



# **Exercice 2014**

## **COMPTES ANNUELS**

### **DE L'EPIC SNCF MOBILITES**

(Anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)

(Normes Françaises)

2 place aux Étoiles - CS 70001 - 93633 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>BILAN</b> .....	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>5</b>
<b>NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC</b> .....	<b>6</b>
<b>1 CHANGEMENT DE DENOMINATION SOCIALE</b> .....	<b>6</b>
<b>2 PREAMBULE</b> .....	<b>6</b>
<b>3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE</b> .....	<b>6</b>
3.1 REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE .....	6
3.2 MOUVEMENT SOCIAL .....	7
3.3 CESSION D'UNE CREANCE DE CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI .....	7
3.4 ACHAT DE 42 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER.....	7
3.5 ADOPTION DU QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE .....	7
<b>4 REFERENTIEL COMPTABLE</b> .....	<b>7</b>
4.1 ESTIMATIONS COMPTABLES .....	8
<b>5 PRINCIPES COMPTABLES</b> .....	<b>9</b>
5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES.....	9
5.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES .....	11
5.3 IMMOBILISATIONS FINANCIERES .....	12
5.4 STOCKS .....	12
5.5 CREANCES D'EXPLOITATION .....	12
5.6 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT .....	12
5.7 PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS.....	13
5.8 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES .....	13
5.9 SUBVENTION D'INVESTISSEMENT .....	13
5.10 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES .....	13
5.11 AVANTAGES DU PERSONNEL.....	15
5.12 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT .....	18
5.13 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	20
5.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS .....	21
5.15 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL.....	22
5.16 TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE .....	22
5.17 TAXE SUR LE RESULTAT DES ENTREPRISES FERROVIAIRE .....	22
5.18 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI.....	22
<b>6 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES</b> .....	<b>23</b>
6.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES.....	23
6.2 PERTES DE VALEUR .....	24
<b>7 IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b> .....	<b>26</b>
7.1 CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF) .....	26
7.2 CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP).....	27
7.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES .....	29
<b>8 STOCKS ET ENCOURS</b> .....	<b>29</b>
<b>9 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES</b> .....	<b>30</b>

<b>10</b>	<b>VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT</b> .....	<b>31</b>
<b>11</b>	<b>COMPTES DE REGULARISATION ACTIF</b> .....	<b>31</b>
<b>12</b>	<b>ECARTS DE CONVERSION</b> .....	<b>31</b>
<b>13</b>	<b>CAPITAUX PROPRES</b> .....	<b>32</b>
<b>14</b>	<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES</b> .....	<b>32</b>
<b>15</b>	<b>EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES</b> .....	<b>33</b>
15.1	STRUCTURE PAR ECHEANCES DES DETTES FINANCIERES A LONG ET MOYEN TERME, Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES.....	33
15.2	STRUCTURE PAR DEVICES ET PAR TAUX DES DETTES FINANCIERES LONG ET MOYEN TERME, Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES, APRES PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES, HORS INTERETS COURUS .....	34
15.3	STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES NETTES DE LA CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF), DE LA CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRETS LONG TERME AUX FILIALES .....	34
<b>16</b>	<b>INSTRUMENTS DERIVES</b> .....	<b>35</b>
16.1	INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE .....	35
16.2	INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX .....	36
16.3	INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES .....	36
16.4	GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE .....	36
16.5	VALEURS DE MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES .....	36
<b>17</b>	<b>DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES</b> .....	<b>37</b>
<b>18</b>	<b>COMPTES DE REGULARISATION PASSIF</b> .....	<b>38</b>
<b>19</b>	<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b> .....	<b>38</b>
<b>20</b>	<b>ACHATS ET CHARGES EXTERNES</b> .....	<b>38</b>
<b>21</b>	<b>AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION</b> .....	<b>39</b>
<b>22</b>	<b>CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS</b> .....	<b>39</b>
<b>23</b>	<b>DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS</b> .....	<b>40</b>
<b>24</b>	<b>RESULTAT FINANCIER</b> .....	<b>40</b>
<b>25</b>	<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b> .....	<b>41</b>
<b>26</b>	<b>IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE</b> .....	<b>42</b>
<b>27</b>	<b>ENGAGEMENTS HORS BILAN</b> .....	<b>42</b>
27.1	ENGAGEMENTS REÇUS.....	43
27.2	ENGAGEMENTS DONNES.....	44
<b>28</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT BAIL ET ASSIMILES</b> .....	<b>45</b>
<b>29</b>	<b>RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION</b> .....	<b>45</b>
<b>30</b>	<b>HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES</b> .....	<b>46</b>
<b>31</b>	<b>LITIGES</b> .....	<b>46</b>
31.1	LITIGES RESOLUS .....	46
31.2	LITIGES EN COURS.....	46
31.3	AUTRES PROCEDURES JURIDIQUES.....	47
<b>32</b>	<b>EVENEMENTS POST-CLOTURE</b> .....	<b>47</b>
32.1	DECISION DE L'AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES (ARAF) .....	47
<b>33</b>	<b>FILIALES ET PARTICIPATIONS</b> .....	<b>49</b>
<b>34</b>	<b>PARTIES LIEES</b> .....	<b>50</b>
34.1	TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES .....	50
34.2	AUTRES PARTIES LIEES.....	50

# BILAN

## Normes Françaises

ACTIF (en millions d'euros)	Référence note	31 décembre 2014			31 décembre 2013 publié
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	6	1 072	-654	418	426
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	6	44 535	-23 891	20 644	19 432
CREANCE VIS-À-VIS DE RFF	7	1 229	0	1 229	1 221
CREANCE VIS-À-VIS DE CDP	7	1 560	0	1 560	1 556
AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	7	8 710	0	8 710	8 674
<b>TOTAL ACTIF IMMOBILISE</b>		<b>57 107</b>	<b>-24 545</b>	<b>32 562</b>	<b>31 308</b>
STOCKS ET EN COURS	8	1 123	-145	979	920
CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	9	5 885	-152	5 734	5 554
VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	10	4 496	0	4 496	4 512
DISPONIBILITES		214	0	214	6
<b>TOTAL ACTIF CIRCULANT</b>		<b>11 718</b>	<b>-296</b>	<b>11 421</b>	<b>10 991</b>
COMPTES DE REGULARISATION	11	646	0	646	647
PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS		23	0	23	21
ECART DE CONVERSION - ACTIF	12	902	0	902	946
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>70 396</b>	<b>-24 842</b>	<b>45 555</b>	<b>43 914</b>

PASSIF (en millions d'euros)	Référence note	31 décembre 2014	31 décembre 2013 publié
CAPITAL		4 971	4 971
ECART DE REEVALUATION		70	70
REPORT A NOUVEAU		1 320	2 488
RESULTAT DE L'EXERCICE		202	-994
<b>SITUATION NETTE</b>		<b>6 563</b>	<b>6 535</b>
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT		7 921	7 324
PROVISIONS REGLEMENTEES		0	0
<b>TOTAL CAPITAUX PROPRES</b>	13	<b>14 484</b>	<b>13 859</b>
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	14	3 793	3 261
DETTES FINANCIERES	15	14 963	14 140
DETTES FISCALES ET SOCIALES	17	2 756	2 385
AUTRES DETTES D'EXPLOITATION	17	7 198	7 782
COMPTE DE REGULARISATION	18	1 678	1 787
ECART DE CONVERSION - PASSIF	12	684	701
<b>TOTAL DU PASSIF</b>		<b>45 555</b>	<b>43 914</b>

# COMPTE DE RESULTAT

## Normes Françaises

(en millions d'euros)	Référence note	31 décembre 2014	31 décembre 2013 publié
Chiffre d'affaires	19	20 591	20 352
Production immobilisée et stockée		1 272	1 228
Achats et charges externes	20	-10 560	-10 191
<b>Valeur ajoutée</b>		<b>11 303</b>	<b>11 389</b>
Autres produits d'exploitation	21	364	301
Impôts, taxes et versements assimilés		-922	-904
Charges de personnels	22	-9 233	-9 153
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>		<b>1 512</b>	<b>1 633</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	23	930	925
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	23	-2 090	-1 896
Autres charges de gestion		-18	-22
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>334</b>	<b>641</b>
Produits financiers		495	678
Charges financières		-912	-822
<b>Résultat financier</b>	<b>24</b>	<b>-417</b>	<b>-143</b>
<b>Résultat courant</b>		<b>-82</b>	<b>498</b>
Produits exceptionnels		997	1 226
Charges exceptionnelles		-895	-2 883
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>25</b>	<b>103</b>	<b>-1 657</b>
Impôt sur les résultats	26	181	165
<b>Résultat net</b>		<b>202</b>	<b>-994</b>

# NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

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

## 1 CHANGEMENT DE DENOMINATION SOCIALE

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du système ferroviaire (voir note 3.1), la Société Nationale des Chemins de fer Français change de dénomination sociale et prend le nom de SNCF Mobilités.

L'établissement public (EPIC) SNCF Mobilités, « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent l'ex Société Nationale des Chemins de fer Français.

## 2 PREAMBULE

Les comptes de l'Entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 12 février 2015.

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

## 3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

### 3.1 REFORME DU SYSTEME 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 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 actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français en particulier en est profondément modifiée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

- L'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport de SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares assurée par Gares & Connexions.
- L'EPIC Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF). C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, sera 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.

### **3.2 MOUVEMENT SOCIAL**

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités était en grève entre le 11 et le 23 juin 2014 en opposition au projet de loi portant réforme du système ferroviaire et pour débattre de l'avenir du secteur ferroviaire. Bien que l'EPIC SNCF Mobilités se soit fortement mobilisé pour limiter les impacts pour ses clients, le conflit a eu des conséquences dans presque toutes les activités de l'Entreprise. Il a notamment entraîné des pertes de revenus et des coûts additionnels pour dédommager les clients.

