

2014

# RAPPORT FINANCIER

O1 — RAPPORT D'ACTIVITÉ  
PAGE 04

O2 — COMPTES CONSOLIDÉS  
ANNUELS DU GROUPE SNCF MOBILITÉS  
PAGE 32

O3 — RAPPORT SUR LE  
GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE  
ET LE CONTRÔLE INTERNE  
DU GROUPE SNCF MOBILITÉS  
PAGE 126

# ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 12 FÉVRIER 2015

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

**GUILLAUME PEPY**  
**LE PRÉSIDENT**



**MATHIAS EMMERICH**  
**LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ**  
**PERFORMANCE**



# 01 — RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS. En millions d'euros

## LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2014

- 1. Événements majeurs de l'exercice
- 2. Chiffres clés
- 3. Événements postérieurs à la clôture

06

07

07

## RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

- 1. Commentaire général sur les résultats du groupe
- 2. Activités et résultats des branches
- 3. Investissements nets et endettement net
- 4. État de situation financière consolidé et ratios
- 5. Relations financières avec l'État, Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015) et les collectivités locales
- 6. Volet social
- 7. Enjeux et perspectives

08

11

17

18

19

20

21

## RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

- 1. SNCF Mobilités et la RSE – 4 enjeux et 12 engagements
- 2. Enjeu clients
- 3. Enjeu environnement
- 4. Enjeu salariés
- 5. Enjeu collectivités
- 6. Valeurs et principes

22

22

25

26

27

28

## GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

- 1. Le Conseil d'administration
- 2. L'équipe dirigeante

30

30

# LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2014

Dans le présent rapport, les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français, devenant SNCF Mobilités au 1<sup>er</sup> janvier 2015, et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

## 1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE L'EXERCICE

### 1.1. REPRISE DE PERTE DE VALEUR

Des reprises de perte de valeur ont été constatées pour 163 M€ sur les moyens de production du fret ferroviaire au sein de la branche SNCF Logistics, anciennement SNCF Geodis (ensemble des immobilisations corporelles et incorporelles hors terrains et constructions). Ces reprises font suite à l'évolution des modèles économiques qui a conduit à une réaffectation de ces moyens de production entre les unités génératrices de trésorerie Fret ferroviaire et Gestionnaire d'actifs et à une adaptation des modalités de réalisation des tests de perte de valeur conformément à la norme IAS 36. Elles ont été constatées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat.

Les informations détaillées sont présentées en note 8 des comptes consolidés annuels.

### 1.2. RÉFORME DU FERROVIAIRE

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872 articule la réforme autour de cinq objectifs :

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

L'organisation actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français en particulier en est profondément modifiée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec

la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

— L'actuel EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

— L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— Un EPIC de « tête », créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

De ce fait, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les éléments constitutifs du résultat de la branche SNCF Infra, appelée par la loi du 4 août 2014 à être transférée, sont reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé pour 2014 et 2013. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils sont reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014.

Par ailleurs, la Loi prévoit le transfert à l'EPIC de Tête d'actifs non courants et d'entités. Les actifs non courants et les actifs des entités identifiés à la clôture comme devant être transférés sont reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014. Quant aux passifs de ces entités, ils sont reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ». Les décrets d'application sont toujours en cours de rédaction. Ils pourraient éventuellement élargir le périmètre des entités et des actifs à transférer *in fine*.

Les informations détaillées sont présentées en note 27 des comptes consolidés annuels.

### 1.3. MOUVEMENT SOCIAL

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

### 1.4. CESSION DE CRÉANCE

La créance née sur l'exercice du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 1.1.2.3) et constatée sur les groupes d'intégration fiscale français a fait l'objet d'une cession Daily. S'agissant d'une créance d'exploitation, sa cession s'est traduite par un encaissement net de 306M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Les détails sont décrits en note 28.3 des comptes consolidés annuels.

## 2. CHIFFRES CLÉS

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>
Chiffre d'affaires	27 243	27 030
Marge opérationnelle	2 383	2 486
Résultat opérationnel courant	678	721
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 050	-528
Résultat financier	-412	-284
Résultat net – part du groupe	605	-180
Capacité d'autofinancement	2 058	2 181
Investissements nets	2 168	2 240
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	685	726
ROCE <sup>(2)</sup>	3,9%	4,1%
Effectifs	245 763	244 570

<sup>(1)</sup> Le compte de résultat 2013 est retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » en application de la norme IFRS 5 (voir notes 3 et 27 des comptes consolidés annuels).

<sup>(2)</sup> ROCE ou return on capital employed = résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence sur capitaux employés moyens. Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle – intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens.

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Endettement net	7 405	7 383
Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de la branche SNCF Infra	7 125	7 012

## 3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Outre l'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (voir note 3 des comptes consolidés annuels), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

### 3.1. UNE NOUVELLE ORGANISATION PAR MÉTIERS

La nouvelle SNCF mise en œuvre avec l'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du ferroviaire (voir note 3) est organisée en cinq métiers dont trois au sein de SNCF Mobilités :

— SNCF Voyageurs qui assure l'ensemble des activités d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs autour des activités Transilien, Voyages SNCF, Intercités, TER et de Gares et Connexions qui assure la gestion et le développement des gares.

— Keolis qui opère des transports publics urbains de voyageurs (mass transit).

— SNCF Logistics qui est spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises.

Le changement d'organisation entraînera sur 2015 une nouvelle présentation de l'information sectorielle du groupe SNCF Mobilités suivant la norme IFRS 8.

### 3.2. DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES (ARAF)

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

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

— La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.

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

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

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur suivant la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », elles imposent à Gares & Connexions d'adapter son modèle économique et d'élaborer de nouvelles prévisions de résultat en conséquence.

Ce n'est qu'à l'issue de ce processus, que des tests de perte de valeur pourront être réalisés afin de déterminer les conséquences comptables éventuelles sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie dont le total s'élève à 1,8 milliards d'euros au 31 décembre 2014. Il n'y a ni écart d'acquisition ni incorporel à durée de vie indéterminée dans cette UGT.

# RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

## 1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variation 2014 vs 2013	
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>27 243</b>	<b>27 030</b>	<b>213</b>	<b>0,8%</b>
Péages	-3 702	-3 592	-110	3,1%
Achats et charges externes	-10 397	-10 318	-80	0,8%
Impôts et taxes	-990	-990	0	0,0%
Charges de personnel	-10 167	-9 955	-212	2,1%
Autres produits et charges	396	309	87	28,0%
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>2 383</b>	<b>2 486</b>	<b>-102</b>	<b>-4,1%</b>
Dotations aux amortissements	-1 498	-1 492	-6	0,4%
Variation nette des provisions	-207	-273	65	-24,0%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>678</b>	<b>721</b>	<b>-43</b>	<b>-5,9%</b>
Résultat de cession d'actifs	238	179	59	33,0%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	0	-1	1	-186,0%
Pertes de valeur	126	-1 432	1 559	-108,8%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 043</b>	<b>-533</b>	<b>1 576</b>	<b>-295,6%</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	7	5	2	40,7%
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 050</b>	<b>-528</b>	<b>1 578</b>	<b>-298,9%</b>
Coût financier net des avantages du personnel	-102	-79	-23	29,1%
Coût de l'endettement financier net et autres	-309	-204	-105	51,5%
<b>Résultat financier</b>	<b>-412</b>	<b>-284</b>	<b>-128</b>	<b>45,2%</b>
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>638</b>	<b>-812</b>	<b>1 450</b>	<b>-178,6%</b>
Impôt sur les résultats	-241	-166	-75	45,3%
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>397</b>	<b>-978</b>	<b>1 375</b>	<b>-140,6%</b>
Résultat net d'impôt des activités transférées	227	815	-588	-72,2%
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>624</b>	<b>-162</b>	<b>786</b>	<b>-483,8%</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>605</b>	<b>-180</b>	<b>785</b>	<b>-436,7%</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	19	17	1	8,3%
Marge opérationnelle/chiffre d'affaires	8,7%	9,2%		
Résultat opérationnel courant/chiffre d'affaires	2,5%	2,7%		
ROCE <sup>(2)</sup>	3,9%	4,1%		

<sup>(1)</sup> Retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 3 et 27 des comptes consolidés annuels). Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

<sup>(2)</sup> Définition du ROCE donnée dans les Chiffres clés.



## 1.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2014 avec ceux de 2013 est affectée par les variations suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
<b>Branche SNCF Proximités</b>	<b>Variations de périmètre 2013<sup>(1)</sup></b>	
	Acquisition Pirnay	0,5
	<b>Variations de périmètre 2014</b>	
	Acquisition De Turck BVBA	4,3
	Acquisition Picavet	1,8
	Acquisition STACA	5,8
	Acquisition Nettbus Danemark	13,5
	<b>Variation des taux de change</b>	-51,8
<b>Branche SNCF Voyages</b>	<b>Variations de périmètre 2013<sup>(1)</sup></b>	
	Cession Findworks	-6,9
	Autres variations de périmètre	0,4
	<b>Variation de périmètre 2014</b>	
	Cession Avanti	-8,0
	<b>Variation des taux de change</b>	0,1
<b>Branche SNCF Logistics (Anciennement SNCF Geodis)</b>	<b>Variations de périmètre 2013<sup>(1)</sup></b>	
	Acquisitions Captrain Suède et Danemark	1,0
	Autres variations de périmètre	-0,1
	<b>Variations de périmètre 2014</b>	
	Cession Ciblex	-52,8
	Cession Messagerie italienne	-33,3
	<b>Variation des taux de change</b>	-76,4
<b>Fonctions communes et Participations</b>	<b>Variations de périmètre 2013<sup>(1)</sup></b>	
	Changement de méthode de consolidation Orféa	-0,2
<b>Total des effets périmètre et change</b>		<b>-202,1</b>

<sup>(1)</sup> Opérations réalisées en 2013 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2013/2014

## 1.2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2014

En application de la norme IFRS 5 les résultats de la branche SNCF Infra ont été reclassés sur une seule ligne du compte de résultat, « Résultat net d'impôt des activités transférées » (voir notes 3 et 27 des comptes consolidés annuels).

### 1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 27 243 M€ à fin décembre 2014, soit une augmentation de 213 M€ (+0,8%) par rapport à 2013 qui s'explique par :

- un effet périmètre pour -74 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour -128 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour le groupe de +415 M€ (+1,5%) ; celle des branches est la suivante :

SNCF Proximités	+402 M€	+3,5 %
SNCF Voyages	-62 M€	-1,1 %
SNCF Logistics <sup>(1)</sup>	+83 M€	+0,9 %
Gares & Connexions	+13 M€	+4,8 %

<sup>(1)</sup> Anciennement SNCF Geodis

### 1.2.2 Marge opérationnelle

À 2 383 M€ en 2014, la marge opérationnelle se dégrade de 102 M€, soit de 4,1%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 9,2% à 8,7% entre 2013 et 2014. La perte de marge opérationnelle consécutive au mouvement social du mois de juin 2014 a été estimée à 172 M€ (voir point 1.3 des événements majeurs de l'exercice).

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013	Variation 2014 vs 2013		Variation 2014 vs 2013	
					à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	27 243	27 030	213	0,8%	415	1,5%
Charges de personnel	-10 167	-9 955	-212	2,1%	-240	2,4%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-8 905	-8 849	-56	0,6%	-238	2,7%
Péages	-3 702	-3 592	-110	3,1%	-110	3,1%
Énergie de traction et carburant	-1 096	-1 159	63	-5,4%	62	-5,3%
Impôts et taxes	-990	-990	0	0,0%	-2	0,2%
Marge opérationnelle (MOP)	2 383	2 486	-102	-4,1%	-114	-4,6%
Taux MOP/CA	8,7%	9,2%				

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

Les **charges de personnel** augmentent de 240 M€, soit +2,4%; cette évolution résulte principalement de la hausse des frais de personnel moyens par salarié de 2,1%.

Les **achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges** augmentent de 238 M€ (+2,7%). La hausse du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), calculé en 2014 par application d'un taux de 6% sur la masse salariale éligible contre 4% en 2013, a un effet favorable sur ce poste. En excluant cet élément, la hausse des achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges s'établit à +3,5%.

La croissance de l'activité observée sur Keolis explique une part significative de l'évolution; le nouveau modèle de restauration à bord mis en place fin 2013 par la branche SNCF Voyages a également affecté ce poste.

La hausse des **péages** de 110 M€ (+3,1%) est notamment due pour 173 M€ à un effet prix défavorable sur les péages RFF payés par l'EPIC SNCF Mobilités et pour 80 M€ à un effet volume favorable sur ces mêmes péages.

Les achats **d'énergie de traction et carburant** diminuent de 62 M€ (-5,3%); l'essentiel de cette évolution résulte d'effets prix et volume favorables sur le poste énergie de traction électrique et thermique.

### 1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 678 M€, en baisse de 43 M€ par rapport à 2013.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 2,7% en 2013 à 2,5% en 2014.

La dégradation de la marge opérationnelle de 102 M€ est en partie compensée par la variation nette des provisions: dotation de 207 M€ à fin décembre 2014, à comparer à une dotation de 273 M€ à fin décembre 2013. La dotation nette 2014 se compose notamment de provisions pour risques contractuels sur des contrats déficitaires (63 M€) et de provisions pour coûts liés à l'amiante (39 M€). La dotation nette 2013 provenait principalement de l'ajustement de l'évaluation des risques liés à des litiges et de la prise en compte de nouveaux litiges.

