



Exercice 2015

COMPTES ANNUELS DE L'EPIC SNCF Mobilités

(Anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français)

(Normes Françaises)

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
BILAN	4
COMPTE DE RESULTAT	5
1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC	6
2 CHANGEMENT DE DENOMINATION SOCIALE	6
3 PREAMBULE	6
4 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	6
4.1 REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE	6
4.2 INDICES DE PERTE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE	8
4.3 DEPRECIATION DES ACTIFS DE SNCF GARES & CONNEXIONS	8
4.4 PERTE A TERMINAISON SUR L'ACTIVITE INTERCITES	9
4.5 CONTRAT DE CONCESSION DES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE 2016-2019	9
4.6 CREATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE THI FACTORY (THALYS)	9
4.7 MODIFICATION DU PERIMETRE D'INTEGRATION FISCALE	10
5 REFERENTIEL COMPTABLE	10
6 COMPARABILITE DES COMPTES	11
6.1 CHANGEMENT DE METHODE DE COMPTABILISATION DES CHARGES D'IMPOTS ET TAXES (HORS IMPOTS SUR LES SOCIETES ET HORS TREF) ..	11
6.2 CHANGEMENT DE METHODE DE COMPTABILISATION DE LA PROVISION DEMANTELEMENT	12
6.3 CORRECTION DU CALCUL DES ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL	12
7 ESTIMATIONS COMPTABLES	12
8 PRINCIPES COMPTABLES	13
8.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	13
8.2 IMMOBILISATIONS FINANCIERES	16
8.3 STOCKS	16
8.4 CREANCES D'EXPLOITATION	17
8.5 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	17
8.6 PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS	17
8.7 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES	17
8.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	17
8.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	18
8.10 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT	22
8.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	24
8.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	26
8.13 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL	26
8.14 TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE	26
8.15 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI	26
9 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	28
9.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	28
9.2 PERTES DE VALEUR	29
10 IMMOBILISATIONS FINANCIERES	32
10.1 CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE – RFF)	34
10.2 CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)	35
10.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	37
11 STOCKS ET ENCOURS	37
12 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	37
13 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	38
14 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	38
15 ECARTS DE CONVERSION	38

16	CAPITAUX PROPRES	39
17	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	39
18	EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES.....	40
18.1	STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES.....	41
18.2	STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES NETTES DE LA CREANCE SUR SNCF RESEAU (EX RESEAU FERRE DE FRANCE - RFF), DE LA CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRETS LONG TERME AUX FILIALES.....	41
19	INSTRUMENTS DERIVES.....	42
19.1	INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE	42
19.2	INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX	43
19.3	INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES.....	43
19.4	GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE.....	43
19.5	VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	43
20	DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES	44
21	COMPTES DE REGULARISATION PASSIF	45
22	CHIFFRE D'AFFAIRES	45
23	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	46
24	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	46
25	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	47
26	DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	47
27	RESULTAT FINANCIER	48
28	RESULTAT EXCEPTIONNEL	49
29	IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE.....	50
30	ENGAGEMENTS HORS BILAN	51
30.1	ENGAGEMENTS REÇUS.....	51
30.2	ENGAGEMENTS DONNES.....	52
31	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT BAIL ET ASSIMILES.....	54
32	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE FORMATION	54
33	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	55
34	LITIGES	56
34.1	LITIGES RESOLUS	56
34.2	LITIGES EN COURS.....	56
35	EVENEMENT POST-CLOTURE	58
35.1	EMISSION D'EMPRUNT.....	58
35.2	INTERCITES	58
36	FILIALES ET PARTICIPATIONS	59
37	PARTIES LIEES.....	60
38	AUTRES PARTIES LIEES.....	60
38.1	TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ÉTAT.....	60
38.2	TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT	61
38.3	TRANSACTIONS REALISEES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES.....	61
38.4	GARANTIES EUROFIMA	61

BILAN

Normes Françaises

ACTIF	Référence note	31 décembre 2015			31 décembre 2014
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
En millions d'€					
Immobilisations incorporelles	9	626	-382	245	418
Immobilisations corporelles	9	43 553	-25 884	17 669	20 644
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	10	859	-	859	1 229
Créance vis-à-vis de CDP	10	1 449	-	1 449	1 560
Autres immobilisations financières	10	9 982	0	9 982	8 710
Actif immobilisé		56 470	-26 266	30 204	32 562
Stocks et en cours	11	554	-53	501	979
Créances d'exploitation et autres	12	4 664	-130	4 534	5 734
Valeurs mobilières de placement	13	2 684	0	2 684	4 496
Disponibilités		357	-	357	214
Actif circulant		8 258	-182	8 076	11 421
Comptes de régularisation	14	665	-	665	646
Primes de remboursement des obligations		21	-	21	23
Ecart de conversion - actif	15	884	-	884	902
Actif		66 299	-26 448	39 850	45 555

PASSIF

En millions d'€	Référence note	31 décembre 2015	31 décembre 2014
		Capital	
Ecart de réévaluation		70	70
Report à nouveau		1 459	1 320
Résultat de l'exercice		-2 081	202
Situation nette		4 419	6 563
Subventions d'investissement		8 615	7 921
Provisions réglementées		-	-
Capitaux propres	16	13 034	14 484
Provisions pour risques et charges	17	2 975	3 793
Dettes financières	18	13 680	14 963
Dettes fiscales et sociales	20	1 598	2 756
Autres dettes d'exploitation	20	6 297	7 198
Comptes de régularisation	14	1 597	1 678
Ecart de conversion - passif	15	669	684
Passif		39 850	45 555

COMPTE DE RESULTAT

Normes Françaises

En millions d'€	Référence note	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Chiffre d'affaires	22	18 198	20 591
Production immobilisée et stockée		1 156	1 272
Achats et charges externes	23	-10 565	-10 560
Valeur ajoutée		8 789	11 303
Autres produits d'exploitation	24	975	364
Impôts, taxes et versements assimilés		-737	-922
Charges de personnels	25	-7 597	-9 233
Excédent Brut d'Exploitation		1 429	1 512
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	26	1 045	930
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	26	-2 011	-2 090
Autres charges de gestion		-13	-18
Résultat d'exploitation		450	334
Produits financiers		855	495
Charges financières		-857	-912
Résultat financier	27	-2	-417
Résultat courant		448	-82
Produits exceptionnels		3 673	997
Charges exceptionnelles		-6 196	-895
Résultat exceptionnel	28	-2 523	103
Impôt sur les résultats	29	-6	181
Résultat net		-2 081	202

1 NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

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

2 CHANGEMENT DE DENOMINATION SOCIALE

A partir du 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du système ferroviaire (voir note 4.1), 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.

3 PREAMBULE

Les comptes de l'Entreprise sont arrêtés par le Conseil d'Administration du 10 mars 2016.

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

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

4 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

4.1 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 est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Elle articule la réforme autour de cinq objectifs :

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

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

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

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

4.1.1 Impacts de la réforme ferroviaire sur le bilan 2015 de SNCF Mobilités

Les apports à SNCF et SNCF Réseau sont effectifs au 1^{er} juillet 2015.

Les apports à SNCF Réseau sont basés sur des valeurs nettes comptables IFRS au 30 juin 2015 figurant dans les comptes dissociés de SNCF Infra et d'autres éléments tels que des engagements sociaux, des impôts différés actifs et des titres.

Les apports à SNCF sont basés sur leur valeur dans les comptes sociaux de l'EPIC SNCF Mobilités au 30 juin 2015. Il s'agit des actifs et passifs attachés aux missions transverses nécessaires au bon fonctionnement du système ferroviaire, des engagements sociaux et des titres.

Par poste de bilan, ces apports se détaillent de la façon suivante :

Le signe (-) correspond à une diminution du poste, le signe (+) à une augmentation.

ACTIF	Impacts des apports de SNCF Mobilités à SNCF (1)	Impacts des apports de SNCF Mobilités à SNCF Réseau (2)	Impact du règlement des apports par SNCF (1)	Impact du règlement des apports par SNCF Réseau (2)	Bilan 2015 impacts nets de la Réforme Ferroviaire
En millions d'€					
Immobilisations incorporelles	-107	-73			-180
Immobilisations corporelles	-366	-709			-1 074
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau					
Créance vis-à-vis de CDP					
Autres immobilisations financières	-203	-28			-231
Prêt de SNCF Mobilités à SNCF			534		534
Actif immobilisé	-676	-810	534	0	-952
Stocks et en cours	-10	-491			-501
Créances d'exploitation et autres	-64	-1 180			-1 243
Valeurs mobilières de placement					
Trésorerie nette			-192	155	-37
Actif circulant	-74	-1 670	-192	155	-1 782
Comptes de régularisation	-44	-4			-48
Primes de remboursement des obligations					
Ecart de conversion - actif					
Actif	-793	-2 485	342	155	-2 782

PASSIF	Impacts des apports de SNCF Mobilités à SNCF (1)	Impacts des apports de SNCF Mobilités à SNCF Réseau (2)	Impact du règlement des apports par SNCF (1)	Impact du règlement des apports par SNCF Réseau (2)	Bilan 2015 impacts nets de la Réforme Ferroviaire
En millions d'€					
Capital					
Ecart de réévaluation					
Report à nouveau					
Résultat de l'exercice					
Situation nette	0	0			0
Subventions d'investissement	-1	-8			-9
Provisions réglementées	0	0			
Capitaux propres	-1	-8			-9
Provisions pour risques et charges	-144	-971			-1 115
Dettes financières	0	0			0
Dettes fiscales et sociales	-153	-771			-925
Autres dettes d'exploitation	-154	-654			-808
Comptes de régularisation	0	-9			-9
Ecart de conversion - passif					
Passif	-452	-2 414	0	0	-2 866

Impact net des Apports en normes françaises sur les comptes de SNCF Mobilités	-342	-71	342	155	84
--	-------------	------------	------------	------------	-----------

(1) La valeur en normes françaises des actifs et passifs nets apportés à SNCF Réseau s'élève à 71 M€. Les apports effectués à la valeur nette IFRS s'élevant à 155 M€, une plus-value de 84 M€ a été constatée en résultat exceptionnel (cf. note 28). Le règlement de 155 M€ correspondant à cet apport a été reçu en décembre 2015 par SNCF Mobilités.