### **3.3 CESSIION D'UNE CREANCE DE CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI**

Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) a été instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012.

Dans une volonté de maîtrise de sa dette, l'EPIC SNCF Mobilités, en tant que tête d'intégration fiscale, a cédé, le 16 décembre 2014, pour un montant de 269,6 M€ la créance de CICE du groupe fiscalement intégré, à un établissement de crédit, qui en est devenu propriétaire. La créance cédée ne peut plus être imputée sur l'impôt.

### **3.4 ACHAT DE 42 RAMES REGIO2N A BOMBARDIER**

L'EPIC SNCF Mobilités a signé avec le groupe industriel Bombardier le 23 décembre 2014, un contrat portant sur l'achat de 42 rames Régio2N. Les livraisons commenceront mi-2017 et les trains seront déployés sur la ligne R du réseau SNCF Transilien. Cette levée d'option, d'un montant de 481 M€, s'inscrit dans le cadre du contrat passé entre l'EPIC SNCF Mobilités et Bombardier le 24 février 2010. Le matériel fait l'objet d'une convention de financement avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF).

Cette commande et le financement associé sont enregistrés en engagements hors bilan au 31 décembre 2014.

### **3.5 ADOPTION DU QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE**

Le Parlement européen a adopté, le 26 février 2014, le quatrième paquet ferroviaire qui vise, entre autres, la refonte de la gouvernance institutionnelle des systèmes ferroviaires, impose des règles strictes en matière d'indépendance de gestion des infrastructures et des activités de transport.

Ce texte rend possible la réforme du système ferroviaire (cf. point 3.1), qui prévoit la création d'un groupe public industriel intégré

## **4 REFERENTIEL COMPTABLE**

Les comptes de l'Entreprise sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le Plan Comptable Général issu du règlement ANC n°2014-03.

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

## 4.1 ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2014 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives économiques. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2014 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- La dépréciation des actifs non financiers

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

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'usage ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'usage reposent sur une estimation de la part de la direction, des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT<sup>1</sup>), et du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation de la part de la direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs. Les résultats des tests de dépréciation sont présentés et décrits en notes 6.2.

L'approche retenue pour l'activité Fret, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 6.2

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

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

Suite à l'évolution des taux, constatée sur le marché sur la période, les hypothèses actuarielles entrant dans le calcul des avantages du personnel ont été modifiées. Le taux d'actualisation a été ramené de 2,55% au 31 décembre 2013 à 1,35% au 31 décembre 2014, entraînant une charge de 317 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages au personnel » du résultat financier. Le taux d'inflation a, par ailleurs, évolué de 2% au 31 décembre 2013 à 1,75% au 31 décembre 2014, entraînant un produit de 44 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages au personnel » du résultat financier.

- Les provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

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

---

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



Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux coûts estimés des opérations de désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix actuellement facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs ». Les coûts liés au démantèlement et au transport sont inférieurs au prix de revente des matières et ne sont donc pas provisionnés. La provision fait l'objet d'une actualisation.

- La dépréciation des instruments financiers dérivés

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

## 5 PRINCIPES COMPTABLES

### 5.1 Immobilisations INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.1.2 Biens propres

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

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

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

##### ➤ **Matériel roulant :**

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

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles sont significatives, qu'elles en prolongent la durée de vie du bien ou qu'elle sont imposés par une loi, une norme ou un règlement ;
- les dépenses relatives au changement d'organe sont immobilisées si l'organe fait l'objet d'un suivi individuel, sa révision relève d'un caractère programmable sur un horizon pluriannuel, sa fréquence de renouvellement est proche de la durée du composant révision de l'engin et si le coût de l'opération représente plus de 2% de la valeur d'acquisition du matériel concerné.

➤ **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.

### 5.1.3 Frais d'acquisition des immobilisations

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

### 5.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation. Elles sont amorties suivant le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

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

## 5.2 DEPRECIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

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

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

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

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

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

### 5.3 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

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

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

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

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

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

### 5.4 STOCKS

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 ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

### 5.5 CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

### 5.6 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.8 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVICES

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

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

## 5.9 SUBVENTION D'INVESTISSEMENT

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

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

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

## 5.10 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'Entreprise 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 passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

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

L'Entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'Entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets,.... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 14.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24/12/1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. La politique actuelle de l'Entreprise est de vendre le matériel arrivant en fin de vie soit à d'autres opérateurs de transport soit à des prestataires d'industrie privée pour être ferrillé. Au regard du décret, l'Entreprise ne peut céder le matériel que si préalablement il a été « désamianté ». A ce titre, l'EPIC SNCF Mobilités provisionne les coûts liés à ces opérations de désamiantage. Cette provision fait l'objet d'une actualisation. 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 effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 24).

Par ailleurs, le décret du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante (DTA). L'EPIC SNCF Mobilités a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

### 5.10.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

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

### 5.10.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

#### 5.10.3.1 Provisions pour litiges

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

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

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

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

### **5.10.3.2 Provisions pour contrats déficitaires**

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

### **5.10.4 Provisions pour restructuration**

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

### **5.10.5 Provisions pour risque de change**

(cf. note 5.8)

## **5.11 AVANTAGES DU PERSONNEL**

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

### **5.11.1 Avantages à court terme**

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

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

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

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

#### **5.11.2.1 Régimes à cotisations définies**

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

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

#### **5.11.2.2 Régimes à prestations définies**

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

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

reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Le 7 novembre 2013, l'Autorité des Normes Comptable (ANC) a publié la recommandation n°2013-02 relative aux règles d'évaluation et de comptabilisation des engagements de retraite et avantages similaires pour les comptes annuels et les comptes consolidés établis selon les normes comptables françaises. Cette recommandation, applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2014, est sans conséquence, sur les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités.

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

➤ **Provisions au titre du régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs**

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

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

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

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

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

### 5.11.3 Autres avantages à long terme

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

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 14).

#### 5.11.3.1 Provisions pour cessation progressive d'activité

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

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

#### 5.11.3.2 Provisions pour rentes accident de travail

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

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



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

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

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

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

#### **5.11.3.3 Provisions pour médailles du travail**

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

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

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

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

#### **5.11.3.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)**

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

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

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

#### **5.11.3.5 Provisions pour allocations chômage**

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

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

#### **5.11.4 Indemnités de fin de contrat de travail**

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

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

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'Entreprise. Une charge à

payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'Entreprise.

## 5.12 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

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

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

### 5.12.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

#### ➤ Cessions-bails

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

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 7.3).

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

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

#### ➤ Location-vente

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

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

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'Entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 0). Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « créances d'exploitation » (cf. note 0), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'Entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres immobilisations Financières » (cf. note 7.3). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

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

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

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

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

## 5.12.2 Autres opérations

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

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

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

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat, à l'exception des leases UK pour lesquels les spécificités sont décrites ci-après.

### 5.12.2.1 Lease-Hold

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

Au bilan :

- Les pré-loyers versés par le bailleur et les sous-loyers courus non échus sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières » (cf. Note 15 ).
- Le placement, qui sera utilisé lors de la levée de l'option, les parties immobilisées des contrats d'échange et les intérêts courus non échus associés, ainsi que les loyers à recevoir sont constatés en « Autres immobilisations financières » (cf. Note 7.3).

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

Ces opérations s'appuient soit sur des contrats de location-financement préexistants avec Eurofima (Service Contract, Lease Néo-zélandais), soit sur des montages financiers utilisant comme sous-jacent du matériel neuf (Lease Suédois). Le financement, mis en place à l'origine avec Eurofima ou des contreparties bancaires, est maintenu en « Dettes d'exploitation ». Il est intégré dans le montage financier et représente la partie « emprunt » du contrat d'échange, mis en place avec Eurofima ou des contreparties bancaires. Ce contrat d'échange comporte une partie « prêt » correspondant à des dépôts réalisés chez l'investisseur ou un de ses partenaires. Ces dépôts permettent de financer les loyers sur le contrat de location ou sous-location d'une part, le rachat du matériel par SNCF Mobilités d'autre part. (cf. note 0).

Le matériel entre, dans un premier temps, à l'actif de l'Entreprise puis est cédé au bailleur lors de la mise en place du montage. Ce matériel est ensuite repris en location avec une option d'achat. L'option d'achat est comptabilisée en charges à payer. La charge à payer intègre une composante exploitation correspondant à l'amortissement qui aurait été comptabilisé si le bien était resté à l'actif de SNCF Mobilités et matérialisée par la constatation de « Dotations aux provisions d'exploitation » (cf. note 14) ainsi qu'une composante financière correspondant à la différence entre la valeur des loyers et les intérêts perçus du placement à laquelle s'ajoute le montant de la plus-value de cession différée en résultat sur la durée du contrat.

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

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

Les placements sont enregistrés dans la partie « prêt » des contrats d'échange ou sous de forme de dépôts ou de titres.

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

Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée à l'actif pour refléter la valeur actuelle du bien qui est amortie sur la durée de vie résiduelle. La provision constituée à ce titre est reprise simultanément.

Au 31 décembre 2014, 11 contrats restent actifs

### **5.12.2.3 UK lease**

Ce type de lease consiste à faire vendre par Eurofima du matériel roulant sous contrat, à un investisseur, ou à le vendre directement à l'investisseur, qui le donne en sous-location à l'EPIC SNCF Mobilités pour une durée de 4 à 5 ans.

En compensation du matériel vendu par Eurofima, l'EPIC SNCF Mobilités lui vend un autre matériel d'une valeur identique afin de maintenir en place le contrat de location-vente initial.

Tout au long du contrat, les charges de loyers sont constatées en résultat. En cas de résiliation anticipée du contrat ou lors de sa terminaison, l'EPIC SNCF Mobilités intervient en tant que mandataire de l'investisseur en vue de trouver un acquéreur du matériel. A ce titre, l'EPIC SNCF Mobilités perçoit une commission qui n'est comptabilisée en résultat qu'au moment de la réalisation de la vente.