### 1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 1 576 M€ et s'établit à +1 043 M€.

Cette forte évolution est liée à la variation du poste **pertes de valeur** (+ 1 559 M€): en 2014 ce poste (+126 M€) se compose essentiellement de la reprise de perte de valeur sur les moyens de production du fret ferroviaire (voir point 1.1 des événements majeurs de l'exercice). Les comptes 2013 avaient été notamment affectés par la dépréciation des actifs TGV (-1 400 M€).

Le **résultat de cession d'actifs** 2014 se compose principalement de cessions immobilières.

### 1.2.5 Résultat financier

Le résultat financier se dégrade de 128 M€; cette évolution est liée pour -89 M€ à la variation des effets de juste valeur. Hors ces effets il se dégrade de 39 M€ du fait notamment de l'évolution des hypothèses d'évaluation de la provision pour avantages du personnel.

### 1.2.6 Impôt sur les résultats

Le montant de l'impôt se compose, en 2014 comme en 2013, essentiellement de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF).

### 1.2.7 Résultat net d'impôt des activités transférées

Ce poste se compose des éléments constitutifs du résultat de la branche SNCF Infra appelée à être transférée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice).

En 2013 ce résultat avait été affecté par la reprise de perte de valeur sur SNCF Infra – Maintenance et travaux pour 546 M€.

### 1.2.8 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 605 M€, contre une perte de 180 M€ en 2013, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 19 M€.

La progression de 785 M€ du résultat est imputable à hauteur de 948 M€ à des éléments non récurrents constitués principalement de la variation des pertes de valeur constatées (1 074 M€).

Le résultat net récurrent se dégrade de 163 M€ et s'établit à +419 M€ à fin décembre 2014.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) recule de 4,1 % à 3,9%.

## 2. ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES BRANCHES

L'activité du groupe SNCF Mobilités est organisée en cinq branches, appuyées par des Fonctions communes : SNCF Infra, SNCF Proximités, SNCF Voyages, SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) et Gares & Connexions. La branche SNCF Infra est intégralement concernée par les opérations de transfert visées par la réforme du ferroviaire

(voir note 3 des comptes consolidés annuels). Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

— « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat des exercices 2014 et 2013.

— « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014.

L'activité de la branche SNCF Infra est toujours commentée au point 2.1. suivant.

GROUPE SNCF MOBILITÉS				
SNCF INFRA	SNCF PROXIMITÉS	SNCF VOYAGES	SNCF LOGISTICS <sup>(1)</sup>	GARES & CONNEXIONS
Circulation ferroviaire	TER	Transporteurs TGV iDTGV - Ouigo Eurostar - Thalys Lyria - Elipsos TGV Italia - NTV Westbahn - Alleo iDBUS - iDVROOM Trains spéciaux Auto-Train Luxembourg-Bâle	Geodis	Gestion et développement des gares françaises
Maintenance et travaux	Transilien		STVA	AREP Groupe
Ingénierie Systra	Intercités		Transports Ferroviaires de Marchandises et Multimodal	Groupe A2C
	Keolis	Distribution voyages-sncf.com CRM Services Rail Europe Avancia Rail Solutions	Gestionnaires d'actifs	

<sup>(1)</sup> Anciennement SNCF GEODIS.

Seules les principales filiales sont présentées dans cette organigramme ainsi que dans les organigrammes des branches figurant plus loin.

Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant, au résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence et aux investissements nets des

composantes du groupe s'établissent comme suit (les données financières par branche figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif groupe) :

En millions d'euros	SNCF Infra <sup>(1)</sup>	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Logistics <sup>(2)</sup>	Gares & Connexions	Fonctions communes et Participations	Groupe
Chiffre d'affaires	5 440	11 967	5 848	8 812	275	341	27 243
Marge opérationnelle	353	633	680	431	251	387	2 383
Résultat opérationnel courant	240	160	276	43	107	92	678
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	246	175	273	33	107	98	685
Investissements nets <sup>(2)</sup>	-139	-700	-477	-290	-168	-394	-2 168

<sup>(1)</sup> Les données de la branche SNCF Infra ne contribuent pas au compte de résultat du groupe (voir notes 3 et 7 des comptes consolidés annuels).

<sup>(2)</sup> Anciennement SNCF Geodis.

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

À compter de 2014 la direction du groupe suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque branche (contributif groupe) et non plus le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chacune d'elles. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par

branche est un chiffre d'affaires externe. Par souci de comparabilité, les données 2013 publiées ont été retraitées en conséquence.

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

## 2.1. BRANCHE SNCF INFRA

SNCF INFRA	
EPIC	FILIALES
Circulation ferroviaire	
Ingénierie	Systra
Maintenance et travaux	SFERIS

La branche SNCF Infra regroupe les activités :

- de gestionnaire délégué du réseau ferroviaire pour le compte de Réseau Ferré de France, devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015 (gestion des circulations et entretien du réseau) ;
- d'ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (Systra).

La branche SNCF Infra a été classée comme une activité transférée à la suite de la promulgation de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 (voir note 3 des comptes consolidés annuels). Le tableau ci-dessous présente les données contributives de la branche aux indicateurs du groupe avant leur reclassement sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat, suivant l'application de la norme IFRS 5. En conséquence ces données ne contribuent pas aux indicateurs du groupe SNCF Mobilités en 2014.

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	5 440	5 202	239
Marge opérationnelle (MOP)	353	318	35
MOP/CA aux bornes de la branche	6,2%	5,8%	
Résultat opérationnel courant	240	280	-40
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	246	283	-37
Investissements nets	-139	-149	10

<sup>(1)</sup> Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

## Faits marquants

— L'activité, toujours soutenue, s'est portée principalement sur des opérations de maintenance et de régénération en Ile-de-France (lignes A, C et E du RER, lignes de la banlieue de Paris-Saint-Lazare). La branche a lancé son programme « Haute Performance en Ile-de-France » visant à fluidifier l'exploitation et à accroître les performances du réseau.

— En province, deux chantiers majeurs ont été menés à leur terme : la modernisation du sillon alpin sud entre Chambéry et Valence et l'ouverture de la ligne de tram-train reliant Nantes à Châteaubriant. Par ailleurs d'importants travaux ont été réalisés sur des lignes structurantes du réseau (Marseille – Toulon, Dijon – Dôle, Paris – Rouen – Le Havre notamment) ainsi qu'au nord de Bordeaux dans la perspective du raccordement au réseau existant de la future ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique.

— Dans le cadre du plan Vigirail, le rythme des renouvellements d'appareils de voie s'est accéléré parallèlement à la mise en service de nouveaux engins dédiés à la surveillance du réseau.

— La branche SNCF Infra et Réseau Ferré de France (RFF) ont associé l'ensemble des collaborateurs et des parties prenantes du futur gestionnaire unique de l'infrastructure (entreprises ferroviaires, autorités organisatrices, associations) à l'élaboration du projet d'entreprise de la nouvelle organisation (projet Réseau 2020).

— Le deuxième semestre 2014 a été consacré à la finalisation des organisations et modes de fonctionnement de SNCF Réseau ; des discussions ont été amorcées avec les tutelles afin de définir la trajectoire économique et financière de cette nouvelle société.

— La branche a renforcé son positionnement à l'international par l'intermédiaire de sa filiale Systra qui s'est vue attribuer le contrat de management de projet et de supervision de la réalisation de la phase 1 du métro de Doha au Qatar. Par sa filiale SNCF Infra LBA, la branche a également pris part à la création d'une société chargée de fabriquer des composants caténaires pour le réseau à grande vitesse chinois.

## Résultats de l'exercice 2014

## — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2014 de la branche SNCF Infra progresse de 239 M€ (+4,6%) à 5 440 M€.

Cette croissance est principalement portée par les activités d'entretien du réseau (+67 M€) et par la hausse des travaux sur l'infrastructure RFF (+173 M€).

## — Marge opérationnelle

La croissance de la marge opérationnelle de la branche SNCF Infra (+35 M€) est essentiellement due à des éléments inhabituels comptabilisés dans le contexte du transfert prochain de la branche SNCF Infra à SNCF Réseau.

## — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant, en dégradation de 40 M€, est affecté par la hausse des dotations aux amortissements consécutive à la reprise de perte de valeur sur SNCF Infra – Maintenance et travaux au 1<sup>er</sup> mai 2013. Par ailleurs la variation nette des provisions est en 2014 une dotation nette de 6 M€ contre une reprise nette de 22 M€ en 2013.

## — Investissements nets

Le niveau des investissements 2014 est proche de celui de 2013 ; ils ont principalement consisté en des opérations de modernisation de l'appareil de production.

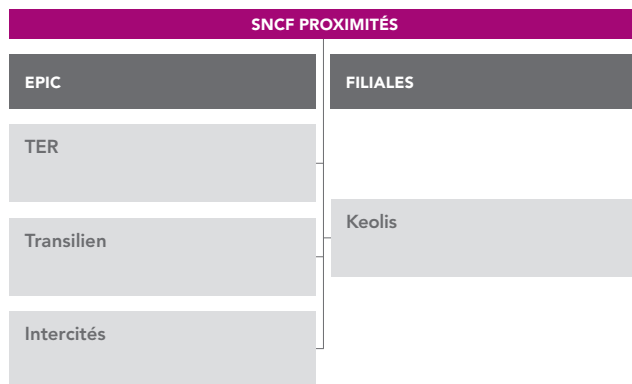
## Perspectives 2015

— L'année 2015 verra la mise en œuvre effective de la réforme du ferroviaire qui se traduira pour la branche par son intégration au sein de SNCF Réseau.

— Sur le plan de la production la priorité sera donnée en 2015 aux opérations de surveillance et de maintenance du réseau avec la poursuite des plans « Haute Performance en Ile-de-France » et Vigirail. Dans le cadre de ce dernier, l'automatisation de la surveillance des voies sera engagée, avec la mise en service des engins Surveillance et SIM.

— De grands projets de développement vont se poursuivre ou démarrer : travaux connexes à l'ouverture des quatre lignes à grande vitesse en cours de construction, projets Grand Paris et CDG Express, prolongement du RER E à l'ouest notamment.

## 2.2. BRANCHE SNCF PROXIMITÉS



La branche SNCF Proximités regroupe toutes les activités de transport de proximité du groupe : liaisons moyenne distance (Intercités), services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien, et filiales de Keolis), par autocar, tramway ou métro (Keolis) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs.

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	11 967	11 591	376
Marge opérationnelle (MOP)	633	655	-22
MOP/CA aux bornes de la branche	5,1%	5,5%	
Résultat opérationnel courant	160	254	-94
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	175	267	-91
Investissements nets	-700	-589	-111

<sup>(1)</sup> Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

### Faits marquants

#### Transilien

— Répondant à la volonté du Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF) d'accélérer les travaux sur le réseau ferré francilien, SNCF et RFF (devenus respectivement SNCF Mobilités et SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015) ont présenté le 5 mars 2014 aux élus des lignes concernées le « programme fiabilité » du réseau Paris-Saint-Lazare

— Le déploiement de la nouvelle automotrice Francilien s'est poursuivi en 2014 ; ce matériel moderne équipe désormais la ligne J (Paris-Saint-Lazare – Ermont-Eaubonne / Mantes-la-Jolie / Gisors). Par ailleurs le STIF a décidé d'acquérir 42 rames Regio2N pour une mise en service en 2017 sur la ligne R.

— Transilien et iDVroom ont lancé en commun une offre innovante de co-voiturage destinée d'une part à faciliter l'accès des gares et des zones diffuses aux voyageurs du quotidien et d'autre part à proposer une alternative de transport en cas de situation perturbée notamment pour cause de travaux.

#### Intercités

— La commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », présidée par Philippe Duron, s'est vue confier la mission de clarifier l'articulation des trains TET avec les autres services de transport ferroviaire, notamment les TER. Les conclusions et les recommandations de cette commission serviront à la préparation d'une nouvelle convention d'exploitation des TET qui doit démarrer en 2016.

— L'activité s'est lancée dans une démarche d'amélioration de la qualité de service des lignes Intercités (programme Qualités) parallèlement à la mise en place d'offres commerciales attractives vers plus de 300 destinations en France. Par ailleurs l'Etat en tant qu'autorité organisatrice s'est engagé à financer l'acquisition de 34 rames Régiolis pour les dessertes Intercités.

#### TER

— Alain Le Vern, directeur de l'activité, a présenté le 8 avril 2014 à la presse les enjeux de TER et les actions mises en œuvre pour bâtir avec les régions un nouveau modèle TER et nouer une relation de confiance durable avec les autorités organisatrices.

— Sur le plan contractuel l'année 2014 a vu la signature de nouvelles conventions avec les régions Centre et Haute-Normandie ainsi que la prolongation de la convention TER Bretagne jusqu'en 2017.

— Deux nouveaux matériels financés par les régions ont été mis en service commercial en 2014, le Régiolis d'Alstom et le Regio2N de Bombardier.

#### Keolis

— Le Department for Transport (DfT) britannique a annoncé le 23 mai avoir confié à Govia, le partenariat réunissant Keolis (35%) et Go-Ahead (65%), l'exploitation de la franchise Thameslink Southern and Great Northern (TSGN) à compter de septembre 2014. Ce contrat d'une durée de sept ans est le plus important jamais signé au Royaume-Uni: il représente 22% des trajets ferroviaires effectués dans le pays et générera un chiffre d'affaires annuel d'environ 475 M£. Cette franchise devient le plus gros réseau du groupe Keolis, qui conforte ainsi son positionnement dans le transport public en zone urbaine dense.

