été mis en place pour un volume de 12 000 tonnes de gasoil, entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 0,4 M€ parmi les dettes d'exploitation.

6.2.4 Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

6.2.4.1 Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise, pour la société SNCF Mobilités, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille d'actifs disponibles à la vente

Depuis le 31 décembre 2014, les actifs disponibles à la vente sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés.

6.2.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation. Ils sont passifs au 31 décembre 2015 pour 7 M€ (passifs pour 9 M€ au 31 décembre 2014). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2015 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 787		1 787	1 181	578	28
Instruments financiers dérivés passifs	1 390		1 390	582	578	230
Position nette sur instruments dérivés	397		397	599	0	-202

31/12/2014 En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 742		1 742	1 011	636	95
Instruments financiers dérivés passifs	1 529		1 529	601	636	293
Position nette sur instruments dérivés	213		213	411	0	-197

Au 31 décembre 2015, trois contreparties représentent 95% du risque de crédit de la position active. L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

Au 31 décembre 2014, trois contreparties représentaient 80% du risque de crédit de la position active.

6.2.5 Gestion du risque de liquidité

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de billets de trésorerie d'un montant maximal de 3 048 M€, utilisé à hauteur de 110M€ au 31 décembre 2015 (145 M€ au 31 décembre 2014) et en moyenne à hauteur de 39 M€ pendant l'exercice 2015, contre 320 M€ en 2014.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2000 M€, utilisé à hauteur de 457M€ au 31 décembre 2015 (1300 M€ au 31 décembre 2014) et en moyenne à hauteur de 788 M€ pendant l'exercice 2015 (890 M€ sur 2014).

En outre, la société dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 780 M€ (780 M€ en 2014). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2015	1 401	60	1 181	160
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2014	1 146	505	640	0

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

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Moins d'un an	1 542	2 047
1 à 5 ans	3 465	2 855
Plus de 5 ans	8 412	8 932
Impact de la juste valeur (option «juste valeur»)	39	13
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	743	651
Total	14 201	14 497
Juste valeur des dérivés non courants	1 234	1 334
Juste valeur des dérivés courants	149	187
Total emprunts et dettes financières	15 584	16 017

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) :

Flux d'échéances							31/12/2015
En millions d'euros	Total	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Sur emprunts obligataires	-14 685	-1 134	-524	-1 260	-862	-888	-10 016
Capital	-10 232	-688	-92	-830	-461	-500	-7 660
Flux d'intérêts	-4 452	-446	-432	-430	-400	-388	-2 356
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 204	-358	-127	-140	-286	-776	-517
Capital	-2 102	-330	-109	-123	-269	-759	-511
Flux d'intérêts	-102	-27	-18	-17	-17	-17	-6
Sur dettes de location-financement	-1 097	-289	-58	-201	-64	-219	-266
Capital	-1 085	-283	-57	-200	-63	-218	-265
Flux d'intérêts	-12	-6	-2	-1	-1	-1	-2
Sur le sous-total emprunts	-17 986	-1 781	-709	-1 602	-1 211	-1 884	-10 799
Capital	-13 420	-1 301	-258	-1 154	-794	-1 478	-8 435
Flux d'intérêts	-4 566	-480	-451	-448	-418	-406	-2 364
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 130	-2 130	0	0	0	0	0
I - Total emprunts	-20 116	-3 910	-709	-1 602	-1 211	-1 884	-10 799
Sur créance SNCF Réseau	1 274	218	60	59	58	58	821
Capital	836	160	6	5	3	3	658
Flux d'intérêts	439	58	54	54	54	54	163
Sur créance SNCF	621	62	62	62	62	62	311
Capital	534	47	48	50	51	52	286
Flux d'intérêts	87	15	14	13	11	10	25
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 142	99	99	99	99	599	1 149
Capital	1 407	0	0	0	0	500	907
Flux d'intérêts	735	99	99	99	99	99	242
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	983	657	90	2	150	2	83
Capital	972	648	89	1	150	1	82
Flux d'intérêts	11	8	1	1	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	4 024	4 024	0	0	0	0	0
II - Actifs financiers	9 045	5 060	311	222	368	720	2 363
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-687	-86	-89	-85	-72	-59	-298
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-881	-92	-92	-91	-91	-91	-424
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	620	68	67	66	60	49	310
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 189	137	137	137	137	137	505
III - Instruments financiers dérivés	241	28	24	27	33	37	93
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-10 830	1 177	-374	-1 353	-810	-1 127	-8 343

Flux d'échéances

31/12/2014

En millions d'euros	Total	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Sur emprunts obligataires	-15 498	-1 721	-511	-508	-1 221	-810	-10 727
Capital	-10 669	-1 250	-82	-83	-798	-416	-8 040
Flux d'intérêts	-4 829	-471	-429	-425	-423	-394	-2 687
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-1 839	-363	-288	-95	-541	-184	-368
Capital	-1 789	-347	-275	-88	-537	-182	-360
Flux d'intérêts	-50	-16	-13	-7	-4	-2	-8
Sur dettes de location-financement	-970	-118	-247	-23	-170	-30	-382
Capital	-959	-115	-245	-22	-169	-29	-379
Flux d'intérêts	-11	-3	-2	-1	-1	-1	-3
Sur le sous-total emprunts	-18 307	-2 202	-1 046	-626	-1 932	-1 024	-11 477
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 754	-2 754					
I - Total emprunts	-21 061	-4 956	-1 046	-626	-1 932	-1 024	-11 477
Sur créance SNCF Réseau	1 708	446	205	60	59	58	879
Capital	1 204	381	147	6	5	3	662
Flux d'intérêts	504	65	58	54	54	54	218
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	2 352	210	99	99	99	99	1 747
Capital	1 514	107	0	0	0	0	1 407
Flux d'intérêts	838	104	99	99	99	99	340
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	1 039	742	9	59	7	151	71
Capital	1 038	742	9	59	7	151	70
Flux d'intérêts	1	0	0	0	0	0	1
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	5 408	5 408					
II - Actifs financiers	10 507	6 807	313	218	165	307	2 697
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-624	-68	-69	-65	-64	-54	-303
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-1 083	-117	-109	-109	-108	-108	-533
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	689	78	68	64	63	58	357
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	1 330	141	137	137	137	137	642
III - Instruments financiers dérivés	313	34	27	28	27	32	164
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-10 242	1 885	-706	-381	-1 740	-685	-8 615

6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,

— l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartit comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015			31/12/2014		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	522	30	552	354	27	380
Dérivés de couverture de juste valeur	175	34	209	148	32	179
Dérivés de transaction	904	122	1 026	1 024	159	1 183
Total	1 601	186	1 787	1 525	217	1 742
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	545	63	608	534	45	579
Dérivés de transaction	689	86	775	800	141	941
Total instruments dérivés passifs	1 234	149	1 383	1 334	187	1 520