A la fin du contrat de lease, le matériel est racheté par l'EPIC SNCF Mobilités à l'acquéreur à des conditions qui garantissent le bénéfice initial de l'entreprise.

Sur l'exercice 2014, 2 contrats sont arrivés à échéance. Au 31 décembre 2014, il n'existe plus de contrats actifs.

## **5.13 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES**

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 27).

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

### **5.13.1 Gestion du risque de change**

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

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

En date de clôture, les pertes latentes sur les instruments financiers en devises et les sous-jacents couverts font l'objet d'une provision.

### **5.13.2 Gestion du risque de taux**

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

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

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

stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

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

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

#### **5.13.2.2 Contrats à terme de taux**

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

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

#### **5.13.3 Instruments financiers sur matières premières**

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

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

### **5.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS**

#### **5.14.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)**

Le chiffre d'affaires est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises.

Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « Produits constatés d'avance ».

#### **5.14.2 Contributions de l'Etat et des Autorités Organisatrices**

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

#### **5.14.3 Travaux réalisés par l'Entreprise dans le cadre de la conduite de travaux pour Réseau Ferré de France**

Les prestations et travaux réalisés sur plusieurs exercices par l'Entreprise au titre de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre sont comptabilisés sur la base des données contractuelles et en fonction d'un avancement économique des travaux.

#### **5.14.4 Maintenance du réseau ferré**

La rémunération de la maintenance et de l'exploitation du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention signée avec le propriétaire du réseau.

## 5.15 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

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

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

## 5.16 TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE

En application de la loi du 21 juillet 1909, les services annexes à caractère social (qui couvrent notamment le régime de prévoyance des cadres supérieurs, les rentes accidents du travail, ...) n'ont pas de personnalité juridique propre mais sont dotés d'une autonomie comptable et financière.

La comptabilité des services annexes à caractère social est incluse intégralement dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités. Toutefois, l'autonomie comptable de ces services est matérialisée par un code analytique distinct.

## 5.17 TAXE SUR LE RESULTAT DES ENTREPRISES FERROVIAIRE

La deuxième loi de finances rectificative pour 2014 n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 prévoit la création d'une taxe additionnelle à la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaire (TREF) pour la seule année 2014. Cette taxe, due par les personnes redevables de la TREF et exigible le 31 décembre 2014, est assise sur les résultats imposables de l'exercice clos le 31 décembre 2013, majorés des dotations aux amortissements de l'exercice, hors amortissements dérogatoires. Son taux est de 24,5 % et son montant est plafonné à 200 millions d'euros.

A fin décembre 2014, une dette de 200 M€ envers l'Etat est enregistrée dans les comptes de l'Entreprise au titre de la TREF exigible le 1<sup>er</sup> janvier 2014 et de cette taxe additionnelle, ainsi qu'un montant de 200 M€ au titre de la TREF 2013.

Le texte prévoit également la modification de l'assiette de la TREF des exercices ultérieurs en incluant dans le résultat des entreprises assujetties, les dotations aux amortissements de l'exercice, hors amortissements dérogatoires. Le montant de la taxe est plafonné à 200 M€. La fourchette de taux est ajustée sur un écart de 5% à 25% (au lieu de 25 et 35%).

Une taxe est enregistrée à ce titre, en impôts sur les sociétés dans les comptes 2014 de l'Entreprise pour un montant de 200 M€.

## 5.18 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI

Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 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 demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. A compter de l'exercice 2014, le taux du crédit d'impôt est fixé à 6%.

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

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

## 6 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

(en millions d'euros)	31 décembre 2013	Total augmentation de l'exercice	Total diminutions de l'exercice	Total Transferts / reclassements (1)	31 décembre 2014
Immobilisations incorporelles	858	0	-42	112	928
Immobilisations incorporelles en cours	126	131	0	-112	144
<b>Total des immobilisations incorporelles brutes</b>	<b>984</b>	<b>131</b>	<b>-42</b>	<b>0</b>	<b>1 072</b>
<b>Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles</b>	<b>-558</b>	<b>-138</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>-654</b>
<b>Total des immobilisations incorporelles nettes</b>	<b>426</b>	<b>-7</b>	<b>0</b>		<b>418</b>
Terrains	1 006	0	-18	17	1 005
Aménagements des terrains	667	0	-2	105	770
Constructions et agencements	7 360	0	-150	352	7 562
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 720	0	-162	228	2 786
Autres immobilisations corporelles	915	0	-70	96	941
Matériel ferroviaire	26 517	327	-251	1 669	28 261
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	3 196	2 582	-15	-2 553	3 210
<b>Total des immobilisations corporelles brutes</b>	<b>42 380</b>	<b>2 908</b>	<b>-667</b>	<b>-86</b>	<b>44 535</b>
Amortissements des aménagements des terrains	-192	-37	2	0	-228
Amortissements des constructions et agencements	-3 817	-296	95	2	-4 016
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1 530	-182	162	-1	-1 551
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-572	-76	69	-1	-580
Dépréciation des immobilisations fixes	-78	-9	17	0	-70
Amortissements du matériel ferroviaire	-13 418	-1 576	245	63	-14 686
Dépréciation du matériel ferroviaire (3)	-3 342	-17	599	0	-2 760
<b>Total des amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (2)</b>	<b>-22 949</b>	<b>-2 193</b>	<b>1 188</b>	<b>63</b>	<b>-23 891</b>
<b>Total des immobilisations corporelles nettes</b>	<b>19 432</b>	<b>715</b>	<b>521</b>	<b>-23</b>	<b>20 644</b>
<b>Total des immobilisations corporelles et incorporelles brutes</b>	<b>43 364</b>	<b>3 039</b>	<b>-709</b>	<b>-86</b>	<b>45 608</b>
<b>Total des amortissements immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>-23 506</b>	<b>-2 332</b>	<b>1 230</b>	<b>63</b>	<b>-24 545</b>
<b>Total des immobilisations corporelles &amp; incorporelles nettes</b>	<b>19 857</b>	<b>708</b>	<b>521</b>	<b>-23</b>	<b>21 062</b>

(1) La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice (dont -23 M€ d'impact net lié au reclassement en stocks des pièces réparables du matériel) et aux mises en service d'immobilisations en cours pour 2 665 M€ (dont 583 M€ de mise en service de TGV et 672 M€ de mise en service d'automoteurs électriques) .

(2) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

(3) Les diminutions des dépréciations de matériel ferroviaire sont principalement dues à la reprise des dépréciations pour perte de valeur de l'UGT TGV (cf. note 6.2.1).

### 6.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2014 (3 039 M€) sont principalement constitués par :

Des immobilisations incorporelles en cours pour 131 M€

Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 2 908 M€ dont :

- acquisitions, aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un montant total de 823 M€ (création des pôles d'échange multimodal de Montpellier St Roch, de Versailles Chantier, du projet GSMR, des sites de maintenance des Régiolis Toulouse et Alsace, du renouvellement B3N lignes...),
- acquisition de matériel ferroviaire pour 1 759 M€, notamment Régiolis (360 M€), et Régio2N (313 M€) pour TER, TGV 2N2 (226 M€), rames Franciliens (211 M€),

- l'arrivée à échéance de contrats Eurofima, conduisant à la réintégration en immobilisations du matériel ferroviaire pour 299 M€ en valeur brute et pour 171 M€ en valeur nette comptable avant dépréciation.
- la levée d'options d'achats pour 38 M€

La production immobilisée, incluse dans les investissements, s'élève à 1 175 M€ (1 128 M€ en 2013) dont :

- 751 M€ (684 M€ en 2013) pour les installations fixes,
- 424 M€ (444 M€ en 2013) pour le matériel ferroviaire.

Les diminutions des immobilisations (-709 M€) correspondent pour l'essentiel à :

- Des cessions de bâtiments pour -102 M€,
- Des sorties d'immobilisations suite à mise au rebut et radiations techniques pour -150 M€ de valeur brute sur installations fixes, pour -251 M€ de valeur brute sur matériel roulant.

## 6.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT<sup>3</sup> définies en fonction de la destination des actifs utilisés.

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

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

### 6.2.1 Actifs TGV France et Europe

La valeur des immobilisations corporelles et incorporelles testées et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes au 31 décembre 2014 :

	2014
Branche	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe
Immobilisations corporelles et incorporelles nettes de subventions et avant dépréciation (à la clôture en millions d'euros)	6 192 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'usage
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,9% - 9,2%
Taux de croissance long terme	2,00%

Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) entraînent une variation du montant de la perte de valeur d'environ  $\pm 250$  M€. Les tests de sensibilité de la marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux aurait un effet de  $\pm 300$  M€ sur la perte de valeur.

<sup>3</sup> L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.



La perte de valeur constatée au 31 décembre 2014 s'élève à 1 667 M€, la valeur recouvrable étant inférieure à la valeur de l'actif testé, se répartissant entre une dépréciation d'actifs à hauteur de 1 339 M€ contre 1 486 M€ à fin décembre 2013 et une provision pour risques de 328 M€ (inchangée par rapport à décembre 2013).

Les pertes ou reprises de valeur déterminées à l'issue des tests concernent essentiellement les immobilisations corporelles.

Les impacts en résultat des pertes de valeur constatées sont détaillés en note 25.

## 6.2.2 Actifs Infrastructure

Jusqu'en 2012, du fait de l'absence de visibilité à long terme et de résultats défavorables, les actifs de cette UGT étaient dépréciés à 100%.

En 2013 des indices favorables de reprise conjugués ayant été constatés (confirmation d'une tendance à l'amélioration du chiffre d'affaires de l'UGT à un niveau lui permettant de couvrir ses charges pour le volume de production demandé par RFF et les perspectives du vote de la loi portant la réforme ferroviaire par l'Assemblée nationale, à l'issue de laquelle une amélioration des perspectives de l'UGT était attendue, les pertes de valeur constatées par le passé ont été reprises pour ramener les valeurs nettes comptables des actifs au même montant que celui qui aurait été obtenu si les actifs n'avaient pas été dépréciés.