(2) La valeur en normes françaises des actifs et passifs nets apportés à SNCF s'élève à 342 M€. Ces apports ont été rémunérés d'une part par un prêt de 534 M€ consenti par SNCF Mobilités à SNCF au titre des actifs et passifs nets non courants (actifs immobilisés nets de subventions et provisions pour risques et charges) et, d'autre part, par un paiement de SNCF Mobilités à SNCF au titre des actifs et passifs nets courants d'un montant de 192 M€.

Dans le présent document les impacts de la Réforme Ferroviaire sur les comptes de bilan, liés aux apports d'actifs et passifs à SNCF Réseau et SNCF, sont mentionnés au fil de l'eau dans les différentes notes s'y rapportant.

4.1.2 Impacts de la réforme ferroviaire sur le résultat 2015 de SNCF Mobilités

La Réforme Ferroviaire a, de plus, un impact significatif sur le résultat qu'il n'est pas possible d'estimer précisément. En effet les postes du compte de résultat de l'EPIC SNCF Mobilités sont minorés d'un semestre d'activité au titre des entités apportées à SNCF Réseau et SNCF au 1^{er} juillet 2015, mais en parallèle de nouveaux flux de facturation sont mis en place entre les EPIC SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF, à partir de cette date, venant compenser partiellement les impacts liés aux transferts d'activités.

4.2 INDICES DE PERTE SUR L'UGT TGV FRANCE ET EUROPE

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire (GPF), des travaux préparatoires ont été menés en vue de l'élaboration d'un contrat cadre et de contrats de performance entre l'Etat, le GPF et les deux EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau, s'accompagnant d'un projet de trajectoire financière à horizon 2025. Pour SNCF Mobilités, cette trajectoire financière résulte d'un nouveau plan stratégique et financier préparé par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration du 10 mars 2016, qui s'inscrit dans un environnement en mouvement du fait notamment :

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

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

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

Tirant les conséquences de ces évolutions et de ces mesures dans son plan stratégique et financier, la Direction a identifié des indices de pertes de valeur et réalisé des tests de perte de valeur qui conduisent à constater des dépréciations complémentaires de 2 209 M€ sur Voyages SNCF et 38 M€ sur Matériel au titre des actifs de support au 31 décembre 2015. Les informations détaillées sont données en note 9.2.2.

4.3 PERTE DE VALEUR SUR L'UGT SNCF GARES & CONNEXIONS

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

- L'injonction faite à SNCF Mobilités de fixer à compter de l'horaire de service de 2014, pour les prestations régulées (espaces d'information voyageurs, par exemple), le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt, contre 9,2% appliqués auparavant
- La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et

Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.

- La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

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

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

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

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur, elles ont amené SNCF Gares & Connexions à entamer une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et à élaborer une nouvelle trajectoire financière.

Au 30 juin 2015, des tests de perte de valeur ont été réalisés sur la base du plan stratégique préparé par la Direction. Ils ont abouti à la constatation d'une perte de valeur de 523 M€ au 31 décembre 2015 sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie, maintenue inchangée au 31 décembre 2015 en l'absence d'élément significatif nouveau sur le second semestre. Les informations détaillées sont données en note 9.2.3.

4.4 PERTE A TERMINAISON SUR L'ACTIVITE INTERCITES

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

En conséquence, une provision pour perte à terminaison a été comptabilisée sur l'activité Intercités pour 106 M€ au titre de la perte attendue sur l'exercice 2016 (cf. note 8.9.3.2).

4.5 CONTRAT DE CONCESSION DES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE 2016-2019

La nouvelle convention liant le syndicat des transports en Ile-de-France (STIF) et l'EPIC SNCF Mobilités a été adoptée, par les conseils d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités et du STIF, respectivement les 24 septembre 2015 et 7 octobre 2015.

L'accord, d'un montant de plus de 10 milliards d'euros, fixe le niveau de la rémunération versée à l'EPIC SNCF Mobilités par le STIF pour la période 2016-2019 et le montant des investissements que les deux partenaires s'engagent à réaliser sur la durée du contrat.

4.6 CREATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE THI FACTORY (THALYS)

Le 1^{er} avril 2015 a été créée l'entreprise ferroviaire THI Factory pour opérer le transport de voyageurs sous la marque Thalys. Société de droit belge, elle est détenue à 60% par l'EPIC SNCF Mobilités et 40% par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) liés entre eux par un pacte

d'actionnaires qui confère le contrôle exclusif à SNCF Mobilités.

L'opération a conduit l'EPIC SNCF Mobilités à procéder à des apports, dont +306 M€ d'apports en nature, constitués d'une créance de loyer de +169 M€ et d'actifs incorporels non valorisés dans les comptes de SNCF Mobilités et +32 M€ d'apports en numéraire. En contrepartie de ces apports, l'EPIC SNCF Mobilités a reçu 338 760 actions THI Factory d'une valeur nominale de 1000 €.

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

Les impacts de la constitution de THI Factory, sur le bilan 2015 de l'EPIC SNCF Mobilités, sont les suivants :

	(en M€)
Titres THI Factory	339
Besoin en Fonds de Roulement	-169
Trésorerie	-32
Capitaux Propres (plus-value d'apport)	138

Le transfert de l'ancienne activité Thalys (incluse dans SNCF Mobilités) dans la nouvelle entité, au 1^{er} avril 2015, n'impacte pas de manière significative les résultats de l'Entreprise.

4.7 MODIFICATION DU PERIMETRE D'INTEGRATION FISCALE

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

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

5 REFERENTIEL COMPTABLE

Les états comptables de l'Entreprise sont établis sur la base des 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), SNCF Mobilités – Etablissement public à caractère industriel et commercial – « est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises individuelles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

6 COMPARABILITE DES COMPTES

6.1 CHANGEMENT DE METHODE DE COMPTABILISATION DES CHARGES D'IMPOTS ET TAXES (HORS IMPOTS SUR LES SOCIETES ET HORS TREF)

L'EPIC SNCF Mobilités a décidé de changer de méthode sur l'exercice 2015 pour la comptabilisation de ses charges d'impôts et taxes au sein du résultat d'exploitation. Ce changement de méthode est justifié par :

- L'existence, en pratique, de deux approches possibles dans la réglementation comptable française pour le traitement de ce type de charges d'exploitation : soit une comptabilisation de la taxe sur l'exercice de la base d'imposition (méthode antérieure), soit une comptabilisation sur l'exercice de réalisation du fait générateur (nouvelle méthode). En permettant d'harmoniser le fait générateur comptable et le fait générateur fiscal, le changement de méthode va dans le sens d'une meilleure conformité au règlement sur les passifs et donc d'une meilleure information financière.
- Le changement exceptionnel dans la situation de l'établissement compte tenu de la réforme ferroviaire, avec la mise en œuvre d'un groupe intégré économiquement qui réunit les activités de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau sous un nouvel EPIC SNCF (Cf. note 4.1). Ce nouvel EPIC, a retenu comme principe de comptabilisation de ses impôts et taxes l'exercice de réalisation du fait générateur et s'attend à ce que ses EPIC filles s'alignent en conséquence.

Seules sont concernées les charges d'impôts et taxes comptabilisées au sein du résultat d'exploitation. Sont exclus du changement l'impôt sur les sociétés et la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF), basés sur le résultat fiscal et comptabilisés sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Les principes de comptabilisation des impôts et taxes sont désormais les suivants :

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

Le changement de méthode a été opéré à compter du 1er janvier 2015. Les principales incidences sont listées ci-après :

- Certaines taxes jusqu'alors étalées de façon linéaire sur l'exercice N (exercice de réalisation du fait générateur de l'obligation fiscale) sont désormais reconnues pour leur montant intégral à la date même du fait générateur, le 1er janvier de l'exercice N. Sont principalement concernées l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), les taxes foncières et la taxe annuelle sur les bureaux en Ile-de-France.
- Certaines taxes jusqu'alors comptabilisées et étalées de façon linéaire sur l'exercice N-1 (exercice de référence pour le calcul de l'assiette d'imposition) sont reconnues intégralement sur l'exercice N de réalisation du fait générateur d'obligation, et ce dès le 1er janvier N. Sont principalement concernées la Contribution Sociale de Solidarité des Sociétés (C3S) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

Pour des raisons fiscales, ce changement de méthode comptable n'a pas été comptabilisé de manière rétrospective par report à nouveau, mais en contrepartie du résultat de la période. De ce fait la dette comptabilisée au 31 décembre 2014 au titre des taxes dont le fait générateur fiscal est en 2015 a été reprise par résultat de la période pour 116 M€, puis comptabilisée de nouveau sur la période pour ce même montant, le fait générateur fiscal étant au 1er janvier 2015.

6.2 CHANGEMENT DE METHODE DE COMPTABILISATION DE LA PROVISION DEMANTELEMENT

Jusqu'au 31 décembre 2014, la provision pour désamiantage du matériel roulant était comptabilisée en contrepartie d'une charge immédiatement déductible dans les comptes de l'Entreprise.

Compte tenu des évolutions opérationnelles sur cette filière démantèlement, l'Entreprise estime qu'elle supporte désormais une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie, en lieu et place d'une obligation de désamiantage en vue de vendre.

Pour des raisons fiscales, un actif de 247 M€ au titre des rames amiantées non amorties a été comptabilisé au 1er janvier 2015 (cf. note 9) en contrepartie d'une charge exceptionnelle (cf. note 28).