6.3.1 Instruments dérivés de change

Le groupe SNCF Mobilités intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2015				Juste valeur au bilan 31/12/2014					
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps cambistes			14		14			34		34
Swaps de devises	512	167	44		723	360	131	62	0	554
Achat à terme de devises	5				5			0		0
Vente à terme de devises			0		0					
Options sur devises										
Instruments dérivés actifs	517	167	58		742	360	131	96	0	587
Swaps cambistes			0		0					
Swaps de devises	15	0	5		20	27		73	0	100
Achat à terme de devises			0		0					
Vente à terme de devises	1				1	2		0		2
Options sur devises										
Instruments dérivés passifs	16	0	5		21	29		73	0	102
Position nette s/devises	501	166	53		721	331	131	23		486

Aux 31 décembre 2015 et 2014 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

6.3.1.1 Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2015													
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		TOTAL	
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture		
Franc suisse			100	92	325	300	500	461			450	415	1375	1269
Dollar américain	100	92									150	138	250	230
Dollar canadien														
Livre sterling	21	29									550	749	571	778
Yen					4000	31					28500	217	32500	248
Dollar australien														
Euro ⁽¹⁾											60	60	60	60
Total	121	92	92	330	461	0	1580	2585	0	1580	1580	1580	1580	2585

⁽¹⁾ Ancien swap de devise EUR/ESP en millions

En millions d'euros	Engagements nominaux reçus 31/12/2014							TOTAL				
	Moins de 1 an	1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans	4 à 5 ans		Plus de 5 ans			
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises		contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	
Franc suisse			100	83	325	270	500	416	450	374	1375	1144
Dollar américain			100	82					150	124	250	206
Dollar canadien	150	107									150	107
Livre sterling	29	37	21	27					550	706	600	770
Yen	30000	207			4000	28			28500	196	62500	430
Dollar australien	200	135									200	135
Euro ⁽¹⁾									60	60	60	60
Total		485	110	83	298	416	1460	2852				

⁽¹⁾ Ancien swap de devise EUR/ESP

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2015						
	Moins de 1 an	1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans	4 à 5 ans
Euro	112	66	247	333		1586	
Total	112	66	247	333	0	1586	

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2014						
	Moins de 1 an	1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans	4 à 5 ans
Euro	502	112	66	247	333	1586	
Total	502	112	66	247	333	1586	

6.3.1.2 Swaps de devises ayant un sous-jacent actif

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2015							
	Moins de 1 an	1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	43	40						
Dollar canadien								
Total	40							

En millions d'euros	Engagements nominaux donnés 31/12/2014							
	Moins de 1 an	1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture	en devises	contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	35	29						
Dollar canadien	150	107						
Total	135							

Engagements nominaux reçus 31/12/2015						
En millions d'euros	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	39					
Total	39					

Engagements nominaux reçus 31/12/2014						
En millions d'euros	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	119					
Total	119					

6.3.2. Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2015					Juste valeur au bilan 31/12/2014				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net	TOTAL
Swaps receveurs de taux fixe	0	43	968	0	1011	0	48	1086	0	1134
Swap payeurs de taux fixe	34	0	0	0	34	20	0	0	0	20
Options de taux	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Instruments dérivés actifs	35	43	968	0	1045	20	48	1086	0	1155
Swaps receveurs de taux fixe	4	0	0	0	4	5	0	0	0	5
Swap payeurs de taux fixe	586	0	770	0	1356	545	0	868	0	1413
Options de taux	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1
Instruments dérivés passifs	592	0	770	0	1362	551	0	868	0	1419
Position nette taux	-557	43	198	0	-317	-530	48	218	0	-264

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2015		31/12/2014	
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	3698		3450	
Swaps payeurs de taux fixe	6034	86	5857	100
Swaps d'index				
Options de taux (swaptions)	23	1		46

6.3.3. Couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2015	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	90	-10	232	-133
Emprunts non obligataires	-146	-14	-117	-14
Dettes de location financement	0	0	0	0
Prêts et créances	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-56	-24	114	-147

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2014	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-141	-11	138	-268
Emprunts non obligataires	-28	-8	-2	-18
Dettes de location financement	-30	0	-14	-17
Prêts et créances	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-199	-19	123	-303

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit (- débiteur, + créditeur) :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables	
Ouverture au 01/01/2014		-63
Recyclé en résultat		-66
Variations de valeur efficace		-143
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente		7
Clôture au 31/12/2014		-265
Ouverture au 01/01/2015		-265
Recyclé en résultat		-149
Variation de valeur efficace		244
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente		-14
Clôture au 31/12/2015		-184

6.3.4 Couverture de juste valeur

Les effets en résultat des réévaluations liées aux couvertures de juste valeur et l'inefficacité comptabilisée en résultat financier sont les suivants (un montant positif est un produit, un montant négatif une charge) :

En millions d'euros	2015	2014
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	-45	-148
Variation de juste valeur des dérivés actifs	36	118
Variation de juste valeur des dérivés passifs	0	32
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-9	3

6.4 CAPITAUX PROPRES

6.4.1. Capital

Le 1^{er} janvier 1983, en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, est créé un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF). La totalité du capital revient à l'État, « actionnaire unique ».

À la création de l'EPIC SNCF (devenu SNCF Mobilités au 1^{er} janvier 2015), les biens immobiliers, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte (créée le 31 août 1937) à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État, sans transfert de propriété et à titre gratuit, sont alors inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés, avec une contrepartie de même montant en capital.

Au 31 décembre 2015, le capital de SNCF Mobilités reste essentiellement constitué de :

— 2,2 milliards d'euros de dotations en capital correspondant essentiellement aux différents apports en numéraire versés par l'État ;

— 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'État.

Un dividende au titre de l'exercice 2014 a été arrêté et versé à l'État en août 2015 pour 63 M€.

Un dividende au titre de l'exercice 2013 a été arrêté et versé à l'État en avril 2014 pour 175 M€.

6.4.2 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Geodis	10	10	0
STVA	2	4	-2
Ermewa	5	5	1
CapTrain	20	19	1
Keolis	91	65	26
Autres	8	3	5
Total	136	106	31

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	5 002	4 459
Résultat net de l'exercice	23	30
Résultat global total	35	26
Flux de trésorerie généré sur la période	-54	-17
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>-16</i>	<i>-1</i>
Actifs courants	1 190	1 095
Actifs non courants	2 265	2 098
Passifs courants	1 766	1 770
Passifs non courants	1 272	1 030
Actif net	417	394

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à 13 M€ au 31 décembre 2015 (14 M€ au 31 décembre 2014).

7. IMPOTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net.
- La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1^{er} août 2012 instaurée en France par la Loi de Finance Rectificative pour 2012.
- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 200 M€ à partir du 1^{er} janvier 2013 et calculé après réintégration des dotations aux amortissements à partir du résultat imposable au titre de l'exercice 2013. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe.
- L'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-365	-253	-112
(Charge) / produit d'impôt différé	-288	12	-299
Total	-652	-241	-411

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires est stable à 200 M€ au 31 décembre 2015 contre 200 M€ au 31 décembre 2014. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 131 M€ sur 2015 (131 M€ sur 2014).

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 1^{er} janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF, à compter du 1^{er} janvier 2015. Il n'est donc plus possible de compenser les résultats fiscaux des filiales déficitaires avec ceux des filiales bénéficiaires au niveau du groupe SNCF Mobilités.