— Keolis, partenaire du consortium « GrandInq » a signé avec « Region of Waterloo » au Canada un contrat pour l'exploitation et la maintenance du futur tramway dont le lancement est prévu en 2017. Ce premier contrat de tramway pour Keolis en Amérique du Nord marque l'expansion du groupe vers l'ouest canadien.

— Keolis, associé avec l'entreprise de travaux publics britannique Amey, s'est vu attribuer début juillet l'exploitation du métro automatique Docklands Light Rail de Londres pour sept ans. Le début de l'exploitation est prévu pour la fin de l'année. Il s'agit du premier contrat attribué à Keolis par Transport for London (TfL), autorité organisatrice de transport faisant référence en Europe et dans le monde.

— Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, Keolis Commuter Services a repris l'exploitation et la maintenance du réseau ferroviaire de Boston aux Etats-Unis, le plus important d'Amérique du Nord confié en gestion déléguée à un opérateur privé. Ses treize lignes desservent sur 1000 km de voies, 134 gares et transportent 36 millions de passagers par an. Keolis s'est engagé auprès de l'autorité organisatrice, Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA) à améliorer la performance, la sécurité et la qualité de service.

— La Communauté urbaine de Bordeaux a renouvelé fin octobre, la délégation de la gestion de ses transports urbains (tramways et bus) à Keolis. Ce contrat d'un montant total de 1,7 milliard d'euros sur huit ans prévoit une hausse de fréquentation de 34% ainsi qu'une augmentation de 7% de l'offre kilométrique grâce, notamment, à l'extension des lignes de tramway.

— Keolis a acheté fin décembre le groupe Autocars Striebig, leader de l'interurbain dans le Bas-Rhin. Cette acquisition permettra d'étoffer l'offre de Keolis en Alsace, territoire particulièrement dynamique en termes de transport public.

**Résultats de l'exercice 2014****— Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires 2014 est en hausse de 376 M€ (+3,2%) par rapport à 2013. Cette évolution s'explique notamment par :  
 – un effet périmètre favorable de 26 M€ chez Keolis (le détail des variations de périmètre figure dans le point 1.1),  
 – un effet change défavorable de -52 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de la branche progresse de +402 M€ (+3,5%), tiré par l'activité de Keolis (+342 M€) en France (+2,2%) et surtout à l'international (+20%) principalement en Australie, en Suède et aux Etats-Unis.

**— Marge opérationnelle**

La marge opérationnelle de la branche SNCF Proximités diminue de 22 M€ (-3,3%) entre 2013 et 2014. Le recul des produits du trafic des activités TER et Intercités ainsi que l'effet du mouvement social de juin expliquent l'essentiel de cette évolution.

**— Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant de la branche se dégrade de 94 M€ en lien avec :  
 – l'évolution des dotations aux amortissements de Transilien et de Keolis ;  
 – une variation nette des provisions dont le solde est une dotation nette de 96 M€ contre une dotation nette de 51 M€ en 2013.

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

Le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence bénéficie d'une progression de 3 M€ du résultat net des sociétés anglaises de Keolis entre 2013 et 2014.

**— Investissements nets**

Les investissements de la branche augmentent sensiblement (+111 M€) : l'activité TER a reçu en 2014 la livraison de 50 rames Régiois et de 14 rames Regio2N.

**Perspectives 2015****Transilien**

– L'année 2015 sera marquée par la préparation du prochain contrat 2016-2020 avec le STIF.

**TER**

Pour TER, les principaux enjeux porteront sur :

– la finalisation des négociations en cours avec les régions pour le renouvellement des conventions Languedoc-Roussillon, Pays-de-la-Loire et Nord-Pas-de-Calais et le démarrage des travaux en vue de la nouvelle convention Rhône-Alpes ;

– la poursuite des livraisons du nouveau matériel Régiois et Regio2N.

**Intercités**

– Intercités a comme ambition en 2015 de développer ses produits du trafic de 2% en s'appuyant sur une politique de volume dont le maître-mot sera l'accessibilité tarifaire.

**Keolis**

– Keolis table en 2015 sur une trajectoire ambitieuse de développement assise très largement sur l'international tout en confirmant son leadership en France.

– La réussite du démarrage de l'exploitation de Dockland Light Rail (Londres) en tant qu'opérateur majoritaire devrait lui ouvrir de nouvelles perspectives dans le transport ferroviaire.

**2.3. BRANCHE SNCF VOYAGES**

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

L'activité de la branche SNCF Voyages se compose :

– de prestations de transporteur en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, iDTGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria ;

– de la fourniture de prestations associées au transport de voyageurs : distribution (avec entre autres voyages-sncf.com) et accompagnement des trains.

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	5 848	5 925	-76
Marge opérationnelle (MOP)	680	782	-102
MOP/CA aux bornes de la branche	10,4%	11,4%	
Résultat opérationnel courant	276	392	-116
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	273	371	-98
Investissements nets	-477	-627	150

<sup>(1)</sup> Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

**Faits marquants**

– Au cours de l'année 2014 la branche SNCF Voyages a développé son offre de transport à l'international en proposant notamment :

– une desserte directe de la Belgique et des Pays-Bas depuis Lille-Europe en Thalys ;

– la mise en circulation d'un troisième aller-retour entre Paris et Barcelone ;

– l'ouverture de nouvelles liaisons iDBus vers l'Espagne, le nord de l'Europe (incluant une première ligne entièrement internationale entre Amsterdam, Bruxelles et Londres), l'Allemagne et la Suisse. Avec un million de passagers transportés depuis son lancement en juillet 2012 et un taux de clients satisfaits de 90%, iDBus poursuit ainsi son développement.

– 150 millions de voyageurs ont voyagé avec Eurostar depuis son lancement le 14 novembre 1994. A l'occasion de son vingtième anniversaire, Eurostar a dévoilé son tout nouveau train e320 dont la mise en circulation commerciale est prévue pour fin 2015. Ce nouveau matériel roulera à une vitesse de 320 km/h et permettra d'offrir un haut niveau de services et de confort.



— La branche a lancé en 2014 son offre de covoiturage iDVroom qui entre dans le programme Porte-à-Porte de SNCF Voyages et signe l'alliance de deux acteurs experts de la mobilité : Ecolutis, opérateur de covoiturage avec 900000 membres à son actif et SNCF Mobilités, qui assure le transport chaque jour de 10 millions de voyageurs. Cette offre, centrée sur les trajets domicile-travail, permet également de mettre en relation des covoitureurs pour des voyages le week-end.

#### Résultats de l'exercice 2014

##### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en recul de 76 M€ (-1,3%). Cette évolution correspond principalement à un recul de 155 M€ des produits du trafic, fortement dégradés par le mouvement social du mois de juin. Le chiffre d'affaires généré par le nouveau contrat de restauration (74 M€) permet d'atténuer le repli.

##### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Voyages recule de +102 M€, et s'élève à 680 M€.

Alors que l'activité se contracte, la progression des charges exogènes, notamment les péages ferroviaires, reste soutenue : en 2014 l'effet prix a renchéri ces derniers de 82 M€. Ces évolutions défavorables ont été atténuées par des rationalisations et allègements de l'offre et par les premiers effets des plans de performance anticipés en 2014.

##### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de la branche se dégrade de 116 M€, pour s'établir à 276 M€ ; ce repli s'explique essentiellement par celui de la marge opérationnelle.

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

Le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence avait été affecté en 2013 par une dépréciation d'un montant de 34 M€. Par ailleurs entre 2013 et 2014 le résultat net d'Eurostar recule de 23 M€.

##### — Investissements nets

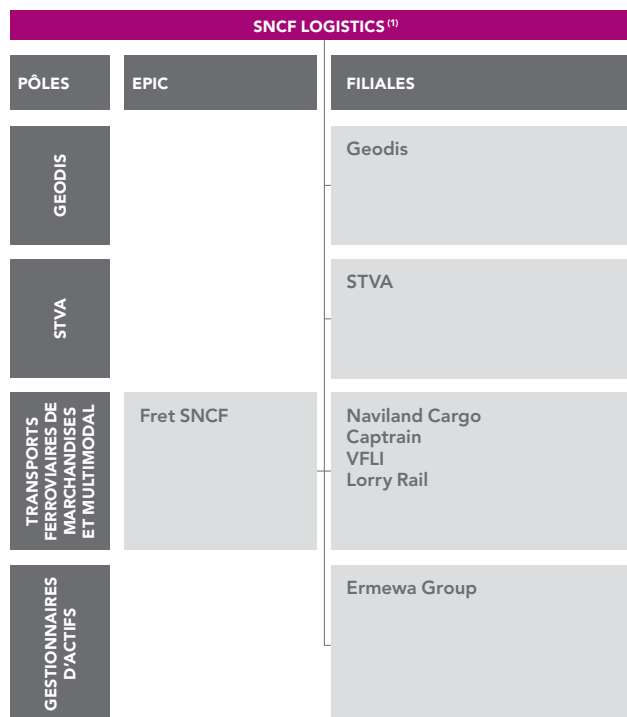
Les investissements 2014 de SNCF Voyages sont en recul par rapport à 2013 (-150 M€) ; en septembre 2013 la branche avait décaissé 146 M€ dans le cadre d'une levée d'option pour l'acquisition de 40 rames Euroduplex supplémentaires.

#### Perspectives 2015

— Les enjeux de la branche SNCF Voyages en 2015 consisteront à :

- réussir la transformation de Thalys en entreprise ferroviaire ;
- faire évoluer l'offre iDTGV avec de nouvelles dessertes vers le Sud-Est et l'Atlantique et la rationalisation des dessertes sur Nice, Annecy et sur l'axe Paris-Bordeaux ;
- poursuivre le développement commercial de TGV Italie (nouvel aller-retour Lyon-Milan, cabotage, offre spécifique liée à l'exposition universelle à Milan) ;
- assurer la montée en puissance du programme Porte-à-Porte.

#### 2.4. BRANCHE SNCF LOGISTICS (ANCIENNEMENT SNCF GEODIS)



<sup>(1)</sup> Anciennement SNCF GEODIS

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

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	8 812	8 891	-79
Marge opérationnelle (MOP)	431	337	94
MOP/CA aux bornes de la branche	4,8%	3,7%	
Résultat opérationnel courant	43	-118	161
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	33	-117	149
Investissements nets	-290	-299	8

<sup>(1)</sup> Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

#### Faits marquants

— L'exercice 2014 de la branche SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) a été marqué par de nombreux succès commerciaux :

#### Geodis

– Poursuite du développement international sur l'activité Freight Forwarding de Geodis grâce à l'obtention de nouveaux contrats (Alstom, ABB, H&M, Lego...) et à l'extension de son réseau international de hubs opérationnels (en particulier ceux dédiés à l'industrie pétrolière et gazière).

- Progression des activités logistiques de Geodis en Europe continentale avec la signature de plusieurs contrats significatifs :
  - gestion des flux Europe de Colgate pilotée à partir de la Hongrie ;
  - plateforme dédiée de 110000m<sup>2</sup> sur le campus logistique néerlandais pour AOC International B.V. and MMD Monitors & Displays ;
  - transport amont, entreposage et distribution des produits de l'enseigne Conforama.

**STVA:** accélération du développement sur la logistique des véhicules d'occasion (signature de deux contrats avec Renault Retail Group en France et Volkswagen VO en Allemagne) et développement de l'offre de services aux assureurs.

#### Transports Ferroviaires de Marchandises et Multimodal

– Gain de nouveaux contrats avec le sidérurgiste allemand Salzgitter Mannesmann Großrohrwerk GmbH (Fret SNCF et Captrain Deutschland) et Imeyris, spécialiste de l'extraction et de la transformation des minéraux (Fret SNCF et Captrain Italia).

– Renouvellement ou extension de contrats avec les Brasseries Kronenbourg, Saint-Gobain, Solvay Chimie, Rio Tinto Alcan et le ministère de la Défense.

**Gestionnaires d'actifs:** contrat avec Orlen Koltrans, filiale transport d'Orlen, premier groupe pétrolier polonais, étape déterminante dans le déploiement de l'offre Akiem sur le marché polonais et renouvellement des contrats liant Ermewa à Rail Cargo Logistics et Solvay.

– Geodis a annoncé la cession des activités Ciblex et Messagerie Italie. Ces opérations résultent d'une orientation stratégique consistant à positionner les activités Messagerie & Express sur les régions historiques ainsi que sur la messagerie traditionnelle et sur l'express industriel.

– Fret SNCF a fait circuler en janvier puis en avril un train de 1500 mètres de long et 4000 tonnes établissant ainsi un nouveau record d'Europe ; l'exploitation commerciale de ce type de train devrait se concrétiser dans le courant de l'année 2016.

#### Résultats de l'exercice 2014

##### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2014 est en baisse de 79 M€ (-0,9%) par rapport à 2013. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -85 M€ (le détail des variations de périmètre figure dans le point 1.1),
- un effet change pour -76 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 0,9% (+83 M€). La progression concerne les activités internationales du Freight Forwarding de Geodis ainsi que le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal, en croissance de 2,8%.

##### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de +94 M€; cette évolution est portée par Geodis (+43 M€) et le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal (+80 M€ dont Fret SNCF +63 M€ qui poursuit son plan de redressement).

##### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 161 M€ ; à la croissance de la marge opérationnelle s'ajoute notamment l'évolution de la variation nette des provisions (dotation nette de 66 M€ en 2014 contre une dotation nette de 111 M€ en 2013).