6.3 CORRECTION DU CALCUL DES ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

L'Entreprise a corrigé les modalités de calcul de certains engagements envers le personnel. L'impact de 53 M€ concerne principalement des avantages à long terme. L'effet de la correction a été calculé à la date du 1^{er} janvier 2015 et a pour incidence une augmentation du passif au titre des avantages du personnel (cf. note 17) constatée en contrepartie d'une charge exceptionnelle (cf. note 28).

7 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 2015 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 2015 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- La 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 (UGT¹), 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.

L'approche retenue, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 9.2

- 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 (cf. note 27).

¹ 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 provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

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

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

- La dépréciation des instruments financiers dérivés

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

8 PRINCIPES COMPTABLES

8.1 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.

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

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

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

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

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.

8.1.2 Biens propres

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

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

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

➤ **Matériel roulant :**

- les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles sont significatives, qu'elles en prolongent la durée de vie du bien ou qu'elle sont imposés par une loi, une norme ou un règlement ;

➤ **Installations fixes :**

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

8.1.3 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.

8.1.4 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 :

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

8.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

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

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie

indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT²) à laquelle appartient l'actif testé.

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

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

En 2015, comme décrit en note 9.2, des indices de perte ont été identifiés sur les UGT TGV et Gares & Connexions.

8.2 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

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

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

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

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

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

8.3 STOCKS

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

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

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

² 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.

8.4 CREANCES D'EXPLOITATION

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

8.5 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

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

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

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

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

8.6 PRIMES ET FRAIS D'EMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

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

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

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

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

8.7 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES

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

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

8.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

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

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

Cas particulier : 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.

8.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

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

8.9.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

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

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets,.... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 17.

Depuis le 1er 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 ferrailé. 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. Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 27).

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

8.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

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

8.9.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

8.9.3.1 Provisions pour litiges

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

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

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

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

8.9.3.2 Provisions pour contrats déficitaires

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

8.9.3.3 Provisions pour restructuration

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

8.9.3.4 Provisions pour risque de change

(cf. note 8.7)

8.9.4 Avantages du Personnel

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

8.9.4.1 Avantages à court terme

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

8.9.4.2 Avantages postérieurs à l'emploi

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

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

8.9.4.2.1 Régimes à cotisations définies

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

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

8.9.4.2.2 Régimes à prestations définies

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

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

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

➤ Provisions au titre de l'action sociale

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

➤ Provisions au titre des indemnités de départ en retraite

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

8.9.5 Autres avantages à long terme

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

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 17).

8.9.5.1 Provisions pour cessation progressive d'activité

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

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

8.9.5.2 Provisions pour rentes accident du travail

➤ Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité

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

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

➤ Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité

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

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

8.9.5.3 Provisions pour médailles du travail

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

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

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

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

8.9.5.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)

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

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

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

8.9.5.5 Provisions pour allocations chômage

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

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

8.9.5.6 Indemnités de fin de contrat de travail

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

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

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

8.10 OPERATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

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

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

8.10.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

➤ Cessions-bails

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

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 10.3).

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 12). 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 12), 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 10.3). 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.

8.10.2 Autres opérations

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

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

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

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

8.10.2.1 Lease-Hold

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

Au bilan :

- les pré-loyers versés par le bailleur, la charge à payer pour option d'achat et les sous-loyers courus non échus sont comptabilisés en « Emprunts et dettes financières ». (cf. note 18)
- 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 10.3).

8.10.2.2 Service Contract, Lease Néo-zélandais et Lease Suédois

Ces opérations s'appuient soit sur des contrats de location-financement préexistants avec Eurofima (Service Contract, Lease Néo-zélandais), soit sur des montages financiers utilisant comme sous-jacent du matériel neuf (Lease Suédois). Le financement, mis en place à l'origine avec Eurofima ou des contreparties bancaires, est maintenu en « Dettes d'exploitation ». Il est intégré dans le montage financier et représente la partie « emprunt » du contrat d'échange, mis en place avec Eurofima ou des contreparties bancaires. Ce contrat d'échange comporte une partie « prêt » correspondant à des dépôts réalisés chez l'investisseur ou un de ses partenaires. Ces dépôts permettent de financer les loyers sur le contrat de location ou sous-location d'une part, le rachat du matériel par SNCF Mobilités d'autre part (cf. note 9.2.5).

Le matériel neuf entre, dans un premier temps, à l'actif de l'Entreprise (le matériel d'occasion étant déjà inscrit au bilan) puis est cédé au bailleur lors de la mise en place du montage. Ce matériel est ensuite repris en location avec une option d'achat. L'option d'achat à régler à l'échéance est comptabilisée en charges à payer sur la durée de vie de l'opération. La structuration des opérations permet de porter aux bornes de l'Entreprise un actif reflétant à tout instant la valeur des immobilisations comme si elles n'avaient ni été cédées, ni sorties du bilan. L'amortissement à chaque période reflète l'usure normale du matériel toujours à disposition et est matérialisé par la constatation de "Dotations aux provisions d'exploitation" (cf. note 17).

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2015, 11 contrats restent actifs

8.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 30).

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.

8.11.1 Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés

sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

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

8.11.2 Gestion du risque de taux

8.11.2.1 Contrats et options sur contrats d'échange de taux

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

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

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

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

8.11.2.2 Contrats à terme de taux

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

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

8.11.3 Instruments financiers sur matières premières

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

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

8.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

8.12.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)

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

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

8.12.2 Contributions de l'Etat et des Autorités Organisatrices

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

8.12.3 Travaux réalisés par l'Entreprise dans le cadre de la conduite de travaux pour SNCF Réseau

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.

8.13 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

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

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

8.14 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 différentiel 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.

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire ne modifie pas ce mode de fonctionnement bien que les caisses relatives à ces engagements soient, désormais, gérées de façon centralisée au niveau de la SNCF pour le compte des trois Epic. »

8.15 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. Pour l'exercice 2015, 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 ».

9 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'€	31 décembre 2014	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts / reclassements (1)	Changement de méthode (2)	Impacts Réforme Ferroviaire	31 décembre 2015
Immobilisations incorporelles	928	-	-12	126	-	-489	553
Immobilisations incorporelles en cours	144	101	-1	-124	0	-47	73
Immobilisations incorporelles brutes	1 072	101	-12	1	0	-536	626
Terrains	1 005	-	-60	13	0	-79	879
Aménagements des terrains	770	-	-10	92	0	-44	808
Constructions et agencements	7 562	-	-110	320	0	-534	7 238
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 786	-	-85	176	-	-901	1 976
Autres immobilisations corporelles	941	-	-34	60	0	-399	568
Matériel ferroviaire	28 261	-157	-270	2 243	328	-958	29 448
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	3 210	2 400	-11	-2 856	0	-102	2 641
Immobilisations corporelles brutes	44 535	2 242	-579	47	328	-3 016	43 558
Immobilisations corporelles et incorporelles brutes	45 608	2 344	-592	49	328	-3 557	44 185
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	-654	-101	18	-	-	356	-382
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles (3)	-654	-101	18	-	-	356	-382
Amortissements des aménagements des terrains	-228	-40	6	0	-	9	-254
Amortissements des constructions et agencements	-4 016	-289	98	0	-	297	-3 910
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1 551	-156	84	0	-	649	-974
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-580	-55	34	0	-	264	-337
Dépréciation des immobilisations fixes	-70	-743	31	-	-	2	-781
Amortissements du matériel ferroviaire	-14 686	-1 426	266	0	-81	726	-15 201
Dépréciation du matériel ferroviaire (4)	-2 760	-2 279	408	208	-5	-	-4 428
Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (3)	-23 891	-4 989	927	208	-86	1 947	-25 884
Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-24 545	-5 089	945	208	-86	2 302	-26 266
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	21 062	-2 746	353	256	243	-1 255	17 914

- (1) La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice des mises en service d'immobilisations en cours pour 2 980 M€ (dont 995 M€ d'automoteurs électriques, 516 M€ d'autorails thermiques et 499 M€ de TGV).
- (2) Changement de méthode de comptabilisation de la provision amiante matériel pour 328 M€ (Cf. note 6.2).
- (3) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.
- (4) L'augmentation des dépréciations de matériel ferroviaire est principalement due aux pertes de valeur complémentaires de SNCF Voyages (-2 209 M€) (cf. note 9.2.2).

9.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2015 (2 344 M€) sont principalement constitués par :

Des immobilisations incorporelles en cours pour 101 M€.

Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 2 242 M€ dont :

- acquisitions, aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un montant total de 84 M€ (création des pôles d'échange multimodal de Rennes, renouvellement B3N lignes, serveurs résarail, serveurs et licences SI Matériel, aménagement des locaux de St Denis ...),
- acquisitions de matériel ferroviaire pour 1 313 M€, notamment Régiolis (428 M€), et Régio2N (374 M€) pour TER, rames Franciliens (198 M€) et TGV 2N2 (77 M€),
- contrats Eurofima arrivés à échéance, conduisant à la réintégration en immobilisations du matériel ferroviaire pour 117 M€ en valeur brute,
- levées d'options d'achats pour 65 M€.
- production immobilisée incluse dans les investissements, pour 1 097 M€ (1 175 M€ en 2014) dont :
 - 689 M€ (751 M€ en 2014) pour les installations fixes,
 - 408 M€ (424 M€ en 2014) pour le matériel ferroviaire.
- Substitution de matériel mis en location financement pour -181 M€ et contrats de location financement conclus pour le compte des AO -159 M€

Les diminutions des immobilisations brutes (-592 M€) correspondent à :

- Des sorties d'immobilisations suite à des cessions, des mise au rebut et radiations techniques dont -317 M€ d'installations fixes et -275 M€ de matériel roulant.

Une perte de valeur complémentaire de 2 815 M€ a été constatée sur la ligne « charges exceptionnelles » du résultat de l'Entreprise. Les hypothèses du test et les impacts dans le compte de résultat de l'EPIC SNCF Mobilités sont respectivement détaillés en notes 9.2 et 28.

9.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT³ représentatives d'entités juridiques ou 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.