Les perspectives de récupération des impôts différés actifs par SNCF Mobilités ont été mises à jour sur la base du plan stratégique approuvé par le Conseil d'administration du 10 mars 2016 et en cohérence avec les hypothèses retenues pour les tests de perte de valeur réalisés sur les UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions (voir note 2). À la suite de ces mises à jour, la dépréciation d'impôt différé actif constatée pour 272 M€ au 31 décembre 2015 explique, pour l'essentiel, la variation de la charge d'impôt différé dans le compte de résultat consolidé.

7.1.2 Impôt en résultat global

Sur 2015, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 5 M€.

Sur 2014, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 21 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

La Loi de Finances Rectificative (LFR) pour 2012 et la Loi de Finances pour 2013 ont instauré les dispositions suivantes applicables en France :

— S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— Seules 75% des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable à partir de 2014. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.

— La contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1^{er} août 2012 est gérée sur la ligne « Différentiel de taux » dans la preuve d'impôt. L'impact enregistré en résultat sur la ligne « Impôts sur les sociétés » est peu significatif.

— Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013 (voir note 3.3.4). Il a un effet positif de 78 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt (80 M€ au 31 décembre 2014).

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net de l'exercice	-2176	624
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	-73	7
Résultat net d'impôt des activités transférées	69	227
Impôt sur les résultats	-652	-241
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-1520	631
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	523	-217
Différences permanentes	56	-40
Activation de déficits antérieurs	5	84
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-942	-10
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-279	-12
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	1	-10
Différentiels de taux	-90	-124
Crédits d'impôts	84	89
Effets des changements de taux	-10	0
IMPÔT COMPTABILISÉ	-652	-241
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	42,92%	38,22%

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2015 s'élevaient à 8,3 milliards d'euros contre 6,4 milliards d'euros au 31 décembre 2014. Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 4,6 milliards d'euros (3,2 milliards d'euros au 31 décembre 2014).

En millions d'euros	31/12/2014	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2015
Reports déficitaires	2 159	43	-15	0	517	2 704
Avantages du personnel	58	26	-24	0	0	60
Différences de valeur sur les immobilisations	-98	16	-10	-1	-5	-98
Location financement	-25	0	0	3	-2	-23
Provisions réglementées	-134	-13	0	1	0	-146
Instruments financiers	45	-25	-31	0	23	13
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-206	33	0	0	-130	-304
Résultats internes	63	-1	0	0	1	62
Total retraitements de consolidation	-298	37	-64	3	-113	-435
Provisions non déductibles et autres différés fiscaux	2 017	807	-2	30	-68	2 785
Impôts différés non reconnus	-3 194	-1 154	77	-4	-284	-4 558
Impôts différés nets reconnus	685	-267	-5	30	53	495
Impôts différés actif	1 172	0	0	0	0	966
Impôts différés passif	486	0	0	0	0	470
Impôts différés nets au bilan	685	0	0	0	0	495

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

— Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF ;

— L'État, en tant qu'actionnaire et les autorités organisatrices de transport (Régions et STIF) ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées.

— Les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Mobilités avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Telecom, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec RFF (devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015).

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

8.1. RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

8.1.1 Relations avec SNCF Réseau

SNCF Mobilités est à l'heure actuelle le principal client de SNCF Réseau.

Les créances d'exploitation sur SNCF Réseau (anciennement RFF) et le chiffre d'affaires réalisé avec lui étaient pour beaucoup portés par la branche SNCF Infra transférée dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir note 2.1). De ce fait, une baisse importante est constatée sur ces postes des états financiers envers cette partie liée. Le chiffre d'affaires présenté ci-dessous inclut le chiffre d'affaires réalisé par la branche SNCF Infra sur le premier semestre 2015 et présenté sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

8.1.1.1 Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Créances nettes sur SNCF Réseau ^(*)	593	1 016
Dettes SNCF Réseau	1 073	413
Créances et dettes nettes SNCF Réseau	-479	603

^(*) Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan (voir note 6.1).

8.1.1.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires réalisé avec SNCF Réseau	2 951	5 479
Autres produits opérationnels	40	
Péages payés sur le réseau ferroviaire français ⁽¹⁾	-3 766	-3 544
Chiffre d'affaires net des péages	-775	1 935

⁽¹⁾ Dont 3608 M€ réglés directement à SNCF Réseau (3 384 M€ au 31 décembre 2014) et 158 M€ via l'intermédiaire du STIF (160 M€ au 31 décembre 2014)

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'État, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

8.1.2 Relations avec SNCF

Dans le cadre de son rôle de pilotage du groupe public ferroviaire, SNCF réalise pour SNCF Mobilités des prestations de sûreté générale (SUGE), de fourniture d'énergie, de sous-traitance informatique et de services généraux. Par ailleurs, SNCF ayant récupéré les contrats de bail externe, il refacture la part de loyers pour les surfaces occupées par SNCF Mobilités.

8.1.2.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Créances d'exploitation ⁽¹⁾	242	
Dettes d'exploitation	379	
Passifs financiers courants	42	

⁽¹⁾ Soldes au bilan hors créances financières présentées séparément à l'actif du bilan (voir 6.1.2)

8.1.2.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires	65	
Achats et charges externes	-686	
Autres produits et charges	21	
Marge opérationnelle avec SNCF	-600	

8.2 RELATIONS AVEC LES AUTRES PARTIES LIÉES

8.2.1 Transactions menées avec l'État et les collectivités

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF Mobilités par l'État et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Subventions d'exploitation reçues	42	41
Total	42	41

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.2.

8.2.2 Transactions avec les entreprises sociales pour l'habitat (ESH) du groupe ICF

8.2.2.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Actifs financiers courants	10	11
Actifs financiers non courants	287	288
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2014) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 6.1.2.3). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2.2 Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Engagements reçus (en M€)		31/12/2015			31/12/2014	
		Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	
Engagements liés au financement		1 532	147	1 197	188	1 283
Sûretés personnelles	(4)	113	81	4	28	122
Sûretés réelles		18	6	12	0	16
Lignes de crédit confirmées non utilisées	(8)	1 401	60	1 181	160	1 146
Engagements liés aux activités opérationnelles		6 961	2 642	3 624	713	6 584
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	(1)	2 728	879	1 850	0	2 424
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	(2)	977	255	653	69	826
Promesses de vente immobilière		104	101	1	2	153
Garanties opérationnelles	(13)	1 402	1 032	365	5	1 682
Contrats de location simple : mobilier	(6)	654	206	306	160	466
Contrats de location simple : immobilier	(6)	1 063	156	429	478	1 008
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		32	11	20	0	14
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		1	1	0	0	11
Engagements liés au périmètre consolidé		18	0	10	8	3
Garanties de passif		1	0	0	1	3
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	0	10	7	0
Autres engagements reçus		7	7	0	0	4
Total engagements reçus	(14)	8 517	2 795	4 831	909	7 875