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

Le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence est affecté en 2014 par des dépréciations pour 9 M€.

##### — Investissements nets

Le volume des investissements de la branche ne présente pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent.

#### Perspectives 2015

— L'exercice 2015 se caractérisera par une nouvelle amélioration de la rentabilité de la branche, fondée sur la productivité et le développement commercial.

— La croissance organique devrait atteindre plus de 2% l'an prochain, avec, après trois années consécutives de baisse, une progression du chiffre d'affaires en France. À l'international, ce sont toujours les activités hors d'Europe qui tireront l'activité de la branche.

#### 2.5. BRANCHE GARES & CONNEXIONS

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

Créée au 1<sup>er</sup> janvier 2010, cette cinquième branche entend faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. Ses principales filiales sont AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe A2C (valorisation commerciale en gare).

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013 <sup>(1)</sup>	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	275	262	13
Marge opérationnelle (MOP)	251	244	7
MOP/CA aux bornes de la branche	21,3%	20,6%	
Résultat opérationnel courant	107	115	-8
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	107	115	-9
Investissements nets	-168	-131	-36

<sup>(1)</sup> Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

#### Faits marquants

— L'exercice 2014 a été marqué par les inaugurations des pôles d'échange multimodal de Montpellier Saint-Roch, Bourg-en-Bresse, Besançon-Viotte et Dax et des nouveaux bâtiments voyageurs de Cannes, Calais et Perpignan.

— Après l'inauguration des parvis aménagés de la gare de Paris-Saint-Lazare, les projets relatifs aux grandes gares parisiennes se sont poursuivis avec la signature de la promesse de convention pour la construction et l'exploitation des commerces de la gare de Paris-Montparnasse avec Altarea et la présentation aux parties prenantes du projet relatif à la rénovation et à l'extension de la gare de Paris-Austerlitz. Par ailleurs le chantier du terminal transmanche de Paris-Nord a lancé le début des travaux de la première gare d'Europe qui doivent durer cinq ans.

— Sur le plan des services et commerces en gare, le premier semestre a vu l'attribution pour dix ans à Selecta de l'exploitation du marché de la distribution automatique dans plus de 800 gares. En septembre la joint-venture constituée avec Relay pour la distribution de la presse en gare est entrée dans sa phase opérationnelle.



## Résultats de l'exercice 2014

### — Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en progression de 13 M€ (+4,8%). Cette évolution est notamment due à la croissance des redevances de concessions et à celle du chiffre d'affaires généré par la filiale AREP.

### — Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche croît de +7 M€ entre 2013 et 2014. L'essentiel de cette hausse porte sur les redevances de concessions.

### — Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 8 M€; la croissance de la marge opérationnelle a été plus que compensée par la hausse des dotations aux amortissements de 8 M€ et par l'évolution de 8 M€ de la variation nette des provisions.

### — Investissements nets

La croissance du volume d'investissements de la branche Gares & Connexions (+36 M€) est liée au programme de modernisation et de rénovation des gares tant en Île-de-France (schéma directeur d'accessibilité) qu'en province (pôles d'échanges multimodaux).

### Perspectives 2015

— Les investissements sur fonds propres de la branche en 2015 doivent s'élever à plus de 200 M€ dont près de 40 M€ au titre des gares Transilien. Hors périmètre Transilien, les investissements vont se porter sur les pôles d'échange multimodaux de Paris-Austerlitz, Paris-Montparnasse, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Nord et Bordeaux-Saint-Jean ainsi que sur des programmes de développement de services et de mise aux normes réglementaires (accessibilité, information voyageurs, inter-modalité).

— À la suite de la décision rendue par l'Araf le 3 février 2015 sur le différend qui l'oppose au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Gares & Connexions est amenée à adapter son modèle économique et élaborer de nouvelles prévisions de résultat (voir point 3 Evénements postérieurs à la clôture).

## 3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

### 3.1. INVESTISSEMENTS NETS

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013	Évolution	
Investissements nets	-2168	-2240	72	-3%
Cessions	436	331	105	+32%
<b>Investissements nets des cessions</b>	<b>-1733</b>	<b>-1909</b>	<b>177</b>	<b>-9%</b>

Les investissements nets, en diminution de 72 M€ par rapport à 2013, s'établissent à 2 168 M€ au 31 décembre 2014.

Au cours de l'exercice les activités suivantes ont vu leur volume d'investissements croître :

- TER avec la livraison des nouveaux matériels RégioJolis et Regio2N ;
- Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal (branche SNCF Logistics, anciennement SNCF Geodis) avec des investissements relatifs aux autoroutes ferroviaires et des acquisitions de matériels roulants ;
- Gares & Connexions avec des opérations de rénovation et de développement des gares et pôles d'échanges multimodaux de son périmètre.

Le montant des cessions est en progression de 105 M€ par rapport à 2013 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

### 3.2. ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Évolution
Dette non courante	13 799	14 227	-428
Créance non courante	-4 389	-4 375	-14
<b>Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>9 410</b>	<b>9 852</b>	<b>-441</b>
Dette courante	4 972	3 603	1 369
Créance courante	-6 977	-6 071	-906
<b>Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>-2 005</b>	<b>-2 469</b>	<b>463</b>
<b>Endettement net</b>	<b>7 405</b>	<b>7 383</b>	<b>22</b>
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	1,1	1,1	
<b>Endettement net des activités poursuivies ajusté de l'endettement net de la branche SNCF Infra</b>	<b>7 125</b>	<b>7 012</b>	<b>113</b>

Le groupe a revu la définition de son endettement net ainsi que les critères d'inclusion d'un actif ou passif financier dans cet indicateur : les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle sont maintenant exclus de son calcul (voir note 23 des comptes consolidés annuels). L'endettement net au 31 décembre 2013 a été recalculé en conséquence.

L'endettement net s'élève à 7,4 milliards d'euros au 31 décembre 2014, soit un gearing (Endettement net/Fonds propres) de 1,1 (1,1 à fin 2013). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 3,0 fin 2013 à 3,1 fin 2014. Cependant, ajusté de l'endettement net de la branche SNCF Infra (voir note 23 des comptes consolidés annuels), ce ratio est de 3,0 fin 2014.

Au cours de l'exercice 2014, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	7 383
CAF	-2058
Investissements nets	2168
Cessions	-436
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-30
Croissance externe nette	95
Variation BFR d'exploitation	181
Dividende versé à l'État	175
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	244
Variation BFR d'impôt	-325
Autres	7
<b>Endettement net à la clôture</b>	<b>7 405</b>

### 3.3. SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de 0,4 milliard d'euros alors que la dette courante augmente de 1,4 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la hausse des dettes de trésorerie et de la trésorerie passive pour +0,7 milliard d'euros ;
- de la variation de juste valeur des passifs financiers pour +0,7 milliard d'euros ;
- de l'émission de nouveaux emprunts obligataires pour +0,3 milliard d'euros ;
- de remboursements d'emprunts auprès des établissements de crédit pour -0,4 milliard d'euros ;
- de remboursements de dettes de location-financement pour -0,5 milliard d'euros.

La créance courante progresse de 0,9 milliard d'euros tandis que la créance non courante est stable, ce qui provient :

- de la variation de juste valeur des dérivés pour +0,5 milliard d'euros ;
- de la hausse de la trésorerie pour +0,3 milliard d'euros ;
- de la hausse des dépôts versés pour +0,2 milliard d'euros ;
- de la hausse des dérivés de taux et change pour +0,1 milliard d'euros ;
- de la baisse des valeurs mobilières de placement pour -0,3 milliard d'euros.

L'EPIC Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 93% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture. La dette à long terme du groupe SNCF Mobilités est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	14-oct.-14
Moody's	Aa2	Négative	25-nov.-14
Fitch	AA	Stable	19-déc.-14

### 3.4. EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ

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

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

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

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle). Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit dans les comptes consolidés annuels.

## 4. ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Écarts d'acquisition	1 385	1 354
Immobilisations incorporelles	1 086	1 260
Immobilisations corporelles	14 317	15 007
Actifs financiers non courants	5 822	5 461
Titres mis en équivalence	956	1 058
Impôts différés actifs	1 172	994
<b>Actifs non courants</b>	<b>24 737</b>	<b>25 134</b>
Actifs d'exploitation	6 354	8 511
Actifs financiers courants	1 611	1 118
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 408	5 060
<b>Actifs courants</b>	<b>13 374</b>	<b>14 689</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés	4 086	1
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>42 197</b>	<b>39 823</b>
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 177	1 879
Résultat net de l'exercice	605	-180
<b>Capitaux propres groupe</b>	<b>6 753</b>	<b>6 670</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	105	99
<b>Capitaux propres totaux</b>	<b>6 857</b>	<b>6 769</b>
Engagements envers le personnel non courants	1 456	2 044
Provisions non courantes	1 037	874
Passifs financiers non courants	13 813	14 235
Impôts différés passifs	486	238
<b>Passifs non courants</b>	<b>16 793</b>	<b>17 390</b>
Engagements envers le personnel courants	218	180
Provisions courantes	265	264
Dettes d'exploitation	9 989	11 613
<b>Passifs d'exploitation</b>	<b>10 472</b>	<b>12 057</b>
Passifs financiers courants	4 972	3 603
<b>Passifs courants</b>	<b>15 444</b>	<b>15 660</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	3 103	4
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>42 197</b>	<b>39 823</b>
Gearing (Endettement net/Fonds propres)	1,1	1,1
Endettement net/Marge opérationnelle	3,1	3,0

Suite à la réforme du ferroviaire et conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice), le groupe a reclassé sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014 les éléments suivants :

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

Les informations détaillées sur ces reclassements sont présentées en note 27 des comptes consolidés annuels.

Hormis ces reclassements l'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2014 les variations significatives suivantes :

- une diminution des immobilisations incorporelles nettes de 43M€ notamment du fait, d'une part des acquisitions nettes de cessions pour +201M€ et d'autre part des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -260M€ ;
- une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 471M€ du fait principalement des acquisitions nettes de cessions pour +1 591M€, des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -1 316M€ et de la réévaluation du composant amiante relatif au matériel roulant ferroviaire pour +177M€ ;
- une amélioration du besoin en fond de roulement de 70M€ ;
- une augmentation des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le dividende versé à l'Etat actionnaire (-175M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-197M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel à prestations définies (-216M€), la variation des écarts de conversion (+22M€) et le résultat net de la période (+605M€) ;

- la hausse des engagements envers le personnel de 324M€ principalement en lien avec la baisse du taux d'actualisation ;
  - l'augmentation des provisions pour un montant de 281M€ dont 231M€ de provisions pour coûts liés à l'amiante.
- Les variations sur les actifs et passifs financiers sont analysées dans le point 3.3.

## 5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (DEVENU SNCF RÉSEAU AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015) ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF Mobilités reçoit :

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

— d'autre part des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de la branche SNCF Proximités.

### 5.1. COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires du groupe réalisé avec RFF (devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015), les Régions, le STIF et l'Etat :

Le chiffre d'affaires réalisé avec RFF est presque uniquement porté par la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir point 1.2 des événements majeurs de l'exercice). De ce fait ce chiffre d'affaires est reclassé sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	3 315	3 269	46
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	<i>865</i>	<i>864</i>	<i>1</i>
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	<i>2 450</i>	<i>2 405</i>	<i>45</i>
Travaux pour RFF	2 101	1 905	196
<b>Total RFF</b>	<b>5 416</b>	<b>5 174</b>	<b>242</b>
Compensations tarifaires régionales	509	473	36
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	3 998	3 833	165
<b>Total Régions et STIF</b>	<b>4 507</b>	<b>4 306</b>	<b>201</b>
Presse	-	3	-3
Tarifs sociaux	26	38	-12
Défense	154	162	-8
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	276	292	-16
<b>Total État</b>	<b>455</b>	<b>495</b>	<b>-39</b>
<b>TOTAL</b>	<b>10 379</b>	<b>9 975</b>	<b>404</b>

L'évolution du chiffre d'affaires réalisé vis-à-vis de RFF découle d'un accroissement des opérations d'entretien de l'infrastructure ferroviaire et des investissements réalisés pour le compte du propriétaire du réseau.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et le STIF et les compensations tarifaires augmentent de 201M€ par rapport à 2013 en lien avec les mécanismes d'indexation des contrats.

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

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

En millions d'euros	Année 2014	Année 2013	Variation
Subventions d'exploitation	41	99	-58
Encaissement sur actifs financiers de concession <sup>(1)</sup>	906	645	262
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	205	286	-82
<b>Total</b>	<b>1 152</b>	<b>1 030</b>	<b>123</b>

<sup>(1)</sup> Dont 30M€ lié à la convention des Trains d'Équilibre du Territoire (19M€ en 2013).