9.2.1 Eléments de contexte

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

La trajectoire financière de ce plan, sous-tendant la mise en œuvre des tests de perte de valeur sur certains actifs, s'inscrit pour les différentes activités de SNCF Mobilités dans le contexte :

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

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

9.2.2 Actifs TGV France et Europe

Comme mentionné en note 4.2, dans le cadre du processus d'élaboration de son plan stratégique, SNCF Mobilités avait identifié des indices de perte de valeur dès le 30 juin 2015 liés aux évolutions de la mobilité induisant de nouveaux comportements de consommation. Cependant, il n'en avait pas tiré les conséquences dans ses comptes semestriels, compte tenu de l'absence d'arbitrage des autorités de tutelles sur les principales hypothèses structurantes du plan stratégique (suivant le courrier du Commissaire du gouvernement en date du 18 septembre 2015). Les discussions se sont poursuivies jusqu'au Conseil d'administration du 10 mars 2016 au cours duquel l'approbation du nouveau plan stratégique a permis à l'Entreprise de revoir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT TGV France et Europe avec une baisse se traduisant par des dépréciations d'un montant total de 2 209 M€ sur Voyages SNCF et de 38 M€ sur Matériel au titre des actifs de support, constatées sur la ligne « Résultat exceptionnel » du compte de résultat.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la

³ 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.

valeur recouvrable sont les suivantes :

	2015	2014
Branche	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe	TGV France et Europe
Actif testé	3 805 M€	3 581 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,9% - 7,8%	7,9% - 9,2%
Taux de croissance long terme	1,80%	2,00%

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

- La stabilité des produits du trafic hors lignes nouvelles compte tenu d'hypothèses macro-économiques correspondant aux hypothèses macro économiques de l'Etat, de la montée en puissance de la concurrence intermodale (aérien notamment low cost, voiture particulière avec la baisse du prix du pétrole, covoiturage, etc.) et de l'accentuation sur le premier semestre de l'année d'une politique tarifaire orientée autour des petits prix
- L'évolution du coût des péages et notamment de l'indexation ferroviaire dont le niveau désormais arbitré par l'État, est plus élevé que l'inflation à partir de 2019, ainsi que le nombre de dessertes et leur tarification sur les lignes nouvelles
- Le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance industriels et transverses
- Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant des caractéristiques techniques permettant de réduire le coût d'acquisition du « TGV du futur »
- Les taux d'actualisation, bien que moins sensibles, constituent également une hypothèse pour le calcul de la valeur d'utilité de cette UGT
- La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires de l'année 2025 tel qu'il ressort du plan stratégique approuvé au Conseil d'administration du 10 mars 2016, après prise en compte des charges au titre de la CST et de la TREF.

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

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- Les produits du trafic montrent qu'une variation de la croissance de ces produits hors lignes nouvelles de 20 bp aurait un effet de ± 830 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le montant des péages montrent qu'une indexation ferroviaire égale à l'inflation à partir de 2020 aurait un effet d'environ +1 300 M€ sur la valeur recouvrable.
- Une baisse en valeur des péages d'environ -4% en 2017 aurait un effet d'environ +999 M€ sur la valeur recouvrable.
- Le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 50 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 290 M€ sur la valeur recouvrable.
- Les investissements montrent qu'une variation de 10 M€ du montant prévu en année normative

aurait un effet de ± 85 M€ sur la valeur recouvrable.

- Le taux d'actualisation (± 50 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€.
- Le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 50 M€ sur la valeur recouvrable.

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

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

9.2.3 Actifs Gares et Connexions

Les décisions et avis de l'ARAFER du premier semestre 2015 (voir note 4.3), en remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis par SNCF Gares & Connexions retenu dans la détermination des redevances de prestations régulées, viennent affecter l'excédent brut d'exploitation de l'UGT et sont constitutifs d'un indice de perte de valeur.

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

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

Un test de perte de valeur sur l'UGT SNCF Gares & Connexions a également été mis en œuvre. Une dépréciation d'actifs de 523 M€ a été constatée en 2015.

Dans le contexte incertain rappelé ci-avant, l'hypothèse de trajectoire financière retenue pour réaliser le test de perte de valeur pourrait ainsi s'en trouver affectée, en particulier sous l'angle du chiffre d'affaires et de la rentabilité opérationnelle ainsi que du niveau d'investissement subséquent. L'aboutissement des procédures en cours auprès de la Cour d'appel et du Conseil d'Etat pourrait également avoir un impact ultérieur favorable sur la valeur recouvrable des actifs.

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

	2015
Activité	SNCF Gares & Connexions
UGT	SNCF Gares & Connexions
Actifs testés	1 674 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	4,8% - 5,3%
Taux de croissance long terme	1,80%

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

- Le taux d'excédent brut d'exploitation reflétant, entre autres, la rémunération des capitaux investis.
- Le niveau d'investissements à réaliser.

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

Les tests de sensibilité réalisés sur :

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

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

9.2.4 Actifs trains spéciaux, auto trains

L'UGT trains spéciaux et auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31/12/2015. 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€.

9.2.5 Actifs Fret Ferroviaire

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

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 de niveau 3, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.
- Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire au 30 juin 2014 et n'entraînent donc aucune reprise ni perte de valeur sur la période.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2015 par rapport à l'évaluation réalisée au 30 juin 2014.

L'Entreprise considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

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 7,9 M€ au 31 décembre 2015 (contre 8 M€ au 31 décembre 2014).

10 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En millions d'€	31 décembre 2014	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	Impacts Réforme Ferroviaire (1)	31 décembre 2015
Créance vis à vis de SNCF Réseau	1 229	-	-362	-7	-	859
Créance vis-à-vis de CDP	1 560	-	-92	-19	-	1 449
Titres de participations	3 491	265	0	304	-230	3 830
<i>Dont titres libérés</i>	3 210	265	0	304	-230	3 549
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	2 673	1 562	-941	6	-	3 300
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	291	-	0	-2	-	288
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 382	1 562	-941	9	-	3 012
Prêts et créances (c)	354	6	-8	-110	532	775
Créances et dépôts liés à la location financement	1 133	0	-2	41	-	1 172
Placements moyen terme	0	-	0	0	-	-
Dépôts versés	895	7 362	-7 515	-4	0	738
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	3	-	-	8	-	11
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	161	-	-	-4	-	156
Comptes courants financiers	0	-	-	-	-	-
Autres créances financières	0	-	-	-	-	-
Intérêts sur comptes courants financiers	0	-	-	0	-	0
Total Autres immobilisations financières	8 710	9 195	-8 466	241	303	9 982
Dépréciation	0	0	0	0	-	0
Immobilisations financières nettes	8 710	9 195	-8 466	241	303	9 982

(1) Dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, des titres ont été acquis par SNCF Mobilités auprès de SNCF Participations puis apportés à l'EPIC SNCF à la même valeur de 230 M€

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

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

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2015, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

10.1.1 Structure par échéances

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Moins d'un an	160	381
Plus d'un an et moins de 5 ans	18	161
Plus de 5 ans	658	662
Sous-Total	836	1 204
Intérêts courus non échus	24	25
Total	859	1 229

10.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Euro	681	844
Franc suisse	94	225
Livre Sterling	61	134
Total	836	1 204

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Taux fixe	707	839
Taux variable	129	365
Total	836	1 204

10.2 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^{er} janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'Etat Français et SNCF Mobilités et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

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

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

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

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

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

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

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

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

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

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

Au 31 décembre 2015 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

10.2.1 Structure par échéances

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Moins d'un an	0	92
Plus d'un an et moins de 5 ans	500	
Plus de 5 ans	907	1 407
Sous-Total	1 407	1 499
<i>Neutralisation effet contrat d'échange</i>	<i>0</i>	<i>15</i>
Sous-Total	1 407	1 514
Intérêts courus non échus	42	46
Total	1 449	1 560

10.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Euro	1 407	1 407
Dollar canadien	-	107
Total	1 407	1 514

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Taux fixe	907	907
Taux variable	500	592
<i>Neutralisation effet contrat d'échange</i>	<i>-</i>	<i>15</i>
Total	1 407	1 514

10.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En millions d'€	31 décembre 2014	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	Impacts Réforme Ferroviaire (1)	31 décembre 2015
Titres de participations	3 491	265	0	304	-230	3 830
<i>Dont titres libérés</i>	3 210	265	0	304	-230	3 549
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	2 673	1 562	-941	6	-	3 300
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	291	-	0	-2	-	288
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 382	1 562	-941	9	-	3 012
Prêts et créances (c)	354	6	-8	-110	532	775
Créances et dépôts liés à la location financement	1 133	0	-2	41	-	1 172
Placements moyen terme	0	-	0	0	-	-
Dépôts versés	895	7 362	-7 515	-4	0	738
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	3	-	-	8	-	11
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	161	-	-	-4	-	156
Total Autres immobilisations financières	8 710	9 195	-8 466	241	303	9 982
Immobilisations financières nettes	8 710	9 195	-8 466	241	303	9 982

(1) Dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, des titres ont été acquis par SNCF Mobilités auprès de SNCF Participations puis apportés à l'EPIC SNCF à la même valeur de 230 M€

- a) Il s'agit uniquement des titres Eurofima.
 b) Le solde est constitué de prêts attribués à des filiales (2 997 M€), d'un dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (288 M€) et d'intérêts courus sur prêts aux filiales (15 M€).
 c) Le solde inclut le prêt consenti à SNCF dans le cadre de la mise en œuvre de la Réforme Ferroviaire pour 534 M€ (cf. note 4.1).