## 6.2.3 Actifs trains spéciaux, Elipsos, auto trains

L'UGT trains spéciaux, Elipsos, auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31/12/2014. Ainsi, aucun test de sensibilité n'a été effectué et les actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%. La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 22 M€.

## 6.2.4 Actifs Fret Ferroviaire

Jusqu'au 31 décembre 2013, l'activité de Fret SNCF 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.

L'entreprise appliquait une dépréciation pour le matériel roulant (engins moteur) suivant l'utilisation qui en était faite :

- si le matériel était sans affectation ou si l'UGT d'affectation du matériel générait 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 était inférieure.
- si l'UGT d'affectation du matériel générait des flux de trésorerie positifs, le matériel roulant n'était pas déprécié.

Suite à une évolution du modèle économique de l'activité de Fret Ferroviaire, les moyens de production de Fret SNCF ne sont plus, au 31 décembre 2014, affectés au sein de 4 UGT, mais suivis globalement dans une unique UGT.

Au 30 juin 2014, la valeur nette comptable des moyens de production de l'UGT Fret ferroviaire affectés à Fret SNCF (ensemble des immobilisations corporelles et incorporelles hors terrains et constructions) s'élevait à 79,7 M€ (84,1 M€ au 31 décembre 2013). Un test de perte de valeur a été réalisé sur le matériel roulant ferroviaire suivant les dispositions du Plan Comptable Général (art. 322-1) :

- Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché 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 donc consisté à déterminer une valeur vénale en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses

retenues figuraient le taux d'actualisation qui se situait dans une fourchette de 6,0% à 6,60% et un taux de croissance nul. Les données collectées ont permis de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire au 30 juin 2014 et n'ont donc entraîné aucune reprise ni perte de valeur sur le 1<sup>er</sup> semestre 2014.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2014 par rapport à l'évaluation réalisée au 30 juin 2014.

Au 31 décembre 2014, la valeur nette comptable avant dépréciation des moyens de production (matériel ferroviaire essentiellement) s'élève à 796 M€ (y compris matériel en cours) et la dépréciation totale au bilan s'élève à 682 M€.

A ce stade, l'entreprise considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation des pertes de valeur à constater.

Par ailleurs, ces éléments ont conduit l'Entreprise à mettre en cohérence la valeur des pièces de rechange du matériel de Fret SNCF avec la valeur de ce matériel. En conséquence, ces pièces ne sont plus dépréciées sur l'entité SNCF Matériel qu'à hauteur de 8 M€ au 31 décembre 2014 (contre 29 M€ au 31 décembre 2013).

## 7 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

(en millions d'euros)	31 décembre 2013	Total augmentations de l'exercice	Total diminutions de l'exercice	Total Autres mouvements	31 décembre 2014
<b>Créance vis à vis RFF</b>	<b>1 221</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>13</b>	<b>1 229</b>
<b>Créance vis-à-vis de CDP</b>	<b>1 556</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1 560</b>
Titres de participations	3 491	0	0	0	3 491
<i>Dont titres libérés</i>	3 210	0	0	0	3 210
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	0	0	0	281
Créances rattachées à des participations (b)	2 796	173	-287	-9	2 673
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	293	0	0	-2	291
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 503	173	-287	-7	2 382
Prêts et créances (c)	379	0	-9	-15	354
Créances et dépôts liés à la location financement	1 178	-30	0	-16	1 133
Placements moyen terme	0	0	0	0	0
Dépôts versés	722	7 259	-7 119	34	895
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	9	0	0	-6	3
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	100	0	0	61	161
Autres créances financières	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>8 674</b>	<b>7 402</b>	<b>-7 415</b>	<b>49</b>	<b>8 710</b>
Dépréciation	0	0	0	0	0
<b>Immobilisations financières nettes de dépréciation</b>	<b>8 674</b>	<b>7 402</b>	<b>-7 415</b>	<b>49</b>	<b>8 710</b>

### 7.1 CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF)

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

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2014, la créance sur RFF se décompose comme suit :

### 7.1.1 Structure par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Moins d'un an	381	6
Plus d'un an et moins de 5 ans	161	525
Plus de 5 ans	662	665
Total	1 204	1 196
Intérêts courus non échus	25	25
<b>TOTAL</b>	<b>1 229</b>	<b>1 221</b>

### 7.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Euro	844	850
Franc suisse	225	221
Livre Sterling	134	125
<b>Total</b>	<b>1 204</b>	<b>1 196</b>

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Taux fixe	839	834
Taux variable	365	362
<b>Total</b>	<b>1 204</b>	<b>1 196</b>

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

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

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

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

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

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

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

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

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

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

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

- **reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres** et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés,
- **détient une créance sur la CDP** reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Au 31 décembre 2014 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

### 7.2.1 Structure par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Moins d'un an	92	0
Plus d'un an et moins de 5 ans	0	92
Plus de 5 ans	1 407	1 407
Sous-total	1 499	1 499
<i>Neutralisation effet contrat d'échange</i>	15	10
Total	1 514	1 509
Intérêts courus non échus	47	46
<b>Total général</b>	<b>1 560</b>	<b>1 556</b>

### 7.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Euro	1 407	1 407
Dollar canadien	107	102
Dollar de Hong Kong	-	-
<b>Total</b>	<b>1 514</b>	<b>1 509</b>

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Taux fixe	907	907
Taux variable	592	592
<i>Neutralisation effet contrat d'échange</i>	15	10
<b>Total</b>	<b>1 514</b>	<b>1 509</b>

### 7.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES

(en millions d'euros)	31 décembre 2013	Total augmentations de l'exercice	Total diminutions de l'exercice	Total Autres mouvements	31 décembre 2014
Titres de participations	3 491	0	0	0	3 491
<i>Dont titres libérés</i>	3 210	0	0	0	3 210
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	0	0	0	281
Créances rattachées à des participations (b)	2 796	173	-287	-9	2 673
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	293	0	0	-2	291
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 503	173	-287	-7	2 382
Prêts et créances (c)	379	0	-9	-15	354
Créances et dépôts liés à la location financement	1 178	-30	0	-16	1 133
Placements moyen terme	0	0	0	0	0
Dépôts versés	722	7 259	-7 119	34	895
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	9	0	0	-6	3
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	100	0	0	61	161
Autres créances financières	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>8 674</b>	<b>7 402</b>	<b>-7 415</b>	<b>49</b>	<b>8 710</b>
<b>Dépréciation</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Immobilisations financières nettes de dépréciation</b>	<b>8 674</b>	<b>7 402</b>	<b>-7 415</b>	<b>49</b>	<b>8 710</b>

a) Il s'agit uniquement des titres Eurofima.

b) Le solde est constitué principalement de prêts attribués à des filiales dans le cadre du financement du 1% logement (294 M€), d'un dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (291 M€) et d'autres prêts accordés à des filiales (2 078 M€).

### 8 STOCKS ET ENCOURS

(en millions d'euros)	31 décembre 2014			31 décembre 2013
	Montants bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets
Matières et fournitures premières	827	-145	682	636
Produits finis	276	0	276	260
En cours de production	21	0	21	24
	<b>1 123</b>	<b>-145</b>	<b>979</b>	<b>920</b>

## 9 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Clients et comptes rattachés (a)</b>	<b>2 310</b>	<b>2 016</b>
<b>Créances sur Etat et Collectivités publiques (b)</b>	<b>919</b>	<b>979</b>
<b>Eurofima &amp; assimilés</b>	<b>397</b>	<b>579</b>
<b>Dérivés actifs (c)</b>	<b>638</b>	<b>539</b>
<b>Autres créances d'exploitation</b>	<b>1 621</b>	<b>1 668</b>
<i>Avances et acomptes versés</i>	274	245
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	65	97
<i>Opérations pour ordre et compte de RFF</i>	54	98
<i>Comptes courants d'exploitation actif (d)</i>	1 073	996
<i>Autres (e)</i>	154	232
<b>Valeurs Brutes</b>	<b>5 885</b>	<b>5 781</b>
<b>Dépréciation</b>	<b>-152</b>	<b>-227</b>
<b>Valeurs Nettes</b>	<b>5 734</b>	<b>5 554</b>

- a) Ce poste comprend principalement les créances des activités SNCF Régions et Transilien, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices et de l'Infrastructure et SNCF Voyages (dont 888 M€ de produits à recevoir).
- b) Ce poste comprend notamment les créances sur l'Etat au titre essentiellement de la TVA et sur le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et les Conseils Régionaux au titre des subventions.
- c) Ce poste intègre des écarts de conversion sur instruments dérivés de change (265 M€) et des positions financières en devises liées aux opérations de leases financiers (373 M€)
- d) Dont compte courant RFF : 1 000 M€ (953 M€ au 31 décembre 2013)
- e) Dont créances voyageurs pour 104 M€ (agences de voyage, RATP).