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

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

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

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

## 6. VOLET SOCIAL

### 6.1. EFFECTIFS MOYENS

	31/12/2014	31/12/2013	Variation	Variation à périmètre constant et hors transferts internes <sup>(2)</sup>	
Branche SNCF Infra	52 193	51 143	+2,1%	1 050	+1,8%
Branche SNCF Proximités	82 239	67 360	+22,1%	14 879	+4,5%
dont groupe Keolis	51 602	48 665	+6,0%	2 936	+5,5%
Branche SNCF Voyages	23 813	24 764	-3,8%	-951	-2,9%
Branche SNCF Logistics <sup>(1)</sup>	43 517	45 543	-4,4%	-2 026	-3,8%
dont groupe Geodis	30 312	31 255	-3,0%	-942	-2,0%
Gares & Connexions	3 416	3 303	+3,4%	112	+3,4%
Fonctions communes et participations	40 586	52 457	-22,6%	-11 871	-1,3%
<b>TOTAL</b>	<b>245 763</b>	<b>244 570</b>	<b>+0,5%</b>	<b>1 193</b>	<b>+0,4%</b>

<sup>(1)</sup> Anciennement SNCF Geodis

<sup>(2)</sup> Effets périmètre significatifs :  
 – Groupe Keolis : acquisitions Nettbus Danemark (+153) et Picavet / STACA (+79) ;  
 – Groupe Geodis : cessions Ciblex et Messagerie italienne (-321) ;  
 – Fonctions communes et Participations : prise de contrôle de Orféa (+296) ;  
 – Les transferts internes concernent la « décentralisation » de moyens de production (entretien du matériel roulant, conduite et accompagnement des trains) vers les activités voyageurs de l'EPIC Mobilités.

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

— La branche SNCF Infra voit ses effectifs croître du fait des travaux de modernisation et de développement du réseau.

— La hausse des effectifs observée sur la branche SNCF Proximités s'explique principalement par la croissance

de Keolis dans l'interurbain (+558) et à l'international (+1 933, notamment aux Etats-Unis).

— La diminution des effectifs SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) est une conséquence d'un ralentissement de l'activité observé sur certains métiers de cette branche.

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

	Exercice 2014	Exercice 2013	Exercice 2012	Exercice 2011	Exercice 2010	Exercice 2009
Société mère <sup>(1)</sup>	154 272	155 371	156 110	156 047	157 894	161 771
Filiales	91 491	89 200	87 844	89 043	83 084	38 326
<b>TOTAL</b>	<b>245 763</b>	<b>244 570</b>	<b>243 954</b>	<b>245 090</b>	<b>240 978</b>	<b>200 097</b>

<sup>(1)</sup> Y compris effectif détaché.

## 6.2. PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2014

Deux accords collectifs d'entreprise ont été signés dans l'EPIC Mobilités avec les organisations syndicales représentatives :

— avenant n°1 à l'accord collectif du 6 novembre 2013 mettant en place un régime de remboursement de « frais de santé » au bénéfice du personnel de l'EPIC Mobilités relevant du régime général de la Sécurité Sociale signé le 27 mai 2014;

— accord salarial 2014 signé le 7 juillet 2014.

## 7. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Dans un contexte toujours tendu :

— hausse limitée du PIB à +1,0%;

— légère hausse sur le transport de marchandises;

— une concurrence intermodale (aérien et covoiturage) forte pour le monde Voyageurs avec la baisse du prix du pétrole;

— fortes contraintes financières pesant sur les Autorités Organisatrices;

— impact persistant des travaux sur la production ferroviaire avec des ralentissements des vitesses et des pertes de clientèle;

— ouverture attendue du marché du bus longue distance au second semestre 2015.

Le groupe SNCF Mobilités se donne cependant des objectifs ambitieux avec une croissance de chiffre d'affaires supérieure à +3% à périmètre et change constants tirée par l'international.

La part du chiffre d'affaires à l'international devrait progresser pour atteindre 27% à 8 Mds€ (y compris Eurostar).

Gage des performances futures, la politique d'investissements sur fonds propres reste soutenue à 2,1 Mds€.

Cependant, certains sujets, que SNCF Mobilités ne peut résoudre seul, devront impérativement être traités en 2015 :

— Le modèle économique de l'activité TGV doit être révisé en profondeur alors que son niveau de rentabilité a fortement reculé en dépit d'efforts de productivité conséquents (10,4% de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires en 2014 contre plus de 18% en 2007 – hors péages ferroviaires, la marge est en progression entre 2012 et 2014).

— Le déficit croissant de l'activité Intercités (320M€ en 2015 financés à 95% par SNCF Mobilités) qui subit depuis 5 ans une baisse de son trafic sans que les modifications de dessertes permettant d'y faire face ne soient aujourd'hui actées. Sur la période 2011-2015, Intercités aura consommé 1,4Md€ de trésorerie opérationnelle, soit une fois et demi celle consommée par Fret SNCF. La commission Duron « Avenir des trains d'équilibre du territoire » (TET), mise en place par le secrétaire d'État aux Transports, conduit les travaux et rendra ses conclusions à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2015. L'urgence de prendre des décisions est redoublée par l'ouverture du marché du bus longue distance qui impactera en premier lieu l'activité des Trains d'Équilibre du Territoire.

— Enfin, le modèle économique des Gares doit être repensé afin d'établir un niveau de rentabilité attendu conforme à la politique d'investissement menée.

# RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE (RSE)

Ce volet RSE présente une première vue des informations extra-financières disponibles, qui concernent principalement l'EPIC et le cas échéant les filiales du Groupe. Le rapport RSE complet, conforme au décret d'application de la loi Grenelle 2 (articles 225 et 226), sera publié au mois de mai 2015.

## 1. SNCF MOBILITÉS ET LA RSE – 4 ENJEUX ET 12 ENGAGEMENTS

La politique RSE du Groupe s'articule autour de 4 enjeux qui couvrent les dimensions de la RSE :

- un enjeu clients: permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises,
  - un enjeu environnemental: réduire notre empreinte environnementale,
  - un enjeu salariés: favoriser le développement humain,
  - un enjeu collectivités: contribuer au dynamisme des territoires.
- Des valeurs et principes viennent encadrer ces engagements.

Cette politique RSE s'appuie en transverse sur la politique des ressources humaines et de l'éthique en transverse, sur les politiques des branches et activités en matière de mobilité et de management environnemental et sur l'ensemble des acteurs pour les actions sociétales participant au développement des territoires.

La politique RSE du Groupe, et plus largement les enjeux du développement durable, font l'objet de formations dispensées depuis 2011 par l'Université SNCF. Il s'agit de donner les clés de la construction d'une politique RSE aux managers au niveau de leur entité. Des formations sur les sujets environnementaux et sociétaux sont également dispensées à destination des salariés de l'entreprise en charge du déploiement des politiques et de la mise en œuvre des actions dans les régions et/ou les sites de production.

Les 4 enjeux de la politique RSE du Groupe sont déclinés en 12 engagements. Ils font l'objet, pour la plupart d'entre eux, d'objectifs chiffrés et d'indicateurs de suivi pilotés via le Système d'Information Développement Durable.

### Enjeu clients: permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises

- **Engagement 1:** Garantir la sécurité pour les voyageurs et les marchandises
- **Engagement 2:** Améliorer la satisfaction des clients
- **Engagement 3:** Développer le porte-à-porte
- **Engagement 4:** Favoriser les nouvelles mobilités à moindre impact

### Enjeu environnement: réduire notre empreinte environnementale

- **Engagement 5:** agir pour le climat et la transition énergétique
- **Engagement 6:** maîtriser nos impacts environnementaux
- **Engagement 7:** développer l'économie circulaire

### Enjeu salariés: favoriser le développement humain

- **Engagement 8:** porter attention aux collaborateurs: santé, sécurité, vivre ensemble et QVT
- **Engagement 9:** contribuer au développement des collaborateurs
- **Engagement 10:** construire une vision partagée de l'avenir

### Enjeu collectivités: contribuer au dynamisme des territoires

- **Engagement 11:** agir pour les personnes en fragilité
- **Engagement 12:** contribuer à l'économie locale

### Valeurs et principes

Consciente que sa responsabilité sociétale va de pair avec son attachement à des valeurs et principes éthiques, l'entreprise s'emploie à développer et mettre en œuvre des politiques en matière d'éthique des affaires et de respect des Droits de l'Homme, de transparence, de promotion de la RSE dans sa sphère d'influence et d'innovation.

## 2. ENJEU CLIENTS : PERMETTRE UNE MOBILITÉ DURABLE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Pour répondre aux fortes attentes de ses parties prenantes, deux priorités parmi les trois<sup>(1)</sup> définies dans le projet d'entreprise Excellence 2020 s'inscrivent directement dans cet enjeu :

- satisfaire les dix millions de clients du quotidien,
- généraliser les solutions porte-à-porte et le voyage personnalisé.

Réseau 2020 fixe comme ambition de faire du réseau français l'un des plus sûrs et des plus réguliers au monde.

### ENGAGEMENT 1

#### — Garantir la sécurité pour les voyageurs et les marchandises

#### La sécurité de l'exploitation

Suite à l'accident de Brétigny et à la collision de Denguin, le Groupe a notamment lancé une enquête interne sur la sécurité en septembre 2014. Sur les 152000 agents interrogés, 52000 ont répondu sur différents sujets tels que les pratiques, la formation, les procédures, les moyens, etc. Les résultats, encourageants, vont permettre à l'entreprise de progresser.

<sup>(1)</sup> 3<sup>ème</sup> priorité : porter l'international à 30% du CA en 2018

Cette enquête sera renouvelée chaque année sur un échantillon adapté.

Le programme Vigirail, lancé par le Groupe et RFF (devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015) en 2013 pour la période 2014-2017, qui vise à renforcer la surveillance des voies et à moderniser la maintenance du réseau ferroviaire. Il intègre notamment les actions menées en réponse aux recommandations émises par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans son rapport d'étape rendu public le 10 janvier 2014. Parmi celles-ci : intensification du renouvellement des aiguillages, analyse et contrôle des rails par vidéo, renforcement de la traçabilité, surveillance des infrastructures par la digitalisation, renforcement et simplification des référentiels de maintenance et amélioration du niveau de maîtrise des assemblages boulonnés.

### La sécurisation des espaces

Pour faire face aux attentes légitimes de nos clients, le Groupe forme et déploie 2800 agents chargés de la sûreté ferroviaire. Dans ses missions de prévention et de sécurisation, cette direction collabore quotidiennement avec la police, la gendarmerie, les douanes mais aussi les parquets. En 2014, au-delà des nombreuses opérations conjointes et coordonnées, et des échanges en matière de bonnes pratiques, deux conventions expérimentales ont été signées avec la gendarmerie nationale afin de spécifiquement renforcer la lutte contre les vols de métaux et la sécurisation des trains et des gares des bouts de ligne en en Île-de-France et en province.

Le Groupe mène également des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et limiter les actes d'incivilité ou de malveillance en milieu ferroviaire. Dispositif historique du Groupe consacré par un partenariat avec le Ministère de l'Education Nationale, les interventions en milieu scolaire sensibilisent chaque année environ 230000 jeunes à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports collectifs. Ces interventions, qui s'étendent du CM1 à la terminale, sont réalisées par un réseau de 450 salariés volontaires et spécifiquement formés au programme « Voyageur et citoyen », fondé sur la pédagogie par l'expérience et décliné pour chaque tranche d'âge.

Le Groupe fait également appel à des médiateurs sociaux à bord de ses trains afin de renforcer le lien social entre voyageurs et acteurs de l'espace public. Il travaille en partenariat avec des organisations reconnues de la médiation sociale. Leurs agents, en contact constant avec les voyageurs, ont pour mission de lutter contre les incivilités, d'apaiser les tensions et de définir les règles du « mieux vivre ensemble » en favorisant le dialogue.

Ces dispositifs s'intègrent dans le cadre d'une politique globale de prévention et de gestion des incivilités dans laquelle le Groupe s'est officiellement engagé depuis 2012.

## ENGAGEMENT 2

### — Améliorer la satisfaction des clients

#### La ponctualité

Pour faire face à la croissance du trafic ferroviaire et la fluidifier, 1000 chantiers de modernisation du réseau ont été programmés en 2014, dont 100 en Ile de France. Cela représente plus de 1000km de voies renouvelées. La planification de « fenêtres travaux », plages horaires programmées et répétitives, souvent identiques tous les jours de l'année, permet d'éviter les variations de temps de parcours pour les voyageurs. Par ailleurs, le plan « haut débit voyageurs » lancé en zone urbaine dense permet de repenser l'exploitation en Ile de France et sera déployé ensuite dans les grandes agglomérations.

#### Objectifs :

- réduire de 20% les incidents liés à une mauvaise fiabilité du réseau national (d'ici à 2020);

- hisser le niveau de satisfaction des clients Transilien à 75% (d'ici à 2020).

#### Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)

Art.225		2012	2013	2014
I-3°-b)	% de clients satisfaits de Transilien (situations normales et perturbées)	72	69,4	68

La satisfaction liée à la qualité de service a progressé au premier semestre. Elle a malheureusement pris fin en juin du fait des conséquences des mouvements sociaux et des aléas de production sur la ligne C (incendie des Ardoines). Toutefois, l'amélioration des résultats en fin d'année (70% en décembre) pose les bases d'une dynamique favorable pour 2015.

#### L'information clients

De nombreux outils ont été mis en place en 2014 afin d'améliorer l'information clients. Ainsi, le Groupe a développé SNCF MAPS, carte interactive du réseau ferroviaire français, qui permet de visualiser la circulation des trains en temps réel. « Communauté Train », un site mobile permettant aux clients d'échanger entre eux, a également été mis en place. De son côté, la plateforme de contenu « 96minutes » lancée par Transilien apporte tous les mois des réponses aux questions que les voyageurs se posent sur leurs services.

En cas de situation perturbée, les « gilets rouges » viennent renforcer la prise en charge de l'accueil du public dans les gares. Sur la base du volontariat, ce dispositif vise à améliorer l'information voyageurs lors d'incidents majeurs pouvant rendre difficile la situation des clients en gare. Ces agents volontaires aux profils variés bénéficient d'une formation et vont ensuite à la rencontre des voyageurs.