11 STOCKS ET ENCOURS

En millions d'€	31 décembre 2015			31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
	Montants bruts	Dépréciation	Montants nets	Montants nets	
Matières et fournitures premières	350	-53	297	682	-398
Produits finis	194	-	194	276	-85
En cours de production	10	-	10	21	-18
Total	554	-53	501	979	-501

12 CREANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Clients et comptes rattachés (a)	1 694	2 310	-236
Créances sur Etat et Collectivités publiques (b)	1 094	919	-131
Eurofima & assimilés	309	397	-
Dérivés actifs (c)	825	638	-
Autres créances d'exploitation	741	1 621	-879
<i>Avances et acomptes versés</i>	286	274	-5
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	228	65	-1
<i>Opérations pour ordre et compte de RFF</i>	0	54	-32
<i>Comptes courants d'exploitation actif</i>	33	1 073	-863
<i>Autres (d)</i>	193	154	22
Créances d'exploitation brutes	4 664	5 885	-1 246
Dépréciation	-130	-152	3
Créances d'exploitation nettes	4 534	5 734	-1 243

- a) Ce poste comprend principalement les créances des activités Régions et Transilien, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices et de Voyages SNCF (dont 310 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 (398 M€) et des positions

- financières en devises liées aux opérations de leases financiers (427 M€)
d) Ce poste comprend notamment les créances voyageurs pour 116 M€ (agences de voyage, RATP)

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

En millions d'€	Valeur brute	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	1 694	1 229	54	348	62

13 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	2 683	4 495	-
Titres de créances négociables (a)	760	1 003	-
OPCVM	1 919	3 490	-
Placements en devises	4	2	-
Intérêts courus non échus	1	1	-
Total	2 684	4 496	-

- a) Dont 360 M€ de comptes courants rémunérés en 2015 et 2014

14 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Charges constatées d'avance	651	630	-48
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	14	16	-
<i>Frais d'émission des emprunts</i>	12	13	-
<i>Pertes sur contrats d'échange</i>	3	3	-
Total	665	646	-48

15 ECARTS DE CONVERSION

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Ecart de conversion actif	884	902	-
Ecart de conversion passif	-669	-684	-
Net actif / (passif)	215	218	-

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

16 CAPITAUX PROPRES

En millions d'€	31 décembre 2014	Affectation du résultat	Résultat	Total Mouvements sur subventions	Total inscription des subventions au compte de résultat	Dividendes versés	Impacts Réforme Ferroviaire	31 décembre 2015
		2014	2015			(a)	(b)	
Dotation en capital	2 204	-	-	-	-	-	-	2 204
Dotation immobilière	2 767	-	-	-	-	-	-	2 767
Ecart de réévaluation	70	-	-	-	-	-	-	70
Autres réserves	25	2	-	-	-	-	- 26	-
Report à nouveau	1 295	200	-	-	-	- 63	26	1 459
Résultat de l'exercice	202	- 202	- 2 081	-	-	-	-	- 2 081
Situation nette	6 563	-	- 2 081	-	-	- 63	-	4 419
Subventions d'investissement	7 921	-	-	1 241	- 538	-	- 9	8 615
Provisions réglementées	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitaux propres	14 484	-	- 2 081	1 241	- 538	- 63	- 9	13 034

- a) Dividendes versés à l'état au titre des résultats 2014.
b) L'impact de 26 M€ est lié au transfert à l'EPIC SNCF de l'Action Sociale ayant entraîné le reclassement des fonds dédiés chez SNCF Mobilités en Report à Nouveau au 31/12/2015

17 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'€	31 décembre 2014	Dotations aux provisions	Analyse de la reprise		Reclassement (g)	Correction d'erreur / Changement de méthode (h)	Impacts Réforme Ferroviaire	31 décembre 2015
			Reprises de provisions devenues sans objet	Reprises de provision utilisées				
Engagements envers le personnel (a)	2 216	- 16	-	- 113	-	53	- 962	1 179
Risque environnement (b)	649	130	- 354	- 26	-	328	- 69	658
Risques fiscaux et sociaux (c)	92	82	- 0	-	-	-	- 40	134
Litiges contractuels (d)	274	138	- 76	- 40	-	-	- 43	253
Charges de restructuration	-	-	-	-	-	-	-	-
Opérations de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-
Risques de change et de taux (e)	132	67	-	- 22	-	-	-	177
Risques financiers	39	0	-	- 39	-	-	-	0
Autres provisions pour R&C (f)	390	18	- 15	- 25	208	-	- 2	574
Total	3 793	419	- 445	- 265	208	381	- 1 115	2 975

- a) Cette rubrique comprend les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (-554 M€) de la Cessation Progressive d'Activité (-267 M€), de l'Action Sociale (-181 M€), du Compte Epargne Temps (-60 M€), de la médaille d'honneur du travail (-44 M€), du régime différentiel des CS (-33 M€), de l'allocation chômage (-27 M€) et de l'indemnité fin contrat de travail (-13 M€).
b) Concerne principalement la provision démantèlement pour 534 M€ et la dépollution de terrains pour 27 M€. Le montant de -354 M€ correspond pour -328 M€ à la reprise consécutive à la création d'un composant démantèlement, la provision étant reconstituée en contrepartie d'un composant immobilisé (changement de méthode au 01/01/15 - cf. note 6.2)
NB : En raison de l'étalement dans le temps des opérations de désamiantage, la provision fait l'objet d'une actualisation au taux de 2,60 % (vs 1,76 % à fin décembre 2014).
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 124 M€ (dont 106 M€ au titre de la convention Intercités - cf. note 4.4) et les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats.
e) Dont 153 M€ de dotation relative à la provision pour risque de change sur les titres non libérés Eurofima (en CHF)
f) Cette rubrique concerne principalement la provision pour perte de valeur de l'UGT TGV au titre du matériel ferroviaire en location financement pour 621 M€.
g) Le reclassement concerne la perte de valeur sur l'UGT TGV pour les biens matériel roulant en location financement pour 208 M€.
h) Modification des modalités de calcul de certains engagements envers le personnel pour 53 M€ (cf. note 6.3) et changement de méthode de comptabilisation de la provision démantèlement pour 328 M€ (cf. note 6.2).

18 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Les emprunts et dettes financières inscrits au bilan « 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 20).

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Emprunts obligataires long terme	10 229	10 670	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	753	882	-
Intérêts courus non échus	406	421	-
Dettes financières à long et moyen terme	11 388	11 973	-
Dettes de trésorerie	1 749	2 475	- 0
Autres emprunts (Lease Hold et QTE)	543	514	-
Dettes de trésorerie	2 292	2 989	- 0
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés	13 680	14 963	- 0
Eurofima et assimilés long terme	776	849	-
Intérêts courus non échus	- 0	- 0	-
Dettes Eurofima et assimilés à long et moyen terme	776	849	-
Frais d'émissions	- 35	- 39	-
Ecarts de change actif/passif nets sur SWAP	- 242	8	-
Passifs financiers	14 179	15 781	- 0
Créance vis à vis RFF	- 859	- 1 229	-
Créance vis-à-vis de CDP	- 1 449	- 1 560	-
Dépôts Lease Hold et QTE	- 543	- 514	-
Autres immobilisations financières nettes (hors participations et créances liées à la location financement)	- 4 692	- 3 795	- 532
VMP et disponibilités	- 3 041	- 4 709	37
Endettement Financier Net	3 594	3 973	- 495

18.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIERES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILES

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Échéances à moins d'un an	1 140	1 522
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	2 224	2 029
Échéances à plus de 5 ans	8 153	8 845
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	241	5
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	11 758	12 401
Intérêts Courus Non Echus (B)	244	421
Dettes financières long terme (A)+(B)	12 002	12 822

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Euros	11 133	11 768
Franc Suisse	139	333
Livre Sterling	60	134
Dollar Américain	185	162
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	241	5
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	11 758	12 402
dont par taux		
Taux fixe	9 570	9 976
Taux variable	2 188	2 426
Neutralisation effets contrats d'échange	241	-97

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

La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en note 10.

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Échéances à moins d'un an	728	849
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	-697	355
Échéances à plus de 5 ans	5 817	6 258
<i>Neutralisation effets contrats d'échange</i>	241	-9
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	6 089	7 453
Intérêts Courus Non Echus (B)	159	175
Dettes financières long terme (A)+(B)	6 248	7 628

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

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Euros	6 023	7 325
Franc Suisse	45	108
Dollar Américain	-220	29
Neutralisation effets contrats d'échange	241	-9
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	6 089	7 453
Après prise en compte des instruments financiers dérivés		
Taux fixe	5 904	6 681
Taux variable	-55	781
Neutralisation effets contrats d'échange	241	-9
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	6 089	7 453

19 INSTRUMENTS DERIVES

19.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

19.1.1 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 2015 sont détaillés ci-dessous :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Euro (Ancien CCS EUR/ESP)	60	61
Franc Suisse	1 375	920
Dollar américain	250	187
Livre Sterling	571	921
Yen	32 500	255
Total		2 344

19.1.2 Achats et ventes à terme de devises

Achats à terme de devises	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
En millions		
Dollar canadien	2	1
Dollar américain	346	308
Total		309

Ventes à terme de devises	Engagements donnés (en devises)	Engagements recus (en M€)
En millions		
Dollar canadien	2	1

19.1.3 Options sur devises

Aucune option au 31 décembre 2015.

19.2 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'€	Dette nette Long Terme	Dette nette Moyen Terme	Dette nette Court Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	3 698		
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 802		50

19.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES

L'Entreprise a contracté 3 tunnels à prime nulle pour un volume de 18 000 tonnes de gazoil, ainsi que 2 swaps pour un volume de 12 000 tonnes de gazoil.

19.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

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

19.4.1 Les placements financiers

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

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

19.4.2 Les instruments financiers dérivés

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

19.5 VALEURS DE MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2015 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 2015 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 2015 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 2015 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

En millions d'€	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)	Rentabilité (primes – valeurs de marché)
Gestion du risque de change		
Swaps de devises	657	
Change terme	12	
Gestion du risque de taux		
Swaps de taux	-181	
Total	488	

20 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Dettes fiscales et sociales	1 598	2 756	- 925
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	885	1 607	- 785
Taxe sur le chiffre d'affaires	219	365	- 139
Etat et collectivités publiques (a)	494	784	- 0
Autres dettes d'exploitation	6 297	7 198	- 808
Avances et acomptes reçus	333	747	- 260
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (b)	3 619	3 921	- 775
<i>Dont fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>597</i>	<i>490</i>	<i>- 19</i>
Autres dettes	2 346	2 531	228
Titres de participation non libérés (dettes) (c)	434	391	-
Opérations de location financement	776	849	-
Comptes courants d'exploitation passif	26	71	-
Dérivés passifs (d)	156	274	-
Autres dettes d'exploitation (e)	954	947	228
Total	7 896	9 954	- 1 733

a) Dont 257 M€ d'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER), 200 M€ de Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) et 27 M€ de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE).