Engagements donnés (en M€)		31/12/2015			31/12/2014	
		Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	
Engagements liés au financement		544	138	148	258	1 569
Sûretés personnelles	(3)	283	137	90	56	287
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	(5)	0	0	0	0	1 018
Sûretés réelles	(7)	261	1	58	202	229
Lignes de crédit confirmées non utilisées		0	0	0	0	35
Engagements liés aux activités opérationnelles		10 937	3 871	6 209	857	10 481
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	(1)	4 345	1 511	2 791	42	4 419
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	(2)	2 836	738	1 995	103	1 743
Promesses de vente immobilière		140	138	1	0	152
Garanties opérationnelles	(12)	745	320	87	338	675
Cautions douanes (activité Geodis)		172	112	32	28	167
Contrats de location simple : mobilier	(6)	911	280	503	128	969
Contrats de location simple : immobilier	(6)	1 216	361	648	207	1 566
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	(11)	171	156	9	6	189
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	(10)	400	253	142	5	602
Engagements liés au périmètre consolidé		22	13	5	4	666
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	(9)	0	0	0	0	635
Autres engagements liés au périmètre consolidé		22	13	5	4	31
Autres engagements donnés		21	13	7	1	49
Total engagements donnés	(14)	11 525	4 035	6 369	1 120	12 765

⁽¹⁾ Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. La diminution nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période supérieurs aux nouveaux engagements souscrits. Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. À l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements. Sur 2015, les reçus augmentent principalement du fait de nouveaux engagements sur Transilien pour 134 M€, Intercités pour 112 M€ et TER pour 124 M€ nets des investissements réalisés. La variation constatée sur les données masque des augmentations, d'une part, liées à de nouveaux engagements sur le réseau Transilien pour 269 M€ et à l'intégration globale d'EIL pour 522 M€ au titre des investissements à venir, notamment dans des rames Siemens, et, d'autre part, des diminutions liées aux acquisitions réalisées dans des rames TGV® pour 336 M€, Regiolis et Regio2N pour 517 M€ sur TER et Intercités.

⁽²⁾ La hausse de l'engagement reçu est lié au nouveau contrat de plan État/Région (CPER) pour l'extension du réseau (173 M€). Pour l'engagement donné, la très forte hausse provient essentiellement de la nouvelle convention signée avec le STIF.

⁽³⁾ Les sûretés données ne varient pas de façon significative.

⁽⁴⁾ La contre garantie solidaire et à première demande accordée à SNCF Mobilités au titre des emprunts accordés à la SOFIAP est inférieure à 1 M€ (5 M€ au 31 décembre 2014), strict reflet des sûretés données.

⁽⁵⁾ L'encours total des cautions accordées par SNCF Mobilités dans le cadre de prêts immobiliers souscrits par son personnel a été transféré à SNCF dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir note 2.1). Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

⁽⁶⁾ Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers donnés diminuent de 408 M€ du fait de l'impact du transfert de contrats à SNCF pour 725 M€ compensé partiellement par la conclusion de nouveaux contrats avec SNCF et SNCF Réseau pour 74 M€ suite à la réforme ferroviaire (voir note 2.1) et par l'intégration d'OHL pour 268 M€ (voir note 2.1.3). Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus augmentent de 242 M€ principalement du fait de nouveaux contrats de location de locomotives signés par AKIEM, société classée comme détenue en vue d'être cédée à la clôture 2015 (voir note 4.2.3).

⁽⁷⁾ Parmi les sûretés réelles apparaissent 136 M€ de garantie d'Eurostar pour le paiement des nouvelles rames Siemens, suite à la prise de contrôle de l'entité (voir note 2.1.3). À l'inverse, disparaît le nantissement des titres NTV pour 101 M€ du fait de la perte de valeur cumulée comptabilisée sur ces titres.

⁽⁸⁾ Sur les lignes de crédit non utilisées, voir notes 6.2.5 et 9.2.

⁽⁹⁾ La baisse provient de la comptabilisation au passif de l'option de vente des actions accordée par le Groupe à ses partenaires dans la co-entreprise EIL suite à la prise de contrôle de cette entité (4.2.1).

⁽¹⁰⁾ Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité. La diminution est liée pour 97 M€ à la baisse en volume et en prix de l'énergie des contrats souscrits en 2015 et pour 106 M€ au transfert d'engagements de traction à SNCF dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir note 2.1).

⁽¹¹⁾ Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés diminuent de 18 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations pour 151 M€, qui ont diminué de 5 M€ du fait de l'écoulement du temps.

⁽¹²⁾ Les garanties opérationnelles données augmentent de 70 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties

⁽¹³⁾ Les garanties opérationnelles reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire.

⁽¹⁴⁾ La part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises se monte à :

- 8 M€ pour les engagements reçus.

- 0 M€ pour les engagements donnés.

Le total des engagements reçus et donnés incluait en 2014, respectivement, 39 M€ et 79 M€ relatifs à la branche SNCF Infra, objet de la réforme du ferroviaire, et dont les actifs, passifs et éléments de résultat étaient reclassés sur une ligne distincte au compte de résultat et dans l'état de situation financière en application de la norme IFRS 5 (voir note 2). Ces engagements ont disparu suite au transfert de la branche à SNCF Réseau au 1^{er} juillet 2015.

9.2 OPÉRATIONS DE LOCATION

L'EPIC SNCF Mobilités (anciennement SNCF EPIC jusqu'à fin 2014) a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

— à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de l'EPIC SNCF Mobilités; ou

— à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats ;

— à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération, enregistré en résultat financier. Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

À l'issue de la période de location ou de sous-location, l'EPIC SNCF Mobilités peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial,

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte,

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel l'EPIC SNCF Mobilités sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat,

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par l'EPIC SNCF Mobilités se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

9.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

En 2014, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 3.3.4) et constatée sur les groupes d'intégration fiscale français a fait l'objet d'une cession Daily. En 2015, la cession n'a concerné qu'un seul des groupes d'intégration fiscale français.

La cession a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la cession s'est traduite par un encaissement net de 50 M€ sur 2015 (306 M€ sur 2014) parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

10. PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF Mobilités se détaille comme suit :

	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	833	788	45
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	40	48	-8
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	62	63	-1
Périmètre total	935	899	36

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle ; SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.3 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

— Actifs non courants : 4 210 M€ (4 049 M€ en 2014) ;

— Passifs non courants (dettes) : 2 330 M€ (2 293 M€ en 2014).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,3 milliards d'euros (2,4 milliards d'euros au 31 décembre 2014).

10.2.2 SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Etant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

— actifs non courants : 1 651 M€ (1 500 M€ au 31 décembre 2014)

— passifs non courants : 1 650 M€ (1 498 M€ au 31 décembre 2014)

10.2.3 Eurostar International Limited (EIL)

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 « États financiers consolidés ». L'opération et ses impacts sont détaillés en note 4.2 des comptes consolidés.