#### L'accessibilité tarifaire des offres

Aujourd'hui, 8 millions de personnes sont en situation de précarité énergétique et de mobilité (plus de 15% du budget pour le chauffage et l'essence). Simplifier les prix, permettre les comparaisons et rendre le train plus accessible financièrement sont les objectifs fixés par le Président. Le Groupe est déjà engagé dans une politique volontariste de petits prix, notamment grâce à OUIGO, IDTGV et Prem's. Le dispositif digital [www.sncf.com/voyagezmoinscher](http://www.sncf.com/voyagezmoinscher) explique et valorise toutes les initiatives du Groupe pour renforcer l'accessibilité tarifaire pour tous en répertoriant tous les outils et en incitant les voyageurs à faire leurs choix en fonction de leur profil et de leurs motivations.

**Objectif : Poursuivre cette politique d'accessibilité des offres ferroviaires.**

#### Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)

Art.225		2012	2013 <sup>(1)</sup>	2014 <sup>(1)</sup>
I-3°-a)	% des billets TGV à petits prix (Prem's, IDTGV, Ouigo)	-	15,9%	18,5%

<sup>(1)</sup> à fin novembre

Les offres Prem's, IDTGV et OUIGO ont permis à 1 voyageur sur 5 de partir à petit prix.



**L'accessibilité physique pour tous les voyageurs**

Le Groupe poursuit son travail de mise en accessibilité des gares, des trains, de l'information voyageurs et des services dédiés, entamé depuis une dizaine d'années. La Délégation à l'Accessibilité et aux Voyageurs Handicapés SNCF, qui anime cette politique d'accessibilité, concrétise les solutions élaborées avec les associations nationales représentatives des personnes en situation de handicap. À leur demande, un rapport des actions menées est désormais édité chaque année.

Le Groupe met en place différents services afin de faciliter les déplacements de ses clients handicapés et à mobilité réduite, comme Accès Plus, le service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement jusqu'à la place dans le train, disponible dans 360 gares. En 2014, plus de 424 000 prestations Accès Plus ont été commandées.

Le Social Good Lab, lancé en 2013, continue par ailleurs son développement avec une nouvelle session de recrutement d'entreprises, entre décembre 2014 et février 2015. Le but est de favoriser l'émergence et le développement de start-up innovantes en matière sociale ou environnementale. Le Groupe constitue l'un des acteurs phares de ce projet en mettant à contribution son expertise concernant l'accessibilité pour tous.

**Objectif: mettre en accessibilité physique, par un programme de rénovation ou de création, les gares et les trains et développer des services en complément pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.**

**ENGAGEMENT 3**

**— Développer le porte-à-porte pour les voyageurs et les marchandises**

Un des trois objectifs de la vision stratégique Excellence 2020 est de s'engager à généraliser les solutions porte-à-porte. Les offres existantes sont amenées à être généralisées et industrialisées dans les 15 mois à venir: combinaison des modes et des opérateurs, information multimodale, vélo et auto en libre-service, covoiturage pour les voyageurs, solutions globales et multimodales pour les marchandises.

Le Groupe lance par ailleurs une application smartphone tout-en-un qui facilite et simplifie le déplacement de bout en bout, en combinant plusieurs modes de transport. Elle regroupe ainsi toutes les applications d'informations et deviendra progressivement l'application du porte-à-porte.

Pour les voyageurs, il s'agit de faciliter l'usage des transports publics et actifs dont l'efficacité énergétique est nettement meilleure que celle de la voiture et de l'avion, et de favoriser les solutions « bas carbone » en complément du train pour le dernier kilomètre. iDCAB permet de réserver, avec son billet TGV, un véhicule avec chauffeur ou taxi. iDVROOM est une offre de covoiturage ciblée sur le domicile-travail et le parcours vers ou depuis une gare.

Aujourd'hui, les gares sont devenues des lieux de vie connectés à la ville et placés au cœur de toutes les mobilités. Les gares évoluent et deviennent donc de véritables centres multimodaux, permettant de passer d'un mode de transport à un autre dans un même lieu (TGV, TER, auto-partage, autobus, vélo...) afin de fluidifier les voyages. Ce projet permet en outre de faciliter l'arrivée, au plus près des gares, de modes émergents ou respectueux de l'environnement, tels que les abris à vélos fermés, l'information sur leur disponibilité ou encore la location de scooters électriques.

Depuis le stationnement jusqu'aux modes de transports dits lourds, en passant par le bus, le car, ou encore des modes plus doux, Keolis a aussi mis en place des solutions pratiques

dans les gares. C'est le cas des bornes interactives à Lille, ou encore de la billettique intégrée KorriGo en Bretagne.

**Objectif: des solutions porte-à-porte accessibles à tous les voyageurs d'ici 2020.**

**ENGAGEMENT 4**

**— Favoriser les nouvelles mobilités à faible impact**

**Pour les voyageurs**

Un grand nombre d'actions sont lancées afin de favoriser de nouveaux usages des véhicules (l'auto-partage...) ou d'innovations technologiques, comme l'usage des véhicules électriques en complément du train: Wattmobile propose notamment la location de scooters et de véhicules électriques dans une vingtaine de gares françaises afin d'effectuer ses derniers kilomètres de manière écologique. En proposant ce service d'écomobilité inédit, Wattmobile s'inscrit pleinement dans la démarche du Groupe. IDVROOM, plateforme de covoiturage courte distance mise en ligne par le Groupe en septembre 2014, permet également de déposer ou trouver le trajet voulu, de choisir les options de voyages souhaitées et d'effectuer une mise en relation des covoitureurs pour le parcours domicile-gare. En plus de favoriser l'usage partagé de la voiture, ce lancement s'inscrit dans la stratégie de porte-à-porte de l'entreprise en étoffant son offre proposée aux clients.

**Pour les marchandises**

Les entreprises sont de plus en plus attentives à l'empreinte carbone de leurs produits. Dans cette optique, le choix du transport devient décisif.

SNCF Logistics propose à ses clients une offre globale multimodale toujours moins émettrice de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques tout au long de la chaîne logistique. La diversité des métiers et la complémentarité des modes d'acheminement permettent la mise en place de plans de transport qui tiennent compte de la nature des marchandises, des distances à parcourir et des délais à respecter tout en intégrant la performance environnementale. Des solutions alternatives, comme le transport combiné rail-route, sont ainsi proposées. Avec les autoroutes ferroviaires, une des solutions de report modal massifiées sur longue distance, des trains de 850 m circulent sur le réseau, soit 48 semi-remorques transportées, et des trains de 1 050 m soit 60 semi-remorques devraient circuler d'ici à 2020. Par ailleurs, le projet d'allongement des trains de marchandises avec « les doubles trains » renforcera la compétitivité du fret ferroviaire.

Pour le transport routier, différents outils d'informatique embarquée permettent d'optimiser la performance environnementale des flux de transport. En améliorant l'ordonnancement des tournées, ces outils permettent de réduire les distances parcourues et donc les consommations de gasoil et les émissions de GES. La consommation des véhicules est aussi réduite grâce aux pneumatiques basses consommations, au bridage des moteurs et à la mise en place de formation à l'éco-conduite. La flotte de véhicules est renouvelée en continu avec des véhicules Euro 5 et au-delà.

**Objectif: proposer une offre globale, multimodale toujours moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques tout au long de la chaîne logistique.**

**Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)**

Art.225	2012	2013	2014
Tonnes de CO <sub>2</sub> évitées grâce aux autoroutes ferroviaires (en milliers)	50	59	60



En 2013, plus de 58 700 tonnes de CO<sub>2</sub> ont été économisées grâce au service d'autoroute ferroviaire sur les axes Aiton - Orbassano (autoroute ferroviaire alpine) et Bettembourg - Le Boulou (Lorry Rail).

En 2014, une progression supplémentaire a été enregistrée, puisque plus de 60 000 tonnes de CO<sub>2</sub> ont été évitées. Cette croissance est liée au taux de remplissage des trains : plus de 93% de moyenne annuelle pour Lorry Rail.

### 3. ENJEU ENVIRONNEMENT : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Depuis maintenant une quinzaine d'années, le Groupe a mis en œuvre une politique de réduction de son empreinte environnementale. Une démarche qui passe par la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, par la maîtrise des nuisances et des risques environnementaux liés à ses activités industrielles et commerciales. S'est ainsi constitué progressivement un réseau d'acteurs dédiés à l'environnement au sein des Branches du Groupe, des activités supports et des régions, ainsi qu'au sein des établissements.

#### ENGAGEMENT 5 — Agir pour le climat et la transition énergétique

Dans le cadre d'Excellence 2020 et en cohérence avec ses engagements environnementaux, le Groupe s'investit pour réduire son niveau de consommation d'énergie, en sécuriser l'approvisionnement et maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Cette démarche s'appuie sur des outils (Système d'information Développement Durable et Bilan des émissions de GES) et stratégies de la Direction du Développement Durable. La Direction de l'Énergie est en charge des achats d'énergie et du pilotage des programmes d'économie d'énergie (traction et bâtiments). Les Branches agissent pour l'optimisation énergétique des plans de transport et l'amélioration de l'efficacité CO<sub>2</sub> de la mobilité par l'augmentation de la fréquentation des trains.

L'entreprise a engagé en 2014 le projet « Économie d'Énergie de Traction » qui va se traduire par l'installation de compteurs d'énergie embarqués dans les trains (premiers compteurs en cours d'installation dans les TGV). Elle a également initié le programme « Énergies Lights » de sensibilisation aux écogestes afin de maîtriser les consommations dans ses multiples bâtiments.

Concernant le transport routier, différents outils d'informatique embarquée permettent d'optimiser la performance environnementale des flux de transport.

#### Objectifs :

- réduire de 20% la consommation d'énergie pour la traction et de 20% pour le fonctionnement des bâtiments d'ici 10 ans (2022);
- réduire de 40% les émissions de GES pour le trafic ferroviaire de voyageurs entre 1990 et 2020 (14,92g/voyageurs.km en 1990) et de 30% pour les marchandises (11.21g/tonnes.km en 1990).

#### Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)

Art.225	2012	2013	2014
I-2°-d) Émissions de CO <sub>2</sub> de la traction ferroviaire (thermique et électrique – en milliers de tonnes)	881	879	825
I-2°-c) Consommation totale d'énergie pour la traction des trains (milliers de TEP)	783	781	744

L'année 2014 a vu la consommation d'énergie de traction du Groupe baisser de 4,7% par rapport à 2013. Cette baisse résulte principalement des évolutions structurelles du trafic (liées au contexte économique) et d'un choc conjoncturel lié aux mouvements sociaux de juin. Des conditions météorologiques favorables ont conforté cette baisse. La plus forte diminution des émissions de CO<sub>2</sub> résultantes (-6,1% par rapport à 2013) provient d'une baisse deux fois plus importante des consommations de gazole par rapport à celle de l'électricité de traction.

#### ENGAGEMENT 6 — Maîtriser nos impacts environnementaux

##### Le management environnemental et la maîtrise des risques environnementaux

La généralisation des certifications ISO 14001 et le déploiement des Systèmes de Management Environnementaux «SME adaptés» aux activités se poursuit, avec par exemple la définition au sein d'une région (Champagne Ardenne) des outils permettant aux établissements voyageurs d'élaborer leur SME adapté.

Face au renforcement de la réglementation, la maîtrise de la conformité sur les enjeux environnementaux significatifs est une priorité. Les modifications de la réglementation ICPE sont maîtrisées grâce à une démarche de mise à jour de la codification de nos installations initiée en 2014. Par ailleurs, les principaux contrats d'élimination des déchets dangereux ont été revus et environ cinq cents salariés ont été formés sur tous les principaux thèmes de l'environnement.

Le Groupe a élaboré à la demande du préfet de la région Ile de France un document d'organisation pour faire face à la survenue d'une crue importante de la Seine (type 1910).

##### Le bruit

Dans le domaine du bruit, le Groupe poursuit son programme de recherche, une présence technique active sur le plan réglementaire et normatif et l'amélioration de ses processus et de ses équipements. Le déploiement de nouveaux trains tels que le Regiolis y contribue également.

##### L'eau

Face aux pressions croissantes sur la ressource en eau et aux risques associés, le Groupe travaille à la formalisation d'une politique de l'eau visant à réduire ses consommations. Elle vise également à maîtriser et limiter ses rejets aqueux en provenance des activités industrielles. Elle cherche en outre à réduire l'impact des infrastructures et ouvrages ferroviaires sur les écosystèmes et le milieu aquatique, notamment dans le cadre des travaux neufs ou de rénovation et dans le cadre de sa gestion opérationnelle. Ainsi, le référentiel permettant la prise en compte de l'environnement dans les marchés de travaux, dont la prévention des pollutions aqueuses et la préservation des ressources en eau, a été revu en août 2013 et déployé en 2014.

##### La biodiversité

De nombreuses actions sont menées afin de réduire l'utilisation de produits phyto sanitaires aux abords des voies, notamment l'utilisation de systèmes d'informations géographiques installés sur 54 trains et camions désherbeurs. Côté gares, la démarche et les réflexions entamées en IDF sur la réduction de l'usage de produits phytosanitaires se poursuivent également.

Parallèlement, une réflexion est menée avec l'association LPO-agir pour la biodiversité sur l'évolution des pratiques d'entretien des espaces verts en gare afin de pérenniser ou améliorer la participation des gares à la préservation de la biodiversité.