En 2014 ce poste enregistrait une dette de 116 M€ à payer en 2015 (90 M€ de CST et 26 M€ de C3S). En 2015 il n'enregistre plus de dette à ce titre du fait du changement de méthode de comptabilisation des charges d'impôts et taxes (cf. note 6.1) ainsi qu'une dette de 400 M€ au titre de la TREF 2013 et 2014.

b) Dont 1 235 M€ de charges à payer d'exploitation hors opérations de location financement (contre 1 482 M€ à fin 2014) ; 268 M€ de charges à payer d'investissements (contre 221 M€ fin 2014) ; 830 M€ de charges à payer liées aux opérations de location financement (contre 835 M€ à fin 2014).

Au 31 décembre 2015, les dettes fournisseurs hors factures non parvenues s'élèvent à 1 270 M€ dont 328 M€ de fournisseurs d'immobilisations

c) Titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 153 M€)

- d) Ecarts de conversion sur instruments dérivés de change.
e) Dont 601 M€ de subventions à recevoir du STIF au titre de la convention de financement signée en 2012 et 177 M€ de dettes Mobilités vis-à-vis de SNCF Réseau.

21 COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Gains sur contrats d'échange (a)	-	17	
Plus-values sur opérations de Service Contract, Pickle Lease et Lease Néozélandais	150	175	-
Plus-values sur opérations Eurofima	36	36	-
Plus-values sur opérations de cession-bail immobilier	-	-	-
Plus-values sur opérations de cession MR	3	7	-
Autres (b)	1 408	1 443	- 9
Total	1 597	1 678	- 9

- 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 2015 et qui seront utilisés après cette date (362 M€), des produits constatés d'avance vis-à-vis des Autorités Organisatrices (455 M€), vis-à-vis d'EIL (70 M€), vis-à-vis de THI Factory (169 M€).

22 CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Produits du trafic	9 106	9 277
Prestations de service pour les AO	4 469	4 289
Produits annexes au trafic	528	526
Gestion du trafic et des circulations	460	865
Travaux, Entretien, Maintenance	2 636	4 755
Locations de matériel et engins	87	78
Produits du patrimoine	403	379
Autres produits	511	422
Total	18 198	20 591

La variation très significative du poste Travaux, Entretien, Maintenance est principalement liée à la Réforme Ferroviaire (cf. note 4.1)

23 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Achats de matières et fournitures	-1 604	-1 438
Péages (a)	-3 800	-3 691
Utilisation moyens de transports et de traction	-752	-828
Travaux entretien et maintenance	-783	-1 023
Charges de patrimoine	-959	-1 005
Locations matériel et engins	-154	-192
Prestations d'escale	-65	-34
Energie de traction	-554	-591
Autres charges (b)	-1 894	-1 758
Total	-10 565	-10 560

a) Péages facturés par SNCF Réseau et par Eurotunnel

b) Les autres charges incluent notamment les prestations informatique et Telecom (703 M€), les prestations d'études et de recherche (285 M€), les commissions de distribution de titres de transport (242 M€), les prestations marketing et publicité (102 M€)

La variation très significative des postes Achats de matières et fournitures et Travaux entretien et maintenance est principalement liée à la Réforme Ferroviaire (cf. note 4.1)

24 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Subventions d'exploitation	42	47
Autres produits / transfert de charges (a)	933	317
Total	975	364

a) Cette rubrique enregistre, outre des indemnités d'assurance et des transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, l'impact des transferts de stocks à SNCF Réseau dans le cadre de la Réforme Ferroviaire pour 607 M€.

25 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Salaires et traitements	- 4 865	- 6 132
Cotisations retraites	- 1 383	- 1 740
Autres charges sociales	- 1 123	- 1 227
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 139	- 42
Sous-total	- 7 509	- 9 141
Mise à disposition de personnel	- 88	- 92
Total	- 7 597	- 9 233
Effectifs moyens payés		
<i>Cadres</i>	22 411	30 316
<i>Maîtrise</i>	34 375	46 396
<i>Exécution</i>	63 961	77 560
Total des effectifs moyens payés	120 747	154 272
Effectifs disponibles moyens	116 559	148 932

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.

La variation très significative du poste et des effectifs est principalement liée à la Réforme Ferroviaire qui a entraîné le transfert au 01/07/2015 de 52 693 personnes à SNCF Réseau et de 10 475 personnes à SNCF (cf. note 4.1)

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de l'Entreprise s'élèvent à 1,9 M€ en 2015 contre 2,0 M€ en 2014 (à périmètre identique), pour un nombre moyen de 5 personnes siégeant au Comité Exécutif.

26 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	-801	-864
Immobilisations incorporelles	-86	-112
Immobilisations matériel ferroviaire	-366	-327
Autres immobilisations corporelles	-349	-425
(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation	-165	-297
Dépréciations des immobilisations	2	1
Dépréciations sur actif circulant	-24	-24
Provisions pour risques et charges (a)	-142	-274
Total	-966	-1 161

a) En 2015 les -142 M€ de Provisions pour Risques et Charges concernent principalement des provisions pour risques sociaux pour -82 M€.

27 RESULTAT FINANCIER

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Coût endettement financier net	-212	-153
Coût financier des avantages au personnel	118	-280
Dividendes	5	6
Autres charges financières	-217	-214
Autres produits financiers	304	225
Total	-2	-417

La variation de 398 M€ constatée sur la période au titre du coût financier des avantages du personnel s'explique par les éléments suivants :

- une diminution de 372 M€ au titre des écarts actuariels générés : un gain actuariel net de 140 M€ résultant essentiellement de la hausse du taux d'actualisation au 31 décembre 2015 (1,75%) se substitue aux pertes actuarielles nettes de 232 M€ constatées à fin décembre 2014, suite notamment à la forte baisse du taux d'actualisation entre 2013 (2,55%) et 2014 (1,35%).
- une diminution de 26 M€ au titre de la charge de désactualisation de la dette actuarielle : elle s'explique par les transferts de personnel opérés au 1er juillet 2015 dans le cadre de la Réforme Ferroviaire et la forte baisse du taux d'actualisation entre 2013 et 2014, la charge récurrente de l'exercice en cours étant déterminée sur la base du taux d'actualisation de l'exercice précédent.

En 2015, les autres produits et charges financiers comprennent notamment des charges liées à la réévaluation des titres non libérés Eurofima en franc suisse (à hauteur de -43 M€) et des produits liés aux contrats de leases (à hauteur de +67 M€)

28 RESULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Plus values nettes de cessions d'actifs	383	160
Plus value sur apports Réforme Ferroviaire (a)	5	0
Actifs incorporels	-2	-2
Actifs corporels	380	162
Amortissements et provisions	-2 994	-59
Perte de valeur UGT FRET	-22	-5
Perte de valeur MATERIEL (PRMD)	-39	23
Perte de valeur UGT Infrastructure	0	0
Perte de valeur UGT TGV	-2 209	32
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	0	-1
Perte de valeur Gares & Connexions	-523	
Radiations d'actifs (matériel roulant et installations fixes)	-455	-111
Changement de méthode provision désamiantage	247	
Ajustement calcul engagements envers le personnel	-53	
Autres provisions	60	2
Autres	88	2
Plus value sur autres apports Réforme Ferroviaire (a)	79	-
Autres charges et produits divers	9	2
Total	-2 523	103

a) La plus-value totale sur apports consécutive à la Réforme Ferroviaire s'élève à 84 M€ (Cf. note 4.1)

Les dépréciations pour pertes de valeurs concernent l'actif. Le détail est fourni en note 9.2.

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2015 est une perte nette de -2 523 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

- **Plus-values nettes de cessions d'actifs 383 M€, dont :**
 - 138 M€ de plus-value d'apport à THI Factory,
 - 124 M€ relatifs à des cessions de biens immobiliers à Paris,
 - 50 M€ de résultat de cession lié à la résolution de la procédure d'arbitrage RTE (cf. note 34.1.2).
 - 5 M€ de plus-value d'apport à SNCF Réseau sur biens immobiliers transférés à la valeur nette IFRS
- **Amortissements et provisions -2 994 M€, dont :**
 - Dotations nettes de pertes de valeur sur les actifs de Voyages SNCF pour -2 209 M€, les actifs de SNCF Gares et Connexions pour -523 M€, les actifs de Fret SNCF pour -22 M€ et -39 M€ de dépréciation des Pièces de Rechange du Matériel (PRMD) ;
 - Radiations d'actifs pour - 455 M€.
 - 247 M€ changement de méthode de comptabilisation de la provision démantèlement (cf. note 6.2)
 - -53 M€ de ajustement du calcul des engagements envers le personnel (cf. note 6.3).
- **D'autres produits et charges exceptionnels pour +88 M€, dont :**
 - 79 M€ de plus-value réalisée au titre des apports effectués à SNCF Réseau (Réforme

Ferroviaire) et correspondant pour 68 M€ aux impôts différés actifs apportés et à la plus-value nette sur les autres apports (hors actifs immobilisés) pour 11 M€

29 IMPOTS SUR LES RESULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Produit d'intégration fiscale	-	141
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	-200	-200
Impôt sur les Sociétés	0	-
Contribution additionnelle au titre des montants distribués	-2	-12
Autres (b)	196	252
Total	-6	181

- 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 187 M€ au 31/12/2015), recherche et apprentissage.