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan. Les activités relevant de l'EPIC SNCF Mobilités sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NC : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur SNCF Transilien, Régions, Intercités							
FRANCE	FRANCE	SNCF – Transilien ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Transilien ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – TER ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF – Intercités ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Traction ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur SNCF Voyages							
AMERIQUES	ÉTATS-UNIS	Rail Europe Inc	IG	88%	88%	88%	88%
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	CE	17%	17%	28%	28%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	0%	0%
	BELGIQUE	Thalys International	CE	62%	62%	62%	62%
	GRANDE-BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
	ITALIE	NTV	NC	0%	0%	20%	20%
FRANCE	FRANCE	SNCF Voyages Central ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - TGV ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Voyages - Europe ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	IDTGV	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	RE 4A	CE	50%	50%	50%	50%
Secteur Gares & Connexions							
FRANCE	FRANCE	SNCF - Gares & Connexions ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Société des commerces en gares	CE	50%	50%	50%	50%
Secteur Keolis							
AMERIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ÉTATS-UNIS	Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
	ÉTATS-UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
	AUSTRALIE	Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	0%	0%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	75%	52%	75%	52%
	GRANDE-BRETAGNE	First / Keolis Transpennine	CE	45%	31%	45%	31%
	GRANDE-BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
	GRANDE-BRETAGNE	London Midland	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	GRANDE-BRETAGNE	Southern Railway Ltd	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS-BAS	Syntus	IG	100%	70%	100%	70%
	PORTUGAL	Prometro	IN	20%	14%	20%	14%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
FRANCE	FRANCE	Transports de l'agglomération de Metz Métropole	IN	40%	32%	40%	32%
	FRANCE	Les Courriers d' Ile de France	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Angers	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Artois	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Bordeaux	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Brest	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Caen	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Dijon	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Lille	IG	100%	70%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
	FRANCE	Keolis Lorient	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Nîmes	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
	Secteur	SNCF Logistics					
AMERIQUES	BRÉSIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CANADA	Geodis Global Solutions Canada	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Geodis Wilson USA Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Holding Company, LLC	IG	100%	100%	0%	0%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	0%	0%
	ÉTATS-UNIS	Ozburn-Hessey Transportation, LLC	IG	100%	100%	0%	0%
	MEXIQUE	Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	JAPON	Geodis SCO Japan Co. Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore - 4PL	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Ernfret Berlin	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Global Solutions Germany	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	NEB	CE	67%	34%	67%	34%
	ALLEMAGNE	TBB	IG	100%	100%	100%	100%
	ALLEMAGNE	WEA	IG	100%	96%	90%	86%
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34%	34%	34%	34%
	BELGIQUE	Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis BM Iberica	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
	FINLANDE	Geodis Wilson Finland Oy	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE-BRETAGNE	Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE-BRETAGNE	Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE-BRETAGNE	STVA UK	IG	100%	96%	100%	96%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Bourgey Montreuil Italia	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
FRANCE	PAYS-BAS	Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
	PAYS-BAS	Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	PAYS-BAS	GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
	POLOGNE	Geodis Calberson Polska	IG	100%	100%	100%	100%
	SUÈDE	Geodis Wilson Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
	SUISSE	Ermewa Intermodal (SUISSE)	IG	100%	100%	100%	100%
	SUISSE	PIRCO SA (Mont-Blanc)	CE	45%	45%	0%	0%
	FRANCE	ALPS1	IG	100%	100%	0%	0%
	FRANCE	BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
	FRANCE	Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Bourgey Montreuil Francienne	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Bourgey Montreuil Presse (ex Beugniet)	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Méditerranée	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Challenge International SA	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
	FRANCE	Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Ecorail	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Eurotainer SAS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Calberson Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Calberson Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Euromatic Logistics	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Logistics Ile-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Geodis Projets	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Geodis Wilson France	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%	
FRANCE	Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	S.M.T.R. Calberson	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	Seine Express	IG	100%	100%	100%	100%	
FRANCE	SNCF Geodis - Fret ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%	

	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
	FRANCE	STVA SA	IG	96%	96%	96%	96%
	FRANCE	Transfer International	IG	98%	98%	98%	98%
	FRANCE	Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
	FRANCE	VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
Corporate							
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	SNCF - FC S&F (hors DFT-FM) ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Matériel ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - Entreprise ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DI ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - FC - DFT-FM ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Espaces Ferroviaires Résidences du Rail	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%

ANNEXE : RATIONALISATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Le tableau ci-après présente le passage de l'ancien au nouveau plan suite à la rationalisation de l'information financière opérée sur l'exercice.

États financiers consolidés IFRS SNCF Mobilités 2014.12		Correspondance dans le nouveau plan	
	COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ		COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ
	ÉTAT DE RÉSULTAT GLOBAL		ÉTAT DE RÉSULTAT GLOBAL
	ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE		ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE
	TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS		TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
	ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS		ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
1	RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	1	RÉFÉRENTIEL COMPTABLE
1.1	RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES		
1.1.1	Présentation des normes et interprétations appliquées pour l'établissement des comptes consolidés de l'exercice 2014		
1.1.1.1	Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1 ^{er} janvier 2014	1.1	Application des IFRS
1.1.1.2	Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2014	1.1	Application des IFRS
1.1.2	Description des options comptables retenues		
1.1.2.1	Options comptables prévues par les IFRS retenues par le Groupe (immobilisations au coût amorti et présentation des subventions)	4.1	Immobilisations corporelles et incorporelles
1.1.2.2	Positions comptables retenues par le groupe SNCF Mobilités <ul style="list-style-type: none"> - engagements d'achat de minoritaires - DIF 	6.1.2.5	Passifs financiers courants et non courants
1.1.2.3	Positions comptables retenues par le Groupe pour certaines dispositions fiscales applicables en France <ul style="list-style-type: none"> - CET, CST, CICE - TREF 	3.3.2	Charges de personnel et effectifs
1.2	ESTIMATIONS COMPTABLES	3.3.3	Impôts et taxes
		7	Impôts sur le résultat
		1.2	Jugements et estimations comptables
2	PRINCIPES COMPTABLES		
2.1	PRINCIPES DE CONSOLIDATION		
2.1.1	Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable	1.3	Principes de consolidation
2.1.2	E.S.H (Sociétés HLM)	10.2	Analyse du contrôle de certaines entités
2.1.3	SOFIAP	10.2	Analyse du contrôle de certaines entités
2.1.4	Eurostar International Limited (EIL)	10.2	Analyse du contrôle de certaines entités
2.2	REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES ET ÉCARTS D'ACQUISITION		
2.2.1	Principes généraux	4.2.1	Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition
2.2.2	Regroupements d'entreprises antérieurs au 1 ^{er} janvier 2010 (application de l'ancienne norme IFRS 3)	4.2.1	Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition
2.2.3	Regroupements d'entreprises postérieurs au 1 ^{er} janvier 2010 (application de la norme IFRS 3 révisée)	4.2.1	Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition
2.3	CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES	1.3	Principes de consolidation
2.4	CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES	6.2.2	Gestion des risques de change
2.5	ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES		
2.5.1	Présentation de l'interprétation IFRIC 12	3.2	Transactions avec les autorités organisatrices de transport
2.5.2	Activités susceptibles d'être concernées dans le groupe	3.2	Transactions avec les autorités organisatrices de transport
2.5.3	Cas de figures identifiés	3.2	Transactions avec les autorités organisatrices de transport
2.5.4	Subventions d'investissement associées	4.1	Immobilisations corporelles et incorporelles
2.6	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	4.1.1	Immobilisations incorporelles
2.7	IMMOBILISATIONS CORPORELLES		
2.7.1	Biens propres	4.1.2	Immobilisations corporelles
2.7.2	Durées d'amortissement	4.1.4	Dotations aux amortissements
2.8	DÉPRÉCIATION DES ÉCARTS D'ACQUISITION, DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
2.9	ACTIFS ET PASSIFS RELATIFS AUX ACTIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS ET ACTIVITÉS ABANDONNÉES	4.2.3	Actifs et passifs destinés à être cédés
2.10	OPÉRATIONS DE LOCATION FINANCEMENT		