**Objectifs :**

- généraliser le management environnemental pour réduire les impacts et respecter la réglementation en maîtrisant le risque environnemental: 100% des établissements de l'Epic dotés d'un SME à fin 2015;
- réduire de 50% la quantité de produits phytosanitaires utilisés sur les voies de 2010 à 2018.

**Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)**

Art.225	2012	2013	2014
I-2°-a) % d'établissements/sites dotés d'un Système de Management Environnemental (certifiés ISO 14001 ou avec SME adapté)	27%	36%	36%

Tous les établissements industriels sont certifiés, ce qui constitue l'aboutissement d'une longue démarche. Fin 2014, 100 % des établissements matériels étaient certifiés ISO 14001, ainsi que 6 grandes gares. 36 % des établissements étaient dotés d'un SME conforme. La grande majorité des établissements restants est en cours de déploiement avec un taux d'avancement moyen significatif, ce qui permettra d'atteindre l'objectif fin 2015, début 2016.

**ENGAGEMENT 7****— Développer l'économie circulaire dans toutes les activités et les processus d'exploitation**

Le respect de la réglementation et le renforcement de la performance environnementale du Groupe dans le domaine de la préservation des ressources (économie circulaire) visent à rendre plus durables les modes opératoires liés à nos activités.

Le Groupe s'attache à réduire son impact environnemental par le biais de ses achats, en privilégiant les produits éco-conçus, en sélectionnant des matériaux à moindre impact environnemental, ainsi que les fournisseurs les plus vertueux. Un nouveau marché de traitement des DASRI (Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux) a été mis en place en 2014 pour assurer leur prise en charge sur l'ensemble du territoire national.

Contribuer au développement de filières ou à leur création est aussi un objectif ambitieux qui vise à valoriser des matières jusqu'alors peu considérées (mousses, textiles, caoutchouc...)

Une politique « Papier » est en cours de conception pour couvrir tous les aspects depuis l'achat, la consommation, la collecte et le recyclage.

Un nouveau marché national de gestion des déchets dangereux a été mis en place en 2014.

Par ailleurs, une démarche prospective a permis de dégager des pistes afin d'optimiser la valorisation des produits de dépose du réseau : ballast, rails et traverses. Un appel à projets de valorisation des traverses a été lancé auprès d'industriels.

**Objectif: réaliser 400 millions de produits issus de la vente de matières en fin de vie entre 2013 et 2017.**

**Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales et RFF)**

Art.225	2012	2013	2014
I-2°-b) Ventes de matériaux en fin de vie (en millions d'euros)	52.6	43.6	65.6

Cette forte hausse s'explique par la prise en compte en 2014 des ventes de produits (principalement métaux ferreux et non ferreux) effectuées par les filiales du Groupe et par les économies

réalisées au travers du réemploi de certains produits ou composants (rails, roues, batteries, ...). Les ventes au niveau pour le Groupe hors filiales ont également progressé de 18% (52,2M€ en 2014, contre 43,6M€ en 2013) malgré une chute de 10% environ du prix des matières premières. Cette hausse s'explique par une meilleure captation des gisements, notamment sur les métaux non ferreux, et par une extension de la couverture de nos contrats de vente de métaux dans les établissements Infra et Matériel.

**4. ENJEU SALARIÉS :****FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT HUMAIN**

Pour le Groupe, mettre l'humain au cœur du projet collectif, troisième enjeu d'Excellence 2020, se traduit particulièrement par une logique de « symétrie des attentions », visant à considérer les salariés avec autant de soin qu'il leur est demandé d'en consacrer aux clients. Les efforts concrets de l'entreprise dans l'accompagnement de ses salariés, dans la lutte contre les discriminations et la promotion de toutes les diversités, et pour l'amélioration de la qualité de vie au travail ont valu au Groupe plusieurs récompenses externes et signes de reconnaissance, en particulier le label Afnor de l'égalité professionnelle.

**ENGAGEMENT 8****— Porter attention aux collaborateurs: santé, sécurité, vivre ensemble et QVT****La QVT**

Considérée comme un levier de performance globale et durable de l'entreprise, la qualité de vie au travail (QVT) est l'un des axes majeurs de réflexion et d'action de la Direction des ressources humaines et de l'Observatoire de l'évolution de la Qualité de vie au travail. Créé en 2009, l'Observatoire a depuis élargi son champ d'étude à tous les aspects de la vie au travail. C'est d'ailleurs suite à l'une de ses recommandations que le Groupe a entrepris en 2014 une démarche d'amélioration du fonctionnement de ses 500 CHSCT.

**La santé et sécurité au travail**

Afin de faire de la santé et sécurité au travail l'un des fondamentaux du management et de réduire à la fois la fréquence et la gravité des accidents du travail, le Groupe a lancé un plan d'action global dans toutes ses branches et activités. En 2014, dans le cadre de ce plan et avec le Conseil national des arts et métiers qui fait autorité sur ces sujets, elle a élaboré et commencé à dispenser une formation spécifique de management de la santé et de la sécurité au travail, à laquelle 10000 managers seront inscrits.

**Le vivre ensemble**

Les différentes sociétés du Groupe ont progressivement signé la Charte de la diversité à partir de 2004. Depuis, elles renouvellent chaque année leur engagement en faveur de la diversité sous toutes ses facettes. Elles mènent des politiques et actions visant plus particulièrement à favoriser d'une part la qualification et l'insertion des jeunes éloignés de l'emploi, et d'autre part l'emploi et la carrière des femmes, des seniors et des personnes en situation de handicap. Le Groupe s'est investi en 2014 dans des programmes de promotion et de valorisation des singularités au sein de ses équipes, notamment par la publication et l'accompagnement sur le terrain de guides destinés aux managers et aux salariés. Sur le handicap, le Groupe mène une politique active depuis plus de 20 ans, s'appuyant sur une dynamique contractuelle riche (six accords successifs conclus depuis 1992) pour la formation, le recrutement et le maintien dans l'emploi des salariés concernés. Dans ce registre, et pour améliorer la qualité de vie au travail des personnes frappées par un cancer ou vivant avec une maladie chronique invalidante (MCI), le Groupe a signé en 2014 un partenariat avec l'association Cancer@Work, et a animé des colloques sur la prise en compte des MCI, notamment par les managers et les collectifs de travail.

**Objectifs:**

- améliorer la performance sociale et la satisfaction des salariés pour viser la performance globale;
- embaucher 500 personnes en situation de handicap entre 2012 et 2015 (dont 100 recrutements sur le dispositif d'alternance HANTRAIN);
- recruter des femmes aux prorata des candidatures reçues;
- 10% de salariés de 55 ans et + dans les effectifs au 31/12/2015;
- embaucher 3000 jeunes de moins de 26 ans entre 2014 et 2015.

**Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)**

Art.225	2012	2013	2014 <sup>(1)</sup>
I-1 <sup>o</sup> -f) Nombre cumulé de travailleurs handicapés embauchés (hors recrutement HANTRAIN)	152	250	304

<sup>(1)</sup> chiffre provisoire, en l'attente de la déclaration DOETH de l'entreprise à l'AGEFIPH fin février 2015. Le nombre total de travailleurs handicapés à fin 2014 est de 302 pour un objectif de 400 fin 2015. À ce jour, sur les trois ans, 89 personnes ont été recrutées dans le dispositif HANTRAIN. 13 ont terminé et validé leurs diplômes.

**ENGAGEMENT 9****— Contribuer au développement des collaborateurs**

Pour le Groupe, le développement des collaborateurs passe nécessairement par leur accompagnement dans l'évolution des métiers, des techniques et des organisations. Gérer ces enjeux, c'est faciliter la mobilité des collaborateurs notamment à travers des parcours professionnels construits et des formations adaptées. De nombreuses démarches ont été menées en 2014 en ce sens : une meilleure visibilité a été donnée aux parcours professionnels à l'international ; une charte a été signée entre RFF et le Groupe fixant les principes clés de la mobilité des salariés entre les deux EPIC ; l'outil numérique Viseo de gestion des carrières, des compétences et des entretiens individuels a été mis en ligne, organisant le partage des informations entre le salarié, le manager et l'acteur RH (conseiller carrière).

Les Espaces Mobilité emplois, reconfigurés en Espaces Initiative emploi, ont poursuivi leurs efforts auprès des salariés contraints de connaître une mobilité ou ayant choisi cette voie, pour co-construire avec eux des projets réalistes, conduisant vers des métiers sur lesquels l'entreprise a des besoins prévisibles.

**ENGAGEMENT 10****— Construire une vision partagée de l'avenir**

Le dialogue social est une pierre angulaire du fonctionnement de l'entreprise, dont l'organisation est spécifiée dans le 1<sup>er</sup> chapitre du statut des relations collectives entre l'EPIC et ses personnels (référentiel RH0001).

Le vote de la loi de réforme ferroviaire, promulguée le 4 août 2014, a suscité en amont comme en aval une intense activité entre partenaires sociaux, à travers groupes de travail techniques et concertations multiples. La procédure d'information-consultation des Instances représentatives du personnel sur le projet de nouvelles organisations a débuté en novembre et devrait durer plusieurs mois. Dans un autre registre, le Comité d'entreprise européen, créé en 2012, a réuni deux fois ses 27 membres en 2014 afin d'aborder les enjeux majeurs du Groupe.

**5. ENJEU COLLECTIVITÉS: CONTRIBUER AU DYNAMISME DES TERRITOIRES**

Comme employeur, acheteur, mais aussi comme entreprise socialement responsable, le Groupe tient un rôle majeur dans le soutien aux personnes les plus fragiles, ainsi que dans le développement des territoires sur lesquels elle est présente.

**ENGAGEMENT 11****— Agir pour les personnes en fragilité****Les achats solidaires**

SNCF mène une politique ambitieuse de recours direct au Secteur du Travail Protégé & Adapté (STPA) par le biais de ses achats. Ces derniers constituent un des leviers majeurs des politiques d'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi ou en situation de handicap. L'usage de clauses sociales dans les contrats passés avec des fournisseurs classiques facilitent également un retour vers l'emploi durable des personnes fragilisées.

**Objectif : réaliser 50 millions d'euros d'achats solidaires par an (handicap et insertion) d'ici 2017.**

**Évolution des indicateurs (Groupe hors filiales)**

Art.225	2012	2013	2014
I-3 <sup>o</sup> -c) Montant des achats solidaires (millions d'€)	26	32	30,9

L'année 2014 a connu une légère décroissance des achats solidaires, plus particulièrement de ceux auprès du Secteur du Travail Protégé et Adapté (STPA). Les trois composantes sont les achats auprès du secteur protégé (11,9M€), les clauses d'insertion pour les fournisseurs (7,6M€) et l'insertion directe (11,06M€).

**Les chantiers d'insertion**

Le Groupe s'investit depuis plus de 10 ans en faveur de l'inclusion sociale et professionnelle. L'importance et la variété des espaces ferroviaires permettent de mettre en place de nombreux projets :

En 2014, 130 chantiers d'insertion (entretien d'espaces verts, embellissement, travaux de rénovation, peinture, maçonnerie, etc.) ont été mis en œuvre partout en France et encadrés par des salariés de l'entreprise, avec environ 90 associations partenaires locales. Ils permettent à des personnes en grandes difficultés de se réinsérer dans la vie professionnelle et de suivre une formation chaque année.

Depuis 2013, il existe également des dispositifs d'insertion spécifiques permettant aux jeunes en errance d'être rémunérés en fin de journée, pour une activité de quelques heures encadrée par des animateurs.

**L'errance**

Chaque jour, des millions de voyageurs croisent des centaines de personnes sans-abri réfugiées en gare ; le Groupe est fortement engagé depuis 1990 au nom de la solidarité mais aussi de l'attractivité du train pour une véritable prise en charge de cette question sensible.

Tous les ans, de nombreuses conventions de partenariat sont signées avec des associations de travailleurs sociaux qui vont à la rencontre des personnes sans-abri dans les gares. L'entreprise détache 8 salariés à temps plein auprès du Samu social à Paris. Le Groupe soutient également les lieux d'accueil de jour situés près des 4 grandes gares parisiennes et participe au financement ainsi qu'au fonctionnement de quatre structures d'hébergement d'urgence dont trois à Paris et une à Avignon.

Dans le cadre de la charte « Gare Européenne et Solidarité », le Groupe travaille également avec 11 autres réseaux ferroviaires en Europe pour mettre en place de nouvelles solutions de gestion de la grande précarité. En 2014 a débuté le projet « TRAIN in Stations » visant à construire un programme commun de formation à la prise en charge de l'errance en gare et à préparer la première promotion européenne de formateurs.

### L'engagement contre la récidive

Depuis 2011, le Groupe est engagé aux côtés du ministère de la Justice et des Libertés en tant que structure d'accueil de personnes condamnées à des mesures de réparation pénale ou à des Travaux d'intérêt général (260 en 2014). Des stages de citoyenneté sont également organisés pour favoriser l'échange et la prise de conscience chez les personnes concernées.

### Des actions sociétales utiles à l'entreprise et à la société

Le retour sur investissement, pour la société en général et pour l'entreprise jouant son rôle d'intégrateur, fait l'objet d'une évaluation. La mesure de la performance économique des dispositifs sociétaux ainsi que la mesure qualitative de leur utilité sociale sont réalisées.