Le 1^{er} 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 31/12/2014 (périmètre déclaré y compris l'EPIC) dont principalement les filiales des périmètres SNCF Participations, TLP, SICF, Géodis, SVD, AREP et de la SNEF.

Jusqu'au 31 décembre 2014, aux termes de la convention d'intégration fiscale, les filiales supportaient une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale était définitivement acquis à l'EPIC SNCF Mobilités, anciennement société mère du groupe fiscalement intégré.

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

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

Au 31 décembre 2015, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -6 M€ contre un produit de +181 M€ en 2014. Ce montant inclut la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) pour -200 M€ (charge d'impôt), la contribution additionnelle sur les dividendes pour -2 M€, le crédit d'impôt compétitivité emploi pour +187 M€, d'autres crédits d'impôt (recherche, apprentissage, mécénat).

La charge d'impôt sur les sociétés de l'EPIC SNCF Mobilités est de -0,4 M€ au 31 décembre 2015.

30 ENGAGEMENTS HORS BILAN

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

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

30.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'€	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2015	Clôture 31/12/2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Engagements liés au financement (reçus)	30.1.1	442	2 362	1 798	4 603	5 331	-
Instruments financiers de change		121	884	1 580	2 585	2 944	-
Autres instruments financiers de change		321	-	-	321	1 409	-
Avais et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	-	23	23	20	-
Avais et cautions vis-à-vis des entités liées		0	-	-	0	5	-
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		-	698	196	894	173	-
Lignes de crédit bancaire non utilisées		-	780	0	780	780	-
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	30.1.2	2 460	3 407	682	6 549	6 709	-148
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire		913	1 971	-	2 884	2 606	-
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		23	26	-	49	68	-
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations		255	653	69	977	826	-
Autres engagements d'achats d'exploitation		7	-	-	7	5	-1
Location simple matériel ferroviaire		12	1	0	13	23	-
Garanties financières reçues de tiers		1 030	363	6	1 399	1 679	-41
Location simple immobilier		144	391	605	1 140	1 273	-102
Location Financement matériel ferroviaire		2	-	-	2	4	-
Promesses de ventes - biens immobiliers		76	1	2	79	225	-4
Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)		0	0	0	0	0	0
Autres engagements (reçus)		0	0	0	0	0	0
Total des Engagements Reçus		2 902	5 769	2 480	11 152	12 040	-148

30.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à 4 603 M€ au 31 décembre 2015 et se composent essentiellement de :

➤ **Instruments financiers de change (2 585 M€ - diminution de 359 M€)**

Les instruments financiers de change diminuent de 359 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances.

➤ **Autres instruments financiers de change (321 M€ - diminution de 1 089 M€)**

Les autres instruments financiers de change diminuent de 1 089 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance des achats à terme de devises et des swaps de change adossés à des emprunts en devises.

➤ **Hypothèques, nantissements & sûretés réelles (894 M€ - augmentation de 721 M€)**

Les hypothèques, nantissements et sûretés réelles augmentent de 721 M€ suite notamment à des nouveaux nantissements consentis aux filiales Géodis América et Akiem.

30.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements reçus liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 6 549 M€ au 31 décembre 2015. La Réforme Ferroviaire a un impact de -148 M€ sur ces engagements qui se composent essentiellement de :

- **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (2 884 M€ - augmentation de 278 M€)**

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaires augmentent de 278 M€ suite notamment aux conventions d'investissement signées entre Transilien et le STIF au titre des investissements prévus sur les Nouvelles automotrices Transilien et les Tram Train, ainsi qu'entre Régions et les Autorités Organisatrices au titre de la révision ou la transformation du matériel roulant.

- **Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (977 M€ - augmentation de 151 M€)**

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations augmentent de 151 M€ suite notamment au nouveau plan quadri annuel d'investissement du contrat Plan Etat / Région de Transilien.

- **Garanties financières reçues de tiers (1 399 M€ - diminution de 281 M€)**

Les garanties financières reçues de tiers diminuent de 281 M€, suite notamment à la baisse des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants consécutive aux livraisons effectuées, des cautions bancaires reçues des agences de voyages et à la mise en place de la réforme au 1^{er} juillet 2015 qui modifie le périmètre de déclaration.

- **Location simple – immobilier (1 140 M€ - diminution de 132 M€)**

Les locations simples immobilières diminuent de 132 M€ suite notamment à la diminution de l'indice de référence des contrats d'occupation et à la mise en place de la Réforme Ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 qui modifie le périmètre de déclaration.

30.2 ENGAGEMENTS DONNES

En millions d'€	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2015	Clôture 31/12/2014	Impacts 2015 Réforme Ferroviaire
Engagements liés au financement (donnés)	30.2.1	529	656	1 649	2 834	4 186	-1 024
Instruments financiers de change		112	646	1 586	2 344	2 953	-
Autres instruments financiers de change		311	-	-	311	3	-
Avais et cautions vis-à-vis de tiers externes		3	10	4	17	46	-6
Avais et cautions vis-à-vis du personnel		-	-	-	-	1 018	-1 018
Avais et cautions vis-à-vis des entités liées		426	0	-	1	6	-
Ligne de crédit bancaire non utilisée		103	-	59	162	161	-
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	30.2.2	2 684	4 939	534	8 157	8 739	-992
Engagements d'achat - matériel ferroviaire (a)		437	964	42	1 444	1 717	-
Réservations de sillons		79	-	-	79	82	-
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		2	-	-	2	3	-1
Garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution)		19	13	8	40	9	-
Engagement d'achats d'autres immobilisations		21	7	-	28	94	-48
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		239	142	5	386	587	-118
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire (a)		842	1 446	-	2 288	2 596	-
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		681	1 982	102	2 765	1 608	-
Garanties financières données à des tiers		39	-	-	39	44	-7
Location simple mobilier		3	2	-	6	34	-28
Location simple matériel ferroviaire		75	39	-	114	92	-1
Location Financement matériel ferroviaire		91	334	374	798	858	-
Crédit bail immobilier		-	-	-	-	-	-
Location simple immobilier		80	11	2	93	795	-785
Promesses de ventes - biens immobiliers		76	1	0	77	222	-4
Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)		0	0	0	0	0	0
Autres engagements (donnés)		0	0	0	0	3	-3
Autres engagements donnés	30.2.3	-	-	-	-	3	-3
Total des Engagements Donnés		3 213	5 595	2 182	10 991	12 929	-2 019

- a) Ces postes incluent des engagements d'achat de matériel ferroviaire pour 2 747 M€ et des engagements d'achats divers (modernisation, maintenance, ...) pour 985 M€

30.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à 2 834 M€ au 31 décembre 2015. La Réforme Ferroviaire a un impact de -1 024 M€ sur ces engagements qui se composent essentiellement de :

➤ **Instruments financiers de change (2 344 M€ - diminution de 609 M€)**

Les instruments financiers de change diminuent de 609 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances.

➤ **Autres instruments financiers de change (311 M€ - augmentation de 308 M€)**

Les autres instruments financiers de change augmentent de 308 M€ suite notamment à la prise en compte de la contrepartie en euros des achats à terme de devises.

➤ **Avals et cautions vis-à-vis du personnel (0 M€ - diminution de 1 018 M€)**

Les avals et cautions vis-à-vis du personnel diminuent de 1 018 M€ suite à la mise en place de la Réforme Ferroviaire au 1er juillet 2015 qui modifie le périmètre de déclaration, ces engagements étant repris par l'EPIC SNCF.

30.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 8 157 M€ au 31 décembre 2015 (-992 M€ d'impact lié à la réforme) et se composent essentiellement de :

➤ **Engagements d'achat – matériel ferroviaire (1 444 M€ - diminution de 273 M€)**

Les engagements donnés d'achat de matériel ferroviaire diminuent de 273 M€ suite notamment à la révision du prix du marché, aux paiements effectués, ainsi qu'aux livraisons reçues.

➤ **Engagements fermes d'achats de matières premières (386 M€ - diminution de 201 M€)**

Les engagements fermes d'achats de matières premières correspondent aux achats liés à l'énergie de traction (gazole et électricité). Ils diminuent de 201 M€ suite notamment à la mise en place de la réforme au 1er juillet 2015 qui modifie le périmètre de déclaration.

➤ **Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire et sur autres immobilisations (5 052 M€ - augmentation de 848 M€)**

Le plan prévisionnel d'investissement restant à exécuter augmente de 848 M€ et correspond aux montants prévisionnels des engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées.

➤ **Location Financement de matériel ferroviaire (798 M€ - diminution de 60 M€)**

Les locations financement du matériel ferroviaire diminuent de 60 M€ suite notamment à l'arrivée des échéances semestrielles et annuelles.

➤ **Location simple immobilier (93 M€ - diminution de 702 M€)**

Les locations simples immobilières diminuent de 702 M€ suite notamment à la mise en place de la réforme au 1er juillet 2015 qui modifie le périmètre de déclaration, ces engagements étant essentiellement repris par l'EPIC SNCF.

➤ **Promesses de ventes – biens immobiliers (77 M€ - diminution de 145 M€)**

Les promesses de ventes de biens immobiliers diminuent de 145 M€ suite notamment à la réalisation d'une cession à Paris.

30.2.3 Autres engagements donnés

Les autres engagements donnés sont nuls au 31 décembre 2015 (-3 M€ d'impact lié à la réforme). 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 a été repris par l'EPIC SNCF.

31 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPERATIONS DE CREDIT BAIL ET ASSIMILES

Nature des biens financés	Données publiées au 31/12/2014 (1)	Redevances payées		Redevances restant à payer			Total	Prix d'achat résiduel
		31/12/2014 (2)	31/12/2015 (3)	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà		
Crédit bail	231							
Construction	231							
Location-financement Matériel ferroviaire	3 424	885	978	91	334	374	798	1 231
Lease-Hold	637	118	128	10	30	0	39	49
Service Contract	1 474	435	467	28	88	49	165	696
Lease Néo-zélandais	249	45	50	6	27	16	50	0
Lease Suedois	231	231	272	43	180	309	532	486
Lease UK	738	-	-	-	-	-	-	-
Locations longue durée TER	95	57	60	3	9	0	13	0
Total	3 655	885	978	91	334	374	798	1 231

(1) Total des redevances payées au 31/12/2014 des contrats actifs et débouclés.