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

(En millions d'euros)	Valeur brute	Non échus	Echus dépréciés	Echus non dépréciés	
				à 1 an au +	à + d'1 an
Créances clients et comptes rattachés	2 310	1 988	52	240	30

## 10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux</b>	<b>0</b>	<b>255</b>
Obligations	0	0
Titres de créances négociables	0	255
<b>Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</b>	<b>4 495</b>	<b>4 256</b>
Titres de créances négociables	1 003	790
OPCVM	3 490	3 466
Placements en devises	2	0
Intérêts courus non échus	1	0
<b>Total</b>	<b>4 496</b>	<b>4 512</b>

## 11 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013	Variation de l'exercice
<b>Charges constatées d'avance</b>	<b>630</b>	<b>630</b>	<b>0</b>
<b>Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>-1</b>
Frais d'émission des emprunts	13	14	-1
Pertes sur contrats d'échange	3	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>646</b>	<b>647</b>	<b>-1</b>

## 12 ECARTS DE CONVERSION

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Ecarts de conversion actif	902	946
Ecarts de conversion passif	-684	-701
<b>Net actif / (passif)</b>	<b>218</b>	<b>245</b>

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

## 13 CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	31 décembre 2013	Affectation du résultat 2013	Résultat 2014	Total Mouvements sur subventions	Total inscription des subventions au compte de résultat	Dividendes versés (a)	Changement méthode	31 décembre 2014
Dotation en capital	2 204	-	-	-	-	-	-	2 204
Dotation immobilière	2 767	-	-	-	-	-	-	2 767
Ecart de réévaluation	70	-	-	-	-	-	-	70
Autres réserves	19	5	-	-	-	-	-	25
Report à nouveau	2 469	- 999	-	-	-	- 175	-	1 295
Résultat de l'exercice	- 994	994	202	-	-	-	-	202
<b>Situation nette</b>	<b>6 535</b>		<b>202</b>			<b>- 175</b>		<b>6 563</b>
Subventions d'investissement	7 324	-	-	1 093	- 496	-	- 0	7 921
Provisions réglementées	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Capitaux propres</b>	<b>13 859</b>		<b>202</b>	<b>1 093</b>	<b>- 496</b>	<b>- 175</b>	<b>- 0</b>	<b>14 484</b>

a) Dividendes versés à l'Etat au titre des résultats 2013.

## 14 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

(en millions d'euros)	31 décembre 2013	Total dotations provisions	Analyse de la reprise		Total reclassement	Total changement de méthode	31 décembre 2014
			Total Reprise provision devenue sans objet	Total reprise provision utilisée			
Engagements envers le personnel (a)	1 954	389	-	- 127	-	-	2 216
Risque environnement (b)	424	239	5	- 19	-	-	649
Risques fiscaux et sociaux (c)	102	2	- 11	- 2	-	-	92
Litiges contractuels (d)	232	100	- 45	- 12	-	-	274
Charges de restructuration	0	-	- 0	-	-	-	-
Risques de change et de taux	134	31	-	- 33	-	-	132
Risques financiers	26	13	-	-	-	-	39
Autres provisions pour R&C (e)	388	11	- 6	- 3	-	-	390
<b>Total</b>	<b>3 261</b>	<b>785</b>	<b>- 57</b>	<b>- 196</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 793</b>

- a) Cette rubrique comprend les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (1 179 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (437 M€), de l'Action Sociale (318 M€), du Compte Epargne Temps (94 M€), de la médaille d'honneur du travail (70 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (60 M€), de l'allocation chômage (36 M€) et de l'indemnité fin contrat de travail (21 M€).
- b) Concerne principalement la dépollution de terrains pour 73 M€, et les risques amiante pour 542 M€  
NB : En raison de l'étalement dans le temps des opérations de désamiantage, la provision fait l'objet d'une actualisation au taux de 1,40 %.
- c) L'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés et les risques sociaux.
- d) Cette rubrique comprend notamment les provisions pour contrats déficitaires à hauteur de 72 M€ et les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats.
- e) Cette rubrique comprend principalement la provision pour perte de valeur de l'UGT TGV au titre du matériel ferroviaire en location financement pour 328 M€.



## 15 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Les emprunts et dettes financières inscrits au bilan en « Dettes Financières » sont constitués des emprunts à long et moyen terme émis par l'Entreprise (y compris les dettes provenant du Service Annexe d'Amortissement de la Dette), hors frais d'émission et des dettes de trésorerie. Les dettes financières totales comprennent, outre le montant précédant, les dettes relatives aux contrats de location financement (Eurofima et assimilés) inscrites en « Dettes d'exploitation » (cf. note 17).

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Emprunts obligataires long terme	10 670	10 392
Emprunts obligataires moyen terme	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	882	1 241
Intérêts courus non échus	421	360
<b>Dettes financières à long et moyen terme</b>	<b>11 973</b>	<b>11 993</b>
Dettes de trésorerie	2 475	1 662
Autres emprunts (Lease Hold)	514	485
Intérêts courus non échus	-	-
<b>Dettes de trésorerie</b>	<b>2 989</b>	<b>2 147</b>
<b>Passifs financiers hors Eurofima et assimilés</b>	<b>14 963</b>	<b>14 140</b>
Eurofima et assimilés long terme	849	1 203
Intérêts courus non échus	0	1
<b>Dettes Eurofima et assimilés à long et moyen terme</b>	<b>850</b>	<b>1 203</b>
Frais d'émissions	- 39	- 38
Ecart de change sur SWAP	8	106
<b>Passifs financiers</b>	<b>15 781</b>	<b>15 412</b>
Créance vis à vis RFF	- 1 229	- 1 221
Créance vis-à-vis de CDP	- 1 560	- 1 556
Dépôts Lease Hold	- 514	- 485
Autres immobilisations financières (hors participations et créances liées à la location financement) nettes des provisions	- 3 795	- 3 695
VMP et disponibilités	- 4 709	- 4 517
<b>Endettement financier net</b>	<b>3 974</b>	<b>3 937</b>

### 15.1 STRUCTURE PAR ECHEANCES DES DETTES FINANCIERES A LONG ET MOYEN TERME, Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES

La structure des dettes financières long et moyen terme, après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Échéances à moins d'un an	1 522	1 071
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	2 029	2 667
Échéances à plus de 5 ans	8 845	9 195
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	5	-97
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)</b>	<b>12 402</b>	<b>12 836</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus (B)</b>	<b>421</b>	<b>360</b>
<b>Dettes financières long terme (A)+(B)</b>	<b>12 823</b>	<b>13 196</b>

## 15.2 STRUCTURE PAR DEVISES ET PAR TAUX DES DETTES FINANCIERES LONG ET MOYEN TERME, Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES, APRES PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES, HORS INTERETS COURUS

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Euros	11 768	12 266
Franc Suisse	333	327
Livre Sterling	134	125
Dollar Américain	162	215
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	5	-97
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>12 402</b>	<b>12 836</b>
dont par taux		
taux fixe	9 976	9 676
taux variable	2 426	3 160
<b>Neutralisation effets contrats d'échange</b>	<b>5</b>	<b>-97</b>

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

La structure de la créance sur RFF et sur CDP est décrite en note 7

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

La répartition par échéances des dettes financières long et moyen terme de SNCF Mobilités (hors créance sur RFF, créance sur CDP et prêts long terme aux filiales) s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Échéances à moins d'un an	853	881
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	352	926
Échéances à plus de 5 ans	6 257	6 044
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	-9	-107
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)</b>	<b>7 453</b>	<b>7 744</b>
<b>Intérêts Courus Non Echus (B)</b>	<b>175</b>	<b>169</b>
<b>Dettes financières long terme (A)+(B)</b>	<b>7 628</b>	<b>7 913</b>

### ➤ Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus non échus :

La répartition par devises et par taux des dettes financières nettes à long et moyen terme de SNCF Mobilités (hors créance sur RFF, créance sur CDP et prêts long terme aux filiales), après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Euros	7 325	7 716
Franc Suisse	108	106
Dollar Américain	29	29
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	-9	-107
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>7 453</b>	<b>7 744</b>
<b>Après prise en compte des instruments financiers dérivés</b>		
taux fixe	6 681	5 765
taux variable	781	2 086
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	-9	-107
<b>Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus</b>	<b>7 453</b>	<b>7 744</b>

## 16 INSTRUMENTS DERIVES

### 16.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

#### 16.1.1 Swaps de devises

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

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2014 sont détaillés ci-dessous :

(en millions)	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en euros)
Euro	60	61
Franc Suisse	1 375	920
Dollar américain	250	187
Dollar australien	200	127
Dollar canadien	150	92
Livre Sterling	600	971
Yen	62 500	488

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

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2014 sont détaillés ci-dessous :

(en millions)	Engagements reçus (en euros)	Engagements donnés (en devises)
Dollar canadien	92	150

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

**Achats à terme :**

(en millions)	Devises
Livre sterling	383
Dollar canadien	2
Dollar américain	1 113

**Ventes à terme :**

(en millions)	Devises
Livre sterling	1
Dollar canadien	2

#### 16.1.3 Options sur devises

Aucune option sur devises au 31/12/2014

## 16.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

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

Les encours de ces swaps et swaptions, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants :

(en millions d'euros)	<b>Dette nette long terme</b>	<b>Dette nette moyen terme</b>	<b>Dette nette court terme</b>
Swaps receveurs de Taux Fixe	3 450		
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 628		100

## 16.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES

L'Entreprise a contracté 3 tunnels à prime nulle pour un volume de 18 000 tonnes de gazoil.

## 16.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

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

### 16.4.1 Les placements financiers

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

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

### 16.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

## 16.5 VALEURS DE MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2014 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2014 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2014 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

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

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

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

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2014 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)	<b>Valeur de marché estimée (hors intérêts courus) à la clôture</b>
<b>Gestion du risque de change</b>	
Swaps de devises (a)	409
Change terme	33
<b>Gestion du risque de taux</b>	
Swaps de taux (a)	-228
<b>Gestion du risque matières</b>	
Tunnel	-2

a) le portefeuille inclut des swaps structurés pour une juste valeur de -206 M€.