États financiers consolidés IFRS SNCF Mobilités 2014.12

2.10.1	Opérations de prise en location
2.10.2	Opérations de cession-bail et assimilées
2.10.2.1	Cession-bail
2.10.2.2	Autres opérations
2.11	ACTIFS FINANCIERS HORS CRÉANCES D'EXPLOITATION
2.11.1	Actifs disponibles à la vente
2.11.2	Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)
2.11.3	Trésorerie et équivalents de trésorerie
2.11.4	Prêts et créances émis
2.11.4.1	Créance sur Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau au 1 ^{er} janvier 2015)
2.11.4.2	Créance sur la caisse de la dette publique
2.11.4.3	Actifs financiers relatifs aux contrats de concession (IFRIC 12)
2.12	STOCKS
2.13	CRÉANCES D'EXPLOITATION
2.14	PASSIFS FINANCIERS
2.15	INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE
2.15.1	Cas général
2.15.2	Couverture de flux de trésorerie
2.15.3	Couverture de juste valeur
2.16	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT
2.17	IMPÔTS DIFFÉRÉS
2.18	PROVISIONS
2.18.1	Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers
2.18.2	Provisions pour risques environnementaux
2.18.3	Provisions pour litiges et risques contractuels
2.18.3.1	Provisions pour litiges relatifs à l'activité
2.18.3.2	Provisions pour contrats déficitaires
2.18.4	Provisions pour coûts de restructuration
2.19	AVANTAGES DU PERSONNEL
2.20	COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES
2.20.1	Activités de transport (voyageurs, fret)
2.20.2	Contributions de l'État et des Autorités Organisatrices
2.20.3	Travaux réalisés par le groupe dans le cadre de la conduite de travaux
2.20.4	Maintenance
2.21	INFORMATIONS SECTORIELLES
2.21.1	Détermination des secteurs présentés
2.21.2	Indicateurs sectoriels
2.22	SOLDES INTERMÉDIAIRES DU COMPTE DE RÉSULTAT
2.22.1	Marge opérationnelle
2.22.2	Résultat opérationnel courant
2.22.3	Résultat opérationnel
2.22.4	Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence
2.22.5	Résultat financier

3 EVENEMENTS MARQUANTS

3.1	REPRISE DE PERTE DE VALEUR
3.2	RÉFORME DU FERROVIAIRE
3.3	MOUVEMENT SOCIAL
3.4	CESSION DE CRÉANCE

4 INFORMATIONS SECTORIELLES

5 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

6 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

7 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Correspondance dans le nouveau plan

4.1.2.2	Biens en location
4.1.2.2	Biens en location
4.1.2.2	Biens en location
9.2	Engagements Hors Bilan / Opérations de location
6.1	Endettement financier net
6.1	Endettement financier net
6.1	Endettement financier net
6.1	Endettement financier net
6.1	Endettement financier net
6.1	Endettement financier net
3.2	Transactions avec les autorités organisatrices de transport
4.4	Besoin en fond de roulement
4.4	Besoin en fond de roulement
6.1	Endettement financier net
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
4.1	Immobilisations corporelles et incorporelles
7	Impôts sur le résultat
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
5	Avantages du personnel
3	Marge opérationnelle
3	Marge opérationnelle
	Non applicable suite à la réforme
	Non applicable suite à la réforme
3.1	Information sectorielle
3.1	Information sectorielle
3.	Marge opérationnelle
3.	Marge opérationnelle
	Supprimé
	Supprimé
6.1/5.3	Endettement financiers net / Charges de retraite

2 FAITS MARQUANTS

2.1	Faits marquants de l'exercice
2.1	Faits marquants de l'exercice
2.1	Faits marquants de l'exercice
2.1	Faits marquants de l'exercice

3.1	Information sectorielle
-----	-------------------------

3.3	Autres éléments de la marge opérationnelle
-----	--

3.3	Autres éléments de la marge opérationnelle
-----	--

4.1.4	Dotations aux amortissements
-------	------------------------------

8	PERTES DE VALEUR	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.1	UGT PRÉSENTANT DES ÉCARTS D'ACQUISITION IMPORTANTS PAR RAPPORT AU TOTAL DES ÉCARTS D'ACQUISITION	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.1.1	UGT « Geodis » (anciennement « Offre globale »)	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.1.2	UGT Keolis/EFFIA	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.1.3	UGT Gestionnaires d'actifs	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.2	UGT PRÉSENTANT DES INDICES DE PERTE OU DE REPRISE DE VALEUR	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.2.1	UGT Fret ferroviaire	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.2.2	UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
8.2.3	UGT SNCF Infrastructure – Maintenance et travaux	4.3	Tests de valeur des actifs immobilisés
9	RÉSULTAT DE CESSIION D'ACTIFS	4.1.5	Résultat de cession d'actifs
10	COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	6.1	Endettement financier net
11	IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	7	Impôts sur le résultat
11.1	ANALYSE DE LA CHARGE D'IMPÔT	7.1	Analyse de l'impôt en résultat
11.1.1	Impôt en compte de résultat	7.1	Analyse de l'impôt en résultat
11.1.2	Impôt en résultat global	7.1	Analyse de l'impôt en résultat
11.2	PREUVE D'IMPÔT	7.2	Preuve d'impôt
11.3	SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	7.3	Sources d'impôts différés
12	ÉCARTS D'ACQUISITION	4.2.1	Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition
13	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	4.1.1	Immobilisations incorporelles
14	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	4.1.2	Immobilisations corporelles
15	ACTIFS FINANCIERS	6	CAPITAUX ET FINANCEMENT
15.1	CRÉANCE SUR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	6.1	Endettement financier net
15.2	CRÉANCE SUR LA CDP	6.1	Endettement financier net
15.3	ACTIFS DISPONIBLES À LA VENTE	6.1	Endettement financier net
15.4	AUTRES PRÊTS ET CRÉANCES	6.1	Endettement financier net
15.5	ACTIFS FINANCIERS DE CONCESSION	3.2	Transactions avec les autorités organisatrices de transport
16	TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE	4.2.2	Titres mis en équivalence
16.1	COENTREPRISES SIGNIFICATIVES	4.2.2	Titres mis en équivalence
16.2	ENTREPRISES ASSOCIÉES SIGNIFICATIVES	4.2.2	Titres mis en équivalence
17	STOCKS ET ENCOURS	4.4	Besoin en fond de roulement
18	CRÉANCES D'EXPLOITATION	4.4	Besoin en fond de roulement
19	TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	6.1	Endettement financier net
20	CAPITAUX PROPRES	6	CAPITAUX ET FINANCEMENT
20.1	CAPITAL	6.4	Capitaux propres
20.2	PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE (INTÉRÊTS MINORITAIRES)	6.4	Capitaux propres
21	AVANTAGES DU PERSONNEL	5	AVANTAGES DU PERSONNEL
21.1	ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT NET	5.2	Evolution de la situation nette des régimes
21.1.1	Décomposition du passif (actif) net	5.2	Evolution de la situation nette des régimes
21.1.2	Variation du passif (actif) net	5.2	Evolution de la situation nette des régimes
21.1.3	Détail par nature du passif	5.2	Evolution de la situation nette des régimes
21.2	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	5.1	Description des avantages du personnel
21.2.1	Rentes Accidents du travail	5.1	Description des avantages du personnel