(2) Total des redevances payées au 31/12/2014 des contrats actifs à fin 2014.

(3) Total des redevances payées au 31/12/2015 des contrats actifs à fin 2015.

32 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION ET LE COMPTE PERSONNEL DE 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 1er 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.

A compter du 1er janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le droit individuel de formation (DIF) a été remplacé par le compte personnel de formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1er janvier 2021.

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

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

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF conformément à l'avis CU CNC n°2004-F du 13 octobre 2014 : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

33 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les charges figurant dans les comptes au 31 décembre 2015 sont les suivantes :

En millions d'€	E&Y	PWC
Honoraires au titre :		
- du contrôle légal des comptes	1,5	1,5
- des missions de diligences directement liées	0,3	0,5
Total	1,8	2,0

34 LITIGES

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

34.1 LITIGES RESOLUS

34.1.1 Résolution d'une demande d'indemnisation faite à la SNCF

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

34.1.2 Cession des lignes hautes tension à RTE

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

34.2 LITIGES EN COURS

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

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par SNCF devenue SNCF Mobilités (cf. note 24.1) du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), 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 sur la ligne « Résultat Exceptionnel ». L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de la SNCF à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L'année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l'Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de SNCF Mobilités.

34.2.2 Enquête de l’Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

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

L’Autorité de la concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. SNCF Mobilités est solidairement tenue du paiement de l’amende à hauteur de 89 M€. SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l’Autorité de la concurrence devant la Cour d’appel de Paris. Au 31 décembre 2015, une charge à payer a été comptabilisée pour le montant total de l’amende dans les comptes de Géodis.

34.2.3 Procédures de règlement de différend introduites par le STIF et la région Pays-de-la-Loire devant l’ARAFER

SNCF Mobilités (Gares & Connexions) est en procédure auprès de l’ARAFER sur un litige qui l’oppose au Syndicat des Transports d’Île-de-France (voir note 4.3), d’une part, à la région Pays-de-la-Loire, d’autre part. L’ARAFER a rendu deux décisions de règlement de différend favorables au STIF et à la région Pays-de-la-Loire. Gares et Connexions a interjeté appel de ces décisions devant la Cour d’appel de Paris.

34.2.4 Jugement du Conseil de Prud’hommes de Paris

Le Conseil de Prud’hommes de Paris a rendu des décisions, le 21 septembre 2015, relativement aux recours déposés par d’anciens salariés. L’EPIC SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes annuels en réajustant la provision relative à ces litiges, sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l’exigibilité des condamnations prononcées. Par ailleurs, une provision complémentaire a été constituée au titre des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud’hommes.

34.2.5 Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu’ont été déposés auprès des juges d’instruction les deux rapports d’expertises judiciaires qu’ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015 (voir note 2), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l’expertise métallurgique et ont demandé un complément d’expertise qui leur a été notifié à la fin du mois de janvier 2015.

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

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

35 EVENEMENT POST-CLOTURE

35.1 EMISSION D'EMPRUNT

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

35.2 INTERCITES

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

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

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

A date, ces annonces ne remettent pas en considération l'appréciation du Groupe quant au montant de la provision pour perte à terminaison de 106 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 au titre de la future convention (voir note 4.4).

36 FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'€

SOCIETES	Capital social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2015
				brute	nette					
I - FILIALES										
SICF	542	687	100%	658	658	185	-	0	2	5
SNCF Habitat (Anciennement SOCRIF)	NC	59	100%	0	0			0	- 1	-
S2FIT1	188	194	100%	-	-	-	-	16	4	-
SNCF PARTICIPATIONS	385	2 542	100%	2 527	2 527	301	36	0	141	-
II - PARTICIPATIONS										
Société du chemin de fer sous marin	NC	NC	50%	0				NC	NC	NC
GIE Système d'information d'infrastructure ferroviaire (S2IF)	NC	NC	50%					NC	NC	NC
EUROFIMA	2 118	NC	23%	24	24			NC	28	-
III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)										
SEM d'aménagement de l'est de Paris (SEMAEST)	NC	18	2%	0	0			13	0	NC
SEMAPARISEINE	NC	34	0%	0	0			37	- 2	NC
HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0			1	0	NC
TELEFACT	NC	4	0%	0	0			4	0	NC
BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0			0	0	NC
LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0			0	0	NC
LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3%	-	-			2	0	NC
ORLYVAL Service	NC	1	1%	0	0			10	0	NC
TOTAL GENERAL				3 210	3 210					

37 PARTIES LIEES

En millions d'€	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Bilan actif		
Participations	3 548	3 210
Créances rattachées à des participations	2 913	2 297
Créances clients et comptes rattachés	209	221
Autres créances	101	43
Total Actif	6 772	5 770
Bilan passif		
Dettes financières	0	1
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	240	375
Autres dettes	88	22
Total Passif	329	399
Résultat financier		
Charges financières	-5	-4
Produits financiers	86	103
Produits des participations	5	6
Résultat financier net	86	105

38 AUTRES PARTIES LIEES

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

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

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées :

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

38.1 TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ÉTAT

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 24
- Subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant cf. note 16.

38.2 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires cf. note 22

38.3 TRANSACTIONS REALISEES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

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

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

Exception faite des transactions réalisées de gré à gré avec RFF (devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015).

38.4 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 738 M€ en valeur brute au 31 décembre 2015 (819 M€ au 31 décembre 2014). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 550 M€ au 31 décembre 2015 contre 630 M€ au 31 décembre 2014.

Au 31 décembre 2015, le capital social d'Eurofima n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de la SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 281 M€ au 31 décembre 2015 (cf. note 10.3) et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 153 M€ au 31 décembre 2015 contre 110 M€ au 31 décembre 2014.

Au 31 décembre 2015, 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 868 M€ (944 MCHF) contre 1 527 M€ (1 836 MCHF) au 31 décembre 2014. 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 à 542 M€ au 31 décembre 2015. L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

SNCF Mobilités

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

(Exercice clos le 31 décembre 2015)

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

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

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels (Exercice clos le 31 décembre 2015)

SNCF Mobilités
9 rue Jean-Philippe Rameau
93212 Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes 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 ; 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.

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

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur :

- Les notes aux comptes annuels 4.2, 4.3, 9.2.1, 9.2.2 et 9.2.3 qui exposent le contexte ainsi que les incertitudes et aléas pesant sur certaines hypothèses économiques et financières retenues par l'EPIC SNCF Mobilités pour déterminer la valeur recouvrable des actifs de ses unités génératrices de trésorerie TGV France et Europe et Gares & Connexions. La réalisation de ces hypothèses restant incertaine et la sensibilité des valeurs recouvrables à ces dernières étant très élevée, l'estimation des valeurs de ces actifs pourrait varier dans le temps de façon significative.
- Les notes 4.4 et 35.2 qui décrivent le contexte dans lequel l'EPIC SNCF Mobilités a comptabilisé une provision pour pertes à terminaison au titre du futur contrat Intercités. La comptabilisation de cette provision, ainsi que son montant, reposent sur un certain nombre d'hypothèses qui, comme décrit en notes annexes, sont soumises également à aléas et

incertitudes.

- Les notes 4.1, 6.1 et 6.2 qui décrivent les incidences sur les comptes de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, et des deux changements de méthode comptable relatifs, d'une part à la comptabilisation de certaines charges d'impôts et taxes, et d'autre part à la comptabilisation des provisions pour désamiantage.

II - Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 7 aux comptes annuels « Estimations comptables », les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants:

- Comme indiqué dans la note 8.1.5 « Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles » de l'annexe aux comptes annuels, votre entreprise a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs lorsque des indices de perte ou de reprise de valeur ont été identifiés. Nous avons examiné leurs modalités de mise en œuvre, les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable, apprécié la sensibilité des évaluations à ces hypothèses ainsi que la procédure d'approbation par la gouvernance du plan stratégique dont ces hypothèses découlent, et vérifié que l'information donnée dans les notes 4.2, 4.3 et 9.2 aux comptes annuels est appropriée.
- Comme indiqué dans les notes 8.9.4 « Avantages du personnel » et 8.9.5 « Autres avantages à long terme », votre entreprise comptabilise des engagements envers le personnel qui sont déterminés notamment à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier le caractère raisonnable des hypothèses et estimations retenues, et à vérifier que les notes 8.9.4, 8.9.5 et 17 aux comptes annuels fournissent une information appropriée.
- La note 4.1 « Réforme du système ferroviaire » de l'annexe aux comptes annuels expose les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par SNCF Mobilités, nous avons examiné la traduction comptable des transferts d'actifs et de passifs prévus par la loi du 4 août 2014 et l'information financière donnée à ce titre.

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

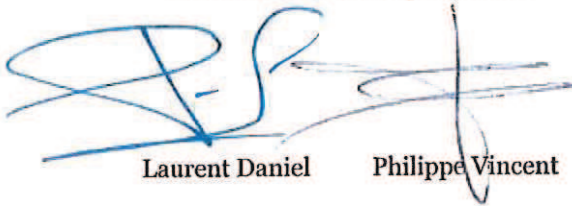
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation 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 Paris-La Défense, le 11 mars 2016

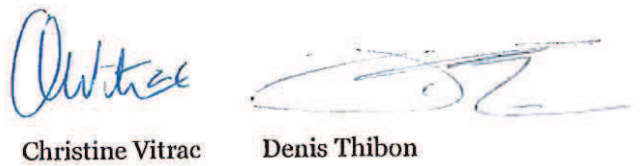
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Laurent Daniel Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac Denis Thibon