## 17 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>2 756</b>	<b>2 385</b>
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	1 607	1 562
Taxe sur le chiffre d'affaires	365	367
Etat et collectivités publiques (a)	784	456
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>7 198</b>	<b>7 782</b>
<b>Avances et acomptes reçus (b)</b>	<b>747</b>	<b>543</b>
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés (c)</b>	<b>3 921</b>	<b>4 133</b>
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	490	554
<b>Autres dettes</b>	<b>2 531</b>	<b>3 105</b>
Titres de participation non libérés (dettes) (d)	391	383
Opérations de location financement	849	1 203
Comptes courants d'exploitation passif	71	63
Dérivés passifs (e)	274	324
Autres dettes d'exploitation (f)	947	1 133
<b>TOTAL</b>	<b>9 954</b>	<b>10 166</b>

- a) Dont 400 M€ de taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) 2013 et 2014, 250 M€ d'Imposition forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER) 2014 et 90 M€ de Contribution de Solidarité Territoriale (CST) 2014
- b) Dont 216 M€ au titre de la convention de Mandat RFF
- c) Dont 1 482 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (contre 1 520 M€ à fin 2013) ; 221 M€ de charges à payer d'investissements (contre 166 M€ fin 2013) ; 835 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 777 M€ à fin 2013).  
Au 31 décembre 2014, les dettes fournisseurs hors factures non parvenues s'élèvent à 1 369 M€ dont 269 M€ de fournisseurs d'immobilisations
- d) Concerne les titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 110 M€)
- e) Ecart de conversion sur instruments dérivés de change
- f) Ce poste comprend 653 M€ de subventions à recevoir du STIF au titre de la convention de financement signée en 2012

## 18 COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Gains sur contrats d'échange (a)	16	17
Plus-values sur opérations de Service Contract et Lease Néozélandais	175	213
Plus-values sur opérations Eurofima	36	36
Plus-values sur opérations de cession-bail immobilier (b)	-	-
Plus-values sur opérations de cession MR	7	13
Autres (c)	1 444	1 508
<b>Total</b>	<b>1 678</b>	<b>1 787</b>

- a) Ce poste comprend les soultes encaissées suite à des cessions de swaps qui sont étalées sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.
- b) Concerne notamment les titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2014 et qui seront utilisés après cette date (388 M€), des produits relatifs aux conventions RFF (302 M€) facturés en 2014 au titre de l'exercice 2015, des produits constatés d'avance vis-à-vis des Autorités Organisatrices (389 M€) et vis-à-vis d'EIL (131 M€).

## 19 CHIFFRE D'AFFAIRES

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Produits du trafic	9 277	9 525
Prestations de service pour les AO	4 289	4 128
Produits annexes au trafic	526	453
Gestion du trafic et des circulations	865	864
Travaux, Entretien, Maintenance	4 755	4 509
Locations de matériel et engins	78	72
Produits du patrimoine	379	376
Autres produits	422	424
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>20 591</b>	<b>20 352</b>

## 20 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Achats de matières et fournitures	-1 438	-1 394
Péages (a)	-3 691	-3 587
Utilisation moyens de transports et de traction	-828	-709
Travaux entretien et maintenance	-1 023	-950
Charges de patrimoine	-1 005	-972
Locations matériel et engins	-192	-223
Prestations d'escale	-34	-57
Energie de traction	-591	-622
Autres charges	-1 758	-1 678
<b>TOTAL</b>	<b>-10 560</b>	<b>-10 191</b>

- a) Péages facturés par Réseau Ferré de France et par Eurotunnel

## 21 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Subventions d'exploitation	47	98
Autres produits / transfert de charges (a)	317	202
<b>TOTAL</b>	<b>364</b>	<b>301</b>

a) Cette rubrique regroupe des indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers.

## 22 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Salaires et traitements	- 6 132	- 6 092
Cotisations retraites	- 1 740	- 1 705
Autres charges sociales	- 1 227	- 1 219
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 42	- 47
<b>Sous-total</b>	<b>- 9 141</b>	<b>- 9 064</b>
Mise à disposition de personnel	- 92	- 89
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>- 9 233</b>	<b>- 9 153</b>
<b>Effectifs moyens payés</b>		
Cadres	30 316	29 933
Maîtrise	46 396	46 441
Exécution	77 560	78 996
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>154 272</b>	<b>155 370</b>
<b>Effectifs disponibles moyens</b>	<b>148 932</b>	<b>150 070</b>

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de l'Entreprise s'élèvent à 4,96 M€ en 2014 contre 5,6 M€ en 2013, pour un nombre moyen de 15,42 personnes siégeant au Comité Exécutif.

Les effectifs moyens payés incluent les effectifs disponibles moyens, le personnel mis à disposition d'autres entreprises et le personnel en interruption de travail de longue durée.

## 23 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Dotations nettes aux amortissements d'exploitation</b>	<b>-864</b>	<b>-854</b>
Immobilisations incorporelles	-112	-109
Immobilisations matériel ferroviaire	-327	-344
Autres immobilisations corporelles	-425	-402
<b>(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation</b>	<b>-297</b>	<b>-116</b>
Dépréciations des immobilisations	1	0
Dépréciations sur actif circulant	-24	-47
Provisions pour risques et charges (a)	-274	-69
<b>Total</b>	<b>-1 161</b>	<b>-970</b>

- a) Les -274 M€ de Provisions pour Risques et Charges pour 2014 concernent principalement les provisions pour désamiantage du matériel roulant pour -211 M€

## 24 RESULTAT FINANCIER

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Coût endettement financier net	-153	-145
Coût financier des avantages au personnel	-280	-51
Dividendes	6	5
Autres charges financières	-214	-275
Autres produits financiers	225	322
<b>TOTAL</b>	<b>-417</b>	<b>-143</b>

Le coût financier des avantages au personnel augmente de 229 M€ en raison principalement de la baisse du taux d'actualisation en 2014 (-1,20%) ; le taux était stable en 2013. Le taux d'actualisation a été ramené de 2,55% au 31 décembre 2013 à 1,35% au 31 décembre 2014, entraînant une charge de 317 M€. Le taux d'inflation a, par ailleurs, évolué de 2% au 31 décembre 2013 à 1,75% au 31 décembre 2014, entraînant un produit de 43 M€

En 2014, les autres produits et charges financières comprennent des charges (à hauteur de -178 M€) et des produits (à hauteur de 207 M€) liés aux contrats de leases.



## 25 RESULTAT EXCEPTIONNEL

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Plus values nettes de cessions d'actifs</b>	<b>160</b>	<b>129</b>
Actifs incorporels	-2	0
Actifs corporels	162	130
<b>Amortissements et provisions</b>	<b>-59</b>	<b>-1 841</b>
Perte de valeur UGT FRET	18	7
Perte de valeur UGT Infrastructure	0	533
Perte de valeur UGT TGV	32	-1 423
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Elipsos, Auto Trains	-1	0
Radiations d'actifs	-111	-23
Provisions pour rentes accidents du travail du personnel retraité	0	-865
Autres provisions	2	-69
<b>Autres</b>	<b>2</b>	<b>54</b>
Amendes, pénalités et indemnités	-2	0
Accord Qualité Sillons RFF	4	8
Autres charges et produits divers	0	46
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>103</b>	<b>-1 657</b>

Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif et les Engagements Hors Bilan. Le détail est fourni en note 6.2.

Le résultat exceptionnel à fin décembre 2014 est un produit net de +103 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

➤ **Plus-values nettes de cessions d'actifs 160 M€,** dont :

Des plus-values sur cessions d'installations fixes corporelles : 159 M€, dont 99 M€ dans le cadre de cessions de biens à Paris

➤ **Amortissements et provisions -59 M€,** dont :

- reprises nettes de pertes de valeur sur actifs TGV pour +32 M€ et actifs Fret pour 18 M€
- radiations d'actifs pour -111 M€.

➤ **D'autres produits exceptionnels pour +2 M€,** dont :

- Facturation à RFF des défauts de qualité des sillons attribués pour 4 M€

## 26 IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Produit d'intégration fiscale	141	128
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	-200	-200
Impôt sur les Sociétés	0	0
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	-12	
Autres (b)	252	237
<b>Total Impôt sur les résultats</b>	<b>181</b>	<b>165</b>

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

b) La rubrique comprend notamment les crédits d'impôt compétitivité emploi (pour 241 M€ au 31/12/2014), recherche et apprentissage.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, l'EPIC SNCF Mobilités a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code Général des Impôts. Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué de 247 sociétés au 31 décembre 2014 (périmètre déclaré y compris l'EPIC) dont principalement les filiales des périmètres SNCF Participations, TLP, SICF, Géodis, SVD, AREP et de la SNEF.

Aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est définitivement acquis à l'EPIC SNCF Mobilités, société mère du groupe fiscalement intégré.

Au 31 décembre 2014, SNCF Mobilités constate un produit net d'impôt sur les résultats de +181 M€ contre un produit de +165 M€ en 2013. Ce montant inclut le produit d'intégration fiscale (141 M€ en 2014 contre 128 M€ en 2013), la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -200 M€ (charge d'impôt), la contribution additionnelle sur les dividendes pour -12 M€, le crédit d'impôt compétitivité emploi pour +241 M€, d'autres crédits d'impôt (recherche, apprentissage, mécénat) ainsi qu'une économie liée à la liquidation de l'impôt sur les sociétés 2013.

Le montant des déficits reportables du groupe fiscal SNCF Mobilités au 31 décembre 2014 s'élève à 5 276 M€ (au titre des déficits constitués depuis 1988, date de création du Groupe) contre 4 959 M€ au 31 décembre 2013.

La charge d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF Mobilités est nulle au 31 décembre 2014.