États financiers consolidés IFRS SNCF Mobilités 2014.12

21.2.2	Action sociale
21.2.3	Cessation Progressive d'Activité
21.2.4	Autres avantages accordés
21.3	PRINCIPALES HYPOTHÈSES ACTUARIELLES RETENUES
21.3.1	Principaux régimes de l'EPIC Mobilités
21.3.2	Autres régimes par zone géographique
21.3.3	Méthodologie de détermination des principales hypothèses actuarielles
21.4	CHARGE NETTE COMPTABILISÉE
21.4.1	Charge nette au titre des régimes à prestations définies
21.4.2	Charge nette au titre des régimes à cotisations définies
21.5	ÉCARTS DE RÉÉVALUATION COMPTABILISÉS EN CAPITAUX PROPRES
21.6	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES
21.6.1	Engagement net
21.6.2	Décomposition des actifs de régime
21.6.3	Droits à remboursement
21.6.4	Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1
21.7	ANALYSE PAR NATURE DES ÉCARTS ACTUARIELS (HORS IMPACTS IFRS5)
21.7.1	Variation et décomposition des écarts actuariels
21.7.2	Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles
21.8	FACILITÉS DE CIRCULATION
22	PROVISIONS
22.1	PROVISIONS POUR RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT
22.2	PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS
22.3	COÛTS DE RESTRUCTURATION
23	PASSIFS FINANCIERS
23.1	RÉPARTITION COURANT/NON COURANT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET
23.2	ÉCHÉANCIER DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES
23.3	VENTILATION DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES PAR DEVICES
23.4	VENTILATION DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIÈRES PAR TAUX
24	INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS
24.1	INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE CHANGE
24.1.1	Swaps de devises ayant un sous-jacent passif
24.1.2	Swaps de devise ayant un sous-jacent actif
24.2	INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE TAUX
25	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE
25.1	STRATÉGIE SUIVIE
25.1.1	Gestion du risque de taux
25.1.2	Gestion du risque de change
25.1.3	Gestion du risque sur matières premières
25.1.4	Gestion du risque de contrepartie
25.1.4.1	Les placements financiers
25.1.4.2	Les instruments financiers dérivés
25.1.5	Gestion du risque de liquidité
25.2	COUVERTURE DE FLUX DE TRÉSORERIE
25.3	COUVERTURE DE JUSTE VALEUR
26	DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CRÉDITEURS
27	ACTIFS ET PASSIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS
27.1	BRANCHE SNCF INFRA

Correspondance dans le nouveau plan

5.1	Description des avantages du personnel
5.1	Description des avantages du personnel
5.1	Description des avantages du personnel
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.3	Charges des régimes d'avantages du personnel
5.3	Charges des régimes d'avantages du personnel
5.3	Charges des régimes d'avantages du personnel
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.2	Evolution de la situation nette des régimes
5.2	Evolution de la situation nette des régimes
5.2	Evolution de la situation nette des régimes
5.2	Evolution de la situation nette des régimes
5.2	Evolution de la situation nette des régimes
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.4	Hypothèses et écarts actuariels
5.1	Description des avantages du personnel
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
4.5	Provisions pour risques et litiges
6	CAPITAUX ET FINANCEMENT
6.1	Endettement financier net
6.2	Gestion des risques financiers (liquidités)
6.2	Gestion des risques financiers (change)
6.2	Gestion des risques financiers (taux)
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.2	Gestion des risques financiers
6.2	Gestion des risques financiers
6.2.1	Gestion des risques de taux
6.2.2	Gestion des risques de change
6.2.3	Gestion du risque sur matières premières
6.2.4	Gestion du risque de contrepartie
6.2.4	Gestion du risque de contrepartie
6.2.4	Gestion du risque de contrepartie
6.2.5	Gestion des risques de liquidités
6.3	Couverture et instruments dérivés
6.3	Couverture et instruments dérivés
4.4	Besoin en fond de roulement
4.2.3	Actifs et passifs destinés à être cédés
4.2.3	Actifs et passifs destinés à être cédés

États financiers consolidés IFRS SNCF Mobilités 2014.12

Correspondance dans le nouveau plan

27.2	AUTRES GROUPES D'ACTIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS	4.2.3	Actifs et passifs destinés à être cédés
28	ENGAGEMENTS HORS BILAN	9	ENGAGEMENTS HORS BILAN
28.1	OPÉRATIONS DE LOCATION	9.2	Opérations de location
28.2	KEOLIS	9.3	Keolis
28.3	TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	9.4	Transfert d'actifs financiers
28.3.1	Cession d'actifs financiers de concession	9.4	Transfert d'actifs financiers
28.3.2	Cession du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)	9.4	Transfert d'actifs financiers
29	TRANSACTIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	8	TRANSACTIONS AVEC LES PARTIES LIÉES
29.1	TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ÉTAT		
29.1.1	Concours publics	8.2	Relations avec les autres parties liées
29.1.2	Subventions encaissées et rémunération des accords de concession de services	8.2	Relations avec les autres parties liées
29.2	TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES		
29.2.1	Soldes au bilan	8.1	Relations avec le groupe public ferroviaire
29.2.2	Produits et charges	8.1	Relations avec le groupe public ferroviaire
29.3	TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF		
29.3.1	Soldes au bilan	8.2	Relations avec les autres parties liées
29.3.2	Produits et charges	8.2	Relations avec les autres parties liées
29.4	TRANSACTIONS AVEC LES CO-ENTREPRISES		
29.4.1	Soldes au bilan	4.2.2	Titres mis en équivalence
29.4.2	Produits et charges	4.2.2	Titres mis en équivalence
29.5	TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES ASSOCIÉES	4.2.2	Titres mis en équivalence
30	RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	5.5	Rémunérations des dirigeants
31	LITIGES	4.5	Provisions pour risques et litiges
31.1	LITIGES RÉSOLUS	4.5	Provisions pour risques et litiges
31.2	LITIGES EN COURS	4.5	Provisions pour risques et litiges
31.2.1	Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF	4.5	Provisions pour risques et litiges
31.2.2	Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie	4.5	Provisions pour risques et litiges
31.3	AUTRES PROCÉDURES JURIDIQUES	4.5	Provisions pour risques et litiges
32	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	2.2	Evènements postérieurs à la clôture
33	PÉRIMÈTRE	10	Principales entités consolidées
33.1	NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	10.1	Nombre de sociétés consolidées
33.2	PÉRIMÈTRE DÉTAILLÉ	10.3	Liste des principales entités du périmètre

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

RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

Le rapport sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques a été présenté par le Président au Conseil d'administration de SNCF Mobilités.

Le plan de ce rapport s'appuie sur le cadre de référence proposé par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers).