## 27 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Depuis 2011, l'EPIC SNCF Mobilités applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

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

## 27.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2014	Clôture 31/12/2013
<b>Engagements liés au financement (reçus)</b>	<b>27.1.1</b>	<b>2 442</b>	<b>1 359</b>	<b>1 530</b>	<b>5 331</b>	<b>4 408</b>
Instruments financiers de change	27.1.1.1	577	906	1 460	2 944	2 806
Autres instruments financiers de change	27.1.1.2	1 409	0	0	1 409	666
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	0	19	20	17
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		5	0	0	5	16
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		0	122	50	173	122
Lignes de crédit bancaire non utilisées		450	330	0	780	780
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)</b>	<b>27.1.2</b>	<b>2 705</b>	<b>3 063</b>	<b>941</b>	<b>6 709</b>	<b>6 542</b>
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire	27.1.2.1	1 201	1 283	123	2 606	3 151
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		17	51	0	68	65
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations	27.1.2.2	200	535	91	826	659
Autres engagements d'achats d'exploitation		5	0	0	5	3
Location simple matériel ferroviaire		18	4	0	23	39
Garanties financières reçues de tiers	27.1.2.3	984	671	25	1 679	1 446
Location simple immobilier	27.1.2.4	126	447	700	1 273	912
Location Financement matériel ferroviaire		2	1	0	4	5
Promesses de ventes - biens immobiliers		153	70	2	225	262
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (reçus)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des Engagements Reçus</b>		<b>5 148</b>	<b>4 422</b>	<b>2 471</b>	<b>12 040</b>	<b>10 950</b>

### 27.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement sont de 5 331 M€ à fin décembre 2014 et se composent essentiellement de :

#### 27.1.1.1 Instruments financiers de change (2 944 M€ - en hausse de 138 M€)

Les instruments financiers de change augmentent de 138 M€ suite notamment à l'émission de swaps de devises sur des emprunts et créances.

#### 27.1.1.2 Autres instruments financiers de change (1 409 M€ - en hausse de 743 M€)

Les autres instruments financiers de change augmentent de 743 M€ suite notamment à des achats à terme de devises.

### 27.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles sont de 6 709 M€ à fin décembre 2014 et se composent essentiellement de :

#### 27.1.2.1 Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (2 606 M€ - en diminution de 545 M€)

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaires diminuent de 545 M€ suite notamment à la réalisation des programmes de construction et la diminution de la garantie de redéploiement du matériel Transilien et Intercités liée à la baisse des valeurs nettes comptables du matériel.

#### 27.1.2.2 Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (826 M€ - en augmentation de 167 M€)

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations augmentent de 167 M€ suite notamment aux conventions d'investissements signées par SNCF Régions.

#### 27.1.2.3 Garanties financières reçues de tiers (1 679 M€ - en hausse de 233 M€)

Les garanties financières reçues de tiers correspondent aux garanties bancaires à première demande reçues des fournisseurs de l'entreprise (constructeurs de matériel roulant et prestataires de services).

La hausse de 233 M€ correspond principalement à l'augmentation des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants.

### 27.1.2.4 Location simple – immobilier (1 273 M€ - en augmentation de 361 M€)

Cette rubrique comprend principalement les contrats d'Autorisations d'Occupation Temporaire en gares et un bail en état futur d'achèvement à Lyon.

## 27.2 ENGAGEMENTS DONNES

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2014	Clôture 31/12/2013
<b>Engagements liés au financement (donnés)</b>	<b>27.2.1</b>	<b>710</b>	<b>917</b>	<b>2 559</b>	<b>4 186</b>	<b>4 120</b>
Instruments financiers de change	27.2.1.1	609	758	1 586	2 953	2 913
Autres instruments financiers de change		3	0	0	3	10
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		31	12	3	46	34
Avals et cautions vis-à-vis du personnel	27.2.1.2	10	38	970	1 018	1 074
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		5	1	0	6	18
Ligne de crédit bancaire non utilisée	27.2.1.3	53	108	0	161	71
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)</b>	<b>27.2.2</b>	<b>3 123</b>	<b>4 839</b>	<b>778</b>	<b>8 740</b>	<b>9 506</b>
Engagements d'achat - matériel ferroviaire	27.2.2.1	434	1 271	12	1 717	2 200
Réservations de sillons		82	0	0	82	80
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		3	0	0	3	3
Garanties opérationnelles ( de soumission - de bonne exécution)		8	1	0	9	15
Engagement d'achats d'autres immobilisations		60	32	2	94	82
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	27.2.2.2	389	197	0	587	437
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire	27.2.2.3	1 204	1 391	0	2 596	3 062
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations	27.2.2.3	400	1 070	139	1 608	1 454
Garanties financières données à des tiers		44	0	0	44	41
Location simple mobilier		21	13	0	34	37
Location simple matériel ferroviaire		61	31	0	92	168
Location Financement matériel ferroviaire		86	332	440	858	848
Crédit bail immobilier		0	0	0	0	3
Location simple immobilier		179	430	186	795	816
Promesses de ventes - biens immobiliers		152	70	0	222	260
<b>Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Autres engagements (donnés)</b>	<b>27.2.3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Autres engagements donnés		3	0	0	3	3
<b>Total des Engagements Donnés</b>		<b>3 837</b>	<b>5 755</b>	<b>3 337</b>	<b>12 929</b>	<b>13 629</b>

### 27.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement sont de 4 186 M€ à fin décembre 2014 et se composent essentiellement de :

#### 27.2.1.1 Instruments financiers de change (2 953 M€ - en hausse de 40 M€)

Les instruments financiers de change augmentent de 40 M€ suite notamment à l'émission de swaps de devises sur des emprunts et créances.

#### 27.2.1.2 Avals et cautions vis-à-vis du personnel (1 018 M€ - en diminution de 56 M€)

Les avals et cautions vis-à-vis du personnel correspondent aux cautions accordées au personnel de SNCF Mobilités pour l'obtention de prêts dans le cadre de l'acquisition de leur résidence principale.

Statistiquement le montant des appels en garantie est très faible.

#### 27.2.1.3 Ligne de crédit bancaire non utilisée (161 M€ - en hausse de 90 M€)

La ligne de crédit bancaire non utilisée correspond aux prêts consentis aux filiales dont les décaissements n'ont pas été effectués en 2014.

### 27.2.2 Engagement donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 8 740 M€ et se composent essentiellement de :

#### 27.2.2.1 Engagements d'achat – matériel ferroviaire (1 717 M€ - en baisse de 483 M€)

Les engagements donnés d'achat de matériel ferroviaire correspondent principalement au montant des contrats signés entre SNCF Mobilités et les constructeurs, diminué des comptabilisations.

### 27.2.2.2 Engagements fermes d'achats de matières premières (587 M€ - en hausse de 150 M€)

Les engagements fermes donnés d'achats de matières premières correspondent aux achats liés à l'énergie de traction (gazole et électricité).

### 27.2.2.3 Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter (4 204 M€ - en baisse de 312 M€)

Les engagements relatifs aux plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter correspondent aux montants prévisionnels des engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées.

### 27.2.3 Autres engagements donnés

Les autres engagements donnés s'élèvent à 3 M€ au 31 décembre 2014. Il s'agit de l'engagement de SNCF Mobilités envers le Comité d'Entreprise d'investir 50% des plus-values de cessions sur biens gérés par le Comité d'Entreprise dans des biens / activités qui seront gérés par le comité d'Entreprise.

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

(en millions d'euros revalorisés de l'effet change au cours de clôture)	Redevances payées		Redevances restant à payer				Prix d'achat résiduel
	Exercice 2014	Cumul à la clôture	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà	Total	
<b>Crédit-bail</b>	<b>60</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Constructions	60	231	0	0	0	0	0
<b>Location financement Matériel ferroviaire</b>	<b>113</b>	<b>3 424</b>	<b>86</b>	<b>332</b>	<b>440</b>	<b>858</b>	<b>1 342</b>
Lease-Hold	10	637	9	35	0	44	49
Service Contract	25	1 474	25	83	65	173	824
Lease Néo-zélandais	5	249	6	27	24	58	0
Lease Suédois	41	231	42	174	351	567	469
Leases UK	29	738	0	0	0	0	0
Locations Longues durées TER	4	95	3	13	0	16	0
<b>TOTAL</b>	<b>173</b>	<b>3 655</b>	<b>86</b>	<b>332</b>	<b>440</b>	<b>858</b>	<b>1 342</b>

## 29 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION

Conformément aux dispositions de la loi n°2004 – 39 1 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'EPIC SNCF Mobilités accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de vingt heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de six ans. Au terme de ce délai et à défaut de leur utilisation, l'ensemble des droits reste plafonné à cent vingt heures.

Un nouvel accord concernant la formation et notamment la mise en œuvre du DIF a été signé en décembre 2012 par l'ensemble des organisations syndicales représentatives. Il a pris effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour une durée de 3 ans.

Une formation est éligible au DIF si elle est utile à la tenue du poste exercé ou envisagé. Les formations indispensables à l'acquisition des compétences nécessaires à la tenue du poste ne relèvent pas du DIF.

Toute action de promotion, d'acquisition, d'entretien ou de perfectionnement des connaissances ou de qualification relève du DIF pour autant :

- qu'elle soit cohérente avec la situation professionnelle de l'agent, son poste de travail, et ses possibilités et perspectives d'évolution dans l'entreprise,

- que l'agent dispose de pré requis nécessaires pour suivre la formation,
- qu'elle ne relève pas de l'obligation de l'employeur,
- qu'elle soit inscrite dans l'offre de formation de l'entreprise.

En application de l'avis n°2004 – f du 13 octobre 2004 du Comité d'urgence du Conseil National de la Comptabilité, les dépenses engagées ne sont soumises à aucun provisionnement. Les dépenses engagées au titre du DIF constituent une charge de la période.

Au 31 décembre 2014, le cumul des droits acquis par les salariés au titre du DIF s'élève à 28,2 millions d'heures et le volume d'heures total de formation n'ayant pas donné lieu à demande s'élève à 19,5 millions d'heures.

Au titre des droits accumulés sur les années 2005 à 2014, 2 676 825 heures de formations ont été consommées.

## 30 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les charges figurant dans les comptes au 31 décembre 2014 sont les suivantes :

(en euros)	Ernst and Young	PriceWaterhouseCoopers
Honoraires au titre :		
- du contrôle légal des comptes	1 343 149	1 500 000
- des missions de diligences directement liées	276 093	523 148
<b>Total</b>	<b>1 619 242</b>	<b>2 023 148</b>

## 31 LITIGES

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

### 31.1 LITIGES RESOLUS

Il n'y a pas eu de litige significatif notable résolu sur la période.