Les principales évolutions et améliorations apportées aux dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques de SNCF Mobilités durant l'année 2015 concernent :

— La constitution du Groupe Public Ferroviaire (GPF), initiée par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, a été l'un des éléments majeurs de l'année 2015. La création du Groupe SNCF (constitué des 3 EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités et de leurs filiales respectives) a consisté d'une part à transférer l'activité de SNCF Infrastructure (dont la direction des circulations ferroviaires) de SNCF Mobilités vers l'ex-RFF devenu SNCF Réseau, et d'autre part, à créer l'EPIC de tête SNCF qui assure :

- le contrôle et pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle,
- des missions transversales nécessaires au système de transport ferroviaire national, et des missions mutualisées.

— La poursuite du plan de contrôle interne avec l'élargissement du périmètre des campagnes aux filiales de SNCF Mobilités et le développement d'ateliers permettant l'échange de bonnes pratiques entre les différentes entités de l'EPIC SNCF Mobilités et de ses filiales et la mise en œuvre de plans d'actions transverses. En 2015, trois campagnes d'autoévaluation ont été réalisées en 2015 sur l'ensemble du périmètre SNCF Mobilités et de ses filiales. Elles ont porté sur les contrôles clés de l'environnement de contrôle, des processus achats, règlements fournisseurs et notes de frais et ont concerné environ 200 entités.

— Le déploiement par les référents Ethique de l'EPIC SNCF Mobilités du programme de prévention et de lutte contre la corruption ainsi que leur participation à deux « matinées de l'éthique » portant sur la Corruption et l'Éthique et le Numérique, permettant un éclairage et un dialogue avec des experts reconnus. De plus en 2015, quatre nouvelles fiches ont été mise à disposition au sein de l'EPIC SNCF Mobilités sur les thèmes relatifs aux : comportement des salariés dans les trains, principes de laïcité et de neutralité, cadeaux et voyages techniques (lutte contre la corruption), actions de mécénat d'entreprise et partenariat associatif (lutte contre la corruption).

— La mise en place d'un circuit de remontée de ces cas de fraude interne et externe et la poursuite de la sensibilisation des personnes en charge des règlements fournisseurs dans le Groupe aux risques croissants de tentatives de réalisation de virements frauduleux (fraudes au « Président » et assimilées.

— Dans le cadre du déploiement du programme de prévention et de lutte contre la corruption au sein de SNCF Mobilités et ses filiales, les fonctions du Directeur de l'éthique et de la compliance de Géodis créées en 2014, ont été étendues afin d'englober l'animation de ces sujets pour l'ensemble du périmètre de la Branche SNCF Logistics. Par ailleurs, des démarches spécifiques au niveau de chaque pôle de la Branche SNCF Logistics sont mises en œuvre, avec le support de la Branche, afin de tenir compte des spécificités de chaque métier.

— Afin de renforcer la sensibilisation aux risques d'accidents de travail, des plans de formation en santé et sécurité au travail réalisés avec le CNAM à l'intention des présidents de CHSCT (2 jours) et de la majorité des managers concernés (1 jour) d'ici 2016 se poursuivent en coopération avec l'Agence Prévention & Santé.

— L'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales s'inscrivent dans la politique générale en matière de sécurité mise en place à l'EPIC SNCF, mise en œuvre en 2015, pour les activités ferroviaires exercées en France. Elle traite de la sécurité de l'exploitation, de la santé et de la sécurité des personnels et du grand public, de même que de la protection de l'environnement. Par ailleurs, début 2016, une nouvelle organisation transverse à l'ensemble du Groupe SNCF a été mise en place permettant d'assurer une coordination homogène de l'ensemble de la politique de sécurité ferroviaire.

— Suite aux attentats survenus sur le territoire français, les mesures de suretés au bénéfice des clients et des agents ont été renforcées et se sont matérialisées par :

- Des expérimentations visant à limiter l'impact des colis abandonnés dans nos emprises sont actuellement en cours sous l'autorité de l'Etat (Détecteur de particules, dispositif pare-éclats).

- L'installation de portiques de sécurité dans les gares desservies par le Thalys. Ces installations sont assorties de scanners à rayons X effectifs depuis le 20 décembre à Paris Gare du Nord.

- Le déploiement d'équipes dotées de chiens capables de détecter des armes et des explosifs à Paris Gare du Nord.

- Une coopération étroite et quotidienne avec les forces de l'ordre : des exercices communs ont été organisés avec la Police et les militaires du dispositif VIGIPIRATE.

Ce rapport est disponible sur simple demande auprès de la Direction Finances & Développement de SNCF Mobilités 9, rue Jean-Philippe Rameau 93 212 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos le 31 décembre 2015

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (Exercice clos le 31 décembre 2015)

SNCF Mobilités

9 rue Jean-Philippe Rameau
93212 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, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de SNCF Mobilités, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur :

- Les notes 2.1.2, 4.3.2.1, 4.3.2.2 et 4.3.2.3 aux comptes consolidés qui exposent le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par SNCF Mobilités pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de ses unités génératrices de trésorerie TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions. La réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité des valeurs recouvrables à ces dernières étant très élevée, l'estimation des valeurs de ces actifs, et par voie

de conséquence celle des actifs d'impôts différés, pourrait varier dans le temps de façon significative.

- Les notes 2.1.5, 2.2.3 et 4.5.2.2 aux comptes consolidés qui décrivent le contexte dans lequel SNCF Mobilités a comptabilisé une provision pour pertes à terminaison au titre du futur contrat Intercités. La comptabilisation de cette provision, ainsi que son montant, reposent sur un certain nombre d'hypothèses qui, comme décrit en notes annexes, sont également soumises à aléas et incertitudes.

II - Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 1.2 « Jugements et estimations comptables » aux comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des comptes consolidés au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte de difficultés à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Comme indiqué dans la note 4.3 « Tests de valeur des actifs immobilisés » aux comptes consolidés, votre groupe a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nous avons examiné leurs modalités de mise en œuvre, les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable, apprécié la sensibilité des évaluations à ces hypothèses ainsi que la procédure d'approbation par la gouvernance du plan stratégique dont ces hypothèses découlent, et vérifié que l'information donnée dans les notes 2.1.2 et 4.3.2 aux comptes consolidés est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 5 « Avantages du personnel » et 3.3.2 « Charges de personnel et effectifs », votre groupe comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 5 et 3.3.2 aux comptes consolidés fournissent une information appropriée.
- La note 4.5 « Provisions pour risques et litiges » de l'annexe aux comptes consolidés expose la nature des risques d'exploitation auxquels le groupe SNCF Mobilités est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans les comptes consolidés du groupe. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre groupe permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans la note 4.5 aux comptes consolidés.

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

III - Vérification spécifique

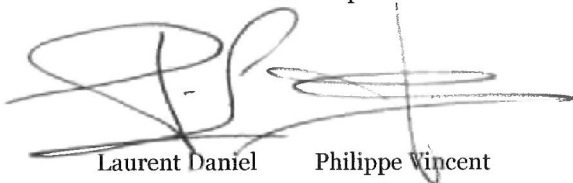
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport d'activité du groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 11 mars 2016

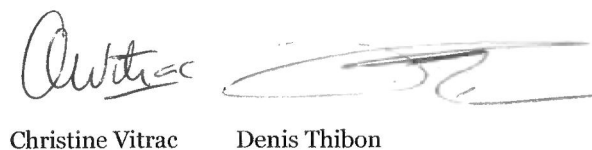
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Laurent Daniel Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac Denis Thibon