### 31.2 LITIGES EN COURS

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

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. Une première notification a été reçue le 28 juillet 2011 avec un certain nombre de griefs tous rejetés en réponse par Fret SNCF principalement au motif que l'atteinte à la concurrence n'est jamais établie. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence maintenant les griefs initiaux. La SNCF, devenue SNCF Mobilités le 1er janvier 2015 (voir note 1), y a répondu juridiquement le 28 mai 2012 en les contestant tous. Elle insiste sur le caractère infondé des griefs et l'absence d'atteinte à la concurrence. L'audience devant le collège de l'Autorité de la concurrence s'est déroulée le 7 septembre 2012 et la décision a été rendue le 18 décembre 2012. Huit griefs sur les treize initiaux ont été écartés, l'Autorité considérant que les pratiques visées n'étaient pas établies.

Pour quatre des cinq griefs retenus, SNCF Mobilités a été condamnée à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Résultat Exceptionnel ». Concernant le dernier grief, l'Autorité a prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique.

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

La Cour d'Appel de Paris a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48,1 M€. SNCF Mobilités a obtenu le remboursement de la somme de 12,8 M€.

L'Autorité de la Concurrence a formé un pourvoi en cassation le 9 décembre 2014.

### 31.3 AUTRES PROCEDURES JURIDIQUES

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

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

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.

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.

## 32 EVENEMENTS POST-CLOTURE

### 32.1 DECISION DE L'AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES (ARAF)

A la suite d'une saisine du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) au titre d'un différend l'opposant à la branche Gares & Connexions de SNCF Mobilités, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) a rendu sa décision le 3 février 2015. La demande relative à l'affectation de la capacité d'autofinancement dégagée sur les gares en Ile-de-France a été écartée. Parmi les principaux autres points de la décision, seuls les trois suivants pourraient avoir des conséquences sur les états financiers :

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

SNCF Mobilités a la possibilité de faire appel auprès de la Cour d'appel de Paris dans un délai d'un mois.

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur, elles imposent à Gares & Connexions d'adapter son modèle économique et d'élaborer de nouvelles prévisions de résultat en conséquence.

Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que des tests de perte de valeur pourront être réalisés afin de déterminer les conséquences comptables éventuelles sur les actifs corporels et incorporels de cette entité dont le total, net de subventions, s'élève à 1,8 milliards d'euros au 31 décembre 2014.



### 33 FILIALES ET PARTICIPATIONS

SOCIETES	CAPITAL SOCIAL	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	CHIFFRE D'AFFAIRE HT	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	DIVIDENDES ENCAISSES EN 2014
				brute	nette					
<b>I - FILIALES</b>										
SICF	542	687	100%	658	658	183	0	0	0	5
SNCF Habitat (Anciennement SOCRIF)	NC	87	100%	0	0	0	0	0	-27	0
S2FIT1	188	196	100%	0	0	0	0	17	6	0
EURAIL TEST	NC	0	90%	0	0	0	0	22	1	1
SNCF PARTICIPATIONS	385	2 143	100%	2 527	2 527	139	0	0	259	0
<b>II - PARTICIPATIONS</b>										
Société du chemin de fer sous marin	NC	NC	50%	0	0	0	0	NC	NC	NC
GIE Système d'information d'infrastructure ferroviaire (S2IF)	NC	NC	50%	0	0	0	0	NC	NC	NC
EUROFIMA	2 118	NC	23%	24	24	0	0	NC	27	0
<b>III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)</b>										
SEM d'aménagement de l'est de Paris (SEMAEST)	NC	17	2%	0	0	0	0	49	0	NC
SEMAPARISEINE	NC	20	0%	0	0	0	0	56	11	NC
HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0	0	0	1	0	NC
TELEFACT	NC	4	0%	0	0	0	0	4	1	NC
BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0	0	0	0	0	NC
LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0	0	0	0	0	NC
SEMALY	NC	0	0%	0	0	0	0	NC	NC	NC
ORLYVAL Service	NC	0	1%	0	0	0	0	10	0	NC
Société d'investissement France Active (SIFA)			0%					0	0	NC
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>3 210</b>	<b>3 210</b>					

## 34 PARTIES LIEES

### 34.1 TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES

Les données chiffrées concernant les filiales consolidées dans le groupe SNCF sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2014	31 décembre 2013
<b>Bilan actif</b>		
Participations	3 210	3 210
Créances rattachées à des participations	2 297	2 412
Créances clients et comptes rattachés	221	194
Autres créances	43	38
<b>Total Actif</b>	<b>5 771</b>	<b>5 854</b>
<b>Bilan passif</b>		
Dettes financières	1	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	375	397
Autres dettes	22	56
<b>Total Passif</b>	<b>399</b>	<b>453</b>
<b>Résultat financier</b>		
Charges financières	-4	-3
Produits financiers	103	96
Produits des participations	6	5
<b>Résultat financier net</b>	<b>105</b>	<b>97</b>

### 34.2 AUTRES PARTIES LIEES

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

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

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées :

- L'Etat, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées ;
- Les autorités organisatrices de transport ;
- RFF

### 34.2.1 Transactions menées avec l'Etat

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

- Subventions d'exploitation apportées par l'Etat et les Collectivités cf. note 21
- Subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant cf. note 13.

### 34.2.2 Transactions avec les Autorités Organisatrices de Transport

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires cf. note 19

### 34.2.3 Transactions réalisées avec d'autres entreprises publiques

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Télécom, La Poste,...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec RFF, pour qui SNCF Mobilités reste à l'heure actuelle un des principaux clients :

- Péages payés sur le réseau ferroviaire cf. note 20
- Chiffre d'affaires relatif aux travaux entretien et maintenance cf. note 19
- Créances sur RFF cf. note 7.1

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'Etat, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

### 34.2.4 Garanties Eurofima

Eurofima est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont comptabilisées sur la ligne « autres créances et immobilisations financières » dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités pour 819 M€ en valeur brute au 31 décembre 2014 (1 118 M€ au 31 décembre 2013). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 630 M€ au 31 décembre 2014 contre 986 M€ au 31 décembre 2013.

Au 31 décembre 2014, le capital social d'Eurofima n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 281 M€ au 31 décembre 2014 (cf. note 7.3) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 110 M€ au 31 décembre 2014 contre 102 M€ au 31 décembre 2013.

Au 31 décembre 2014, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 1 527 M€ (1 836 MCHF) contre 1 897 M€ (2 329 MCHF) au 31 décembre 2013. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'Eurofima. Par ailleurs, les actionnaires d'Eurofima sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'Etat associé, émetteur de la garantie. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève comme l'année précédente à 588 MCHF soit 489 M€ au 31 décembre 2014. L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

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

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

**(Exercice clos le 31 décembre 2014)**

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
63, rue de Villiers  
92208 Neuilly Sur Seine Cedex

**ERNST & YOUNG Audit**  
1/2, place des Saisons  
92400 Courbevoie Paris–La Défense 1  
S.A.S. à capital variable

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

**(Exercice clos le 31 décembre 2014)**

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

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2014, sur :

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

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### **I - Opinion sur les comptes annuels**

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme indiqué dans la note 32 « Evènements post-clôture » de l'annexe aux comptes annuels, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires a rendu, en date du 3 février 2015, sa décision dans le cadre d'un différend existant entre le Syndicat des Transports de l'Ile-de-France et la branche Gares & Connexions de l'EPIC SNCF Mobilités. Compte tenu des motifs décrits en annexe, l'EPIC SNCF Mobilités n'a pu mettre en œuvre un test de perte de valeur au 31 décembre 2014, tel que requis par les

règles et principes comptables français. En conséquence, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la valeur des actifs nets immobilisés de cette branche qui s'élèvent à 1,8 milliard d'euros dans les comptes annuels de l'EPIC SNCF Mobilités au 31 décembre 2014.

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

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 6.2 « Pertes de valeur » de l'annexe aux comptes annuels faisant notamment état des évolutions concernant l'évaluation de la valeur recouvrable des moyens de production de l'activité Fret SNCF qui satisfait dorénavant aux dispositions des règles et principes comptables français. La valeur recouvrable de ces moyens de production avait fait l'objet d'une réserve dans le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels des exercices précédents.

## **II - Justification des appréciations**

Comme indiqué dans la note 4.1 « Estimations comptables » de l'annexe aux comptes annuels, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2014 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité. 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 appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- Comme indiqué dans la note 5.3 « Immobilisations financières » de l'annexe aux comptes annuels, les titres de participation, dont le montant net figurant au bilan au 31 décembre 2014 s'établit à 3,5 milliards d'euros, sont évalués à leur coût d'acquisition et dépréciés sur la base de leur valeur d'utilité selon les modalités décrites. Nous avons procédé à l'appréciation des approches retenues par l'EPIC SNCF Mobilités sur la base des éléments disponibles à ce jour, mis en œuvre des tests pour contrôler, par sondages, l'application de ces méthodes et vérifié que l'information donnée dans la note 7.3 de l'annexe aux comptes annuels était appropriée ;
- Comme indiqué dans la note 5.2 « Dépréciations d'immobilisations incorporelles et corporelles » de l'annexe aux comptes annuels, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé à des tests de perte de valeur sur les actifs rattachés aux activités présentant des indices de perte ou de reprise de valeur. Nous avons examiné les modalités retenues par l'EPIC SNCF Mobilités lors de la mise en œuvre de ces tests, les prévisions de flux de trésorerie et les hypothèses utilisées, et vérifié que l'information donnée dans la note 6.2 de l'annexe aux comptes annuels était appropriée.

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

### III - Vérifications et informations spécifiques



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

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport d'activité du Conseil d'administration sur la situation financière et les comptes annuels.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Paris-La Défense, le 12 février 2015



Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Laurent Daniel      Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac      Denis Thibon