### Le mécénat

Depuis 20 ans, la Fondation SNCF porte les valeurs de solidarité de l'entreprise. Sa vocation est d'aider les jeunes à se construire un avenir autour de trois axes : prévenir l'illettrisme, le « vivre ensemble » et « entreprendre pour la mobilité ». Elle consacre un budget de 3 millions d'euros par an et s'appuie sur un réseau de 23 correspondants régionaux.

Au-delà du soutien financier, la Fondation SNCF encourage les salariés à apporter leur savoir-faire dans le cadre du mécénat de compétences. Pour ce dispositif innovant, elle a été récompensée avec la Direction des Ressources Humaines par le Trophée « Mieux Vivre en Entreprise 2014 ».

Les chiffres clés de la Fondation en 2014 sont les suivants :

- 600 projets soutenus sur tout le territoire,
- 176 associations soutenues pour la Prévention de l'illettrisme,
- 96 projets soutenus impliquant 193 associations en faveur du Vivre ensemble,
- 30 projets de création d'activité liée à la mobilité,
- 23 opérations de mécénat régional, action d'envergure liée au territoire.

### Objectif : atteindre 1000 salariés engagés dans le mécénat de compétences d'ici 2016.

670 salariés étaient engagés dans le mécénat de compétences en 2014, avec plus de 615 missions réalisées auprès de 130 associations partenaires. L'objectif en 2015 est d'atteindre 300 salariés engagés supplémentaires.

## ENGAGEMENT 12

### — Contribuer à l'économie locale

#### Les achats locaux

Le Groupe, partenaire économique majeur des territoires au travers de ses achats générant près de 100000 emplois indirects, s'est fixé un objectif ambitieux de 30% d'achats auprès des PME en 2017. Pour cela, la Direction des Achats a défini 6 engagements, communiqués au Ministre de l'Économie et des Finances ainsi qu'à l'ensemble de ses parties prenantes, dont les fournisseurs, en juin 2014 : communiquer sur les domaines d'intérêts et faciliter la prise de contact, intégrer la dimension PME et Achats solidaires dans les Stratégies Familiales, adapter les règles et simplifier les processus, mettre en place une démarche favorable à l'innovation, adopter des pratiques responsables et soutenir le développement des fournisseurs PME, PME innovantes et entreprises de l'Économie Sociale et Solidaire. Le Groupe est partenaire fondateur de Pacte PME, organisation facilitant la relation entre les PME et les grands donneurs d'ordre.

### Objectif : réaliser 30% d'achats auprès des PME en 2017.

#### SNCF développement

Filiale du Groupe créée en 2011, SNCF Développement accompagne, auprès des collectivités, la transformation des

activités et des anciennes implantations ferroviaires pour créer un environnement favorable au développement économique. Elle agit particulièrement au sein des bassins historiques d'activités (Nord-Pas-de-Calais, Lorraine, Haute-Marne) afin de minimiser l'impact des éventuelles relocalisations sur l'emploi et les territoires. En collaboration avec la Direction des Ressources Humaines, SNCF Développement accompagne également les salariés du Groupe qui ont un projet de création ou de reprise d'entreprise.

Depuis 2011, 194 Entrepreneurs ont été soutenus par SNCF Développement, financés à hauteur de 5,6 millions d'euros, pour accompagner la création de 1059 emplois programmés (principalement sur les territoires de Chalindrey-Pays de Langres, du Calaisis et de la Côte d'Opale).

En 2014, 63 Entrepreneurs ont été soutenus par SNCF Développement, financés à hauteur de 1,99 millions d'euros, pour accompagner la création de 337 emplois programmés (principalement sur les territoires de Chalindrey-Pays de Langres, du Calaisis et de la Côte d'Opale).

#### Les PIMMS

Aux côtés des collectivités locales et des entreprises publiques, le Groupe s'investit dans la création de Points Information Médiation Multi Services (PIMMS), associations loi 1901 réparties sur des territoires identifiés comme présentant des difficultés d'accès aux services publics. Ils offrent au public une palette de services marchands ou non marchands. Ils sont animés par des salariés en insertion accompagnés de médiateurs sociaux, et ont ainsi un double rôle : ils facilitent l'utilisation des services publics et constituent également un vecteur d'insertion original. À l'heure actuelle, le Groupe est partenaire dans 55 points d'accueil PIMMS (dont 10 en gare).

## 6. VALEURS ET PRINCIPES

Le Groupe a fait le choix de respecter les principes fondamentaux de la RSE : garantir que l'entreprise a un comportement éthique en tout circonstance, faire preuve de transparence, reconnaître les intérêts de ses parties prenantes et dialoguer avec elles, s'appuyer sur les normes internationales de comportement.

### L'éthique des affaires et le respect des Droits de l'homme

Le Groupe fonde sa démarche éthique sur six principes : les bonnes pratiques dans la conduite des affaires, le respect du droit, le respect des principes de la concurrence, le respect des personnes, le comportement attendu (agir de bonne foi, être constructif et développer une confiance mutuelle), le respect de la confidentialité.

Le Groupe s'est doté d'un réseau de correspondants Éthique, piloté par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie qui a vocation à participer à la promotion de la politique éthique du Groupe. La Direction de l'Éthique et de la Déontologie met au point et édite les documents de référence : la politique Éthique du Groupe, le Guide Éthique du Groupe, des fiches pratiques sur le harcèlement moral et sexuel, le conflit d'intérêt, la fraude interne, le comportement des salariés à bord des trains, le départ des salariés de l'entreprise. En collaboration avec le Comité Éthique Groupe, la Direction de l'Éthique et de la Déontologie a proposé en 2014 des projets : un guide sur l'alerte professionnelle et la protection des lanceurs d'alerte, un programme de prévention et de lutte contre la corruption. En ce domaine, le Groupe affirme le principe de tolérance zéro en signant le Pacte Mondial des Nations Unies et en adoptant un guide sur le conflit d'intérêts à destination de ses cadres dirigeants. Deux matinées de l'Éthique réunissant plus de 200 salariés et invités externes ont été proposées sur les thèmes de la lutte contre la corruption et du harcèlement moral au travail.



### La transparence

Depuis 2010, le Groupe publie un bilan RSE, enrichi d'année en année, ainsi que d'autres rapports plus détaillés sur des sujets précis comme sa politique d'engagement sociétal, son rapport d'accessibilité ou encore le bilan social et plus récemment de sécurité sur le réseau ou bilans Vigirail. Dans ce même domaine, le Groupe est devenu cette année la première entreprise ferroviaire à rendre publiques les lettres de suite de ses audits et à publier chaque semaine la liste détaillée des incidents ferroviaires.

En 2014, le Groupe a décidé de mettre en place une ambitieuse politique de transparence de ses données afin de mieux répondre aux questions, sans éviter les sujets sensibles. L'objectif : ouvrir un accès public au plus grand nombre possible de ses documents d'entreprise : rapports, chiffres et données de toutes natures. La politique d'Open Data a été soutenue en 2014, le nombre de jeux de données ouverts est passé de 18 à 50 (dont les rémunérations, les accidents de personnes, les événements de sécurité, les journées perdues et motifs des grèves, ou les règles d'attribution des facilités de circulation). Enfin, un partenariat a été signé avec Transparency International qui va accompagner le Groupe pendant 2 ans dans la mise en œuvre de sa politique de Transparence. Les premiers sujets instruits en 2014 : «l'exemplarité des dirigeants» et «les limites de la transparence». Cette ONG est libre de publier des avis, y compris négatifs, sur la concrétisation de la politique du Groupe.

### La promotion de la RSE dans sa sphère d'influence et devoir de vigilance

Le Groupe veille à l'application des 10 principes du Pacte mondial, relatifs aux Droits de l'Homme, au Droit du travail, à l'Environnement et à la lutte contre la corruption, plus particulièrement dans sa chaîne de valeurs.

Pour cela, la Direction des Achats du Groupe a mis en place depuis 2011 une démarche de maîtrise des risques RSE en identifiant les secteurs d'activités présentant les plus gros enjeux en matière d'environnement, de santé/sécurité et de respect des droits fondamentaux ou des conditions de travail. Sur les secteurs les plus à risques, le Groupe a lancé un programme d'évaluation des performances RSE de ses fournisseurs en s'appuyant sur la plateforme EcoVadis, afin d'accompagner les entreprises les moins matures dans une démarche d'amélioration continue au travers de plans de progrès et d'audits.

En 2014, la note moyenne des fournisseurs évalués sur leur performance RSE par le cabinet EcoVadis, de 50 sur 100, a progressé de 3 points. C'est le résultat de la mise en place d'actions correctives auprès des fournisseurs ayant obtenu des résultats insatisfaisants, et de la forte maturité des fournisseurs de certains secteurs. 60 fournisseurs supplémentaires ont été évalués au cours de l'année, ce qui porte le nombre de fournisseurs évalués à 290, représentant 25% des achats de l'EPIC.

Par ailleurs, des critères RSE sont systématiquement intégrés dans les appels d'offres passés par la Direction des Achats. En 2014, 96% des marchés supérieurs à 400K€ comportaient un critère RSE et 38% au moins un critère éliminatoire.

Cette démarche s'appuie sur des modules de formation aux achats responsables intégrés aux formations métiers obligatoires pour les acheteurs. 544 collaborateurs ont été formés entre 2009 et 2014, dont 47 qualitatifs qui ont suivi un module dédié aux audits RSE.

### L'Innovation

Le Groupe prépare les réponses aux grands défis de l'entreprise, comme les problématiques énergétiques (les diagnostics énergétiques, la récupération d'énergie de freinage des trains, l'efficacité énergétique des bâtiments, etc.), une mobilité durable et une réduction de l'empreinte environnementale, l'exploitation en zone dense, comprenant plus de 250 projets au global.

De plus en plus de projets sont développés avec des startups sur le principe de l'innovation ouverte. La Fabrique Digitale a lancé en octobre 2014 une plateforme test de suivi et de pilotage du programme Startups SNCF. Il s'agit de rechercher les innovations à tendance digitale et de les adapter au sein du Groupe en s'appuyant sur un incubateur de startups.

Avec la démarche d'innovation participative, baptisée Léonard, l'entreprise invite ses collaborateurs, à faire part de créativité et à proposer leurs idées lors de campagnes collaboratives nationales sur un thème stratégique, mais aussi, au quotidien, dans le cadre de l'innovation participative locale. Les idées les plus remarquables sont diffusées et mises en valeur auprès de l'ensemble des salariés.

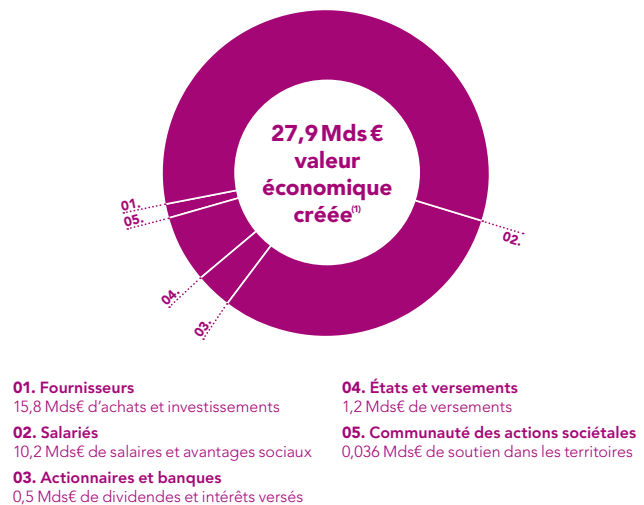
Ainsi par exemple, en 2014, SNCF Infra, DCF et RFF ont lancé conjointement une campagne collaborative sur le thème suivant «comment réduire l'empreinte écologique du GIU [Gestionnaire d'Infrastructure Unifié]». Cet appel à idées visait à susciter des propositions pour renforcer la prise en compte de l'environnement et du développement durable au sein des entités du futur SNCF Réseau. Plusieurs projets ont été récompensés, comme l'idée d'une journée d'intégration DD pour les jeunes embauchés ou encore la transformation d'un véhicule très spécifique de l'Infra du diesel au photovoltaïque...

SNCF Développement s'est associé à titre expérimental au Comptoir de l'Innovation, afin de proposer à des salariés créateurs et repreneurs d'entreprises de rejoindre le programme d'incubation, dont la vocation est de les accompagner dans leur projet.

Par ailleurs, le «Forum Vies Mobiles» soutenu par le Groupe depuis 2011 explore les mobilités du futur. Institut de recherche et d'échanges autonome, il réunit, chercheurs, artistes et praticiens du transport, afin d'anticiper les transformations des modes de vie dans les territoires permises par les transports et les télécommunications.

### Valeur économique directe créée et distribuée

La performance financière du Groupe est source de richesse pour l'ensemble de nos parties prenantes partout dans le monde. Ce schéma illustre la façon dont la valeur économique générée par nos activités est distribuée. Il s'agit de l'indicateur GRI G4 EC1 appliqué au Groupe pour l'année 2014. Sur les 27,9 milliards d'euros de valeur économique créée, 15,8 milliards sont distribués aux fournisseurs (achats et investissements), 10,2 milliards sont versés aux salariés et 1,2 milliard sont versés à l'État.



(1) La valeur économique créée agrège le chiffre d'affaires, les dividendes reçus, les produits de cessions d'actifs liées à l'activité, les produits de cessions d'actifs corporels et incorporels non directement liés à l'activité et les subventions d'investissement reçues des Autorités Organisatrices.

# GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

## 1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

- Sept représentants de l'Etat nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports :
  - deux sur proposition du ministre chargé des transports ;
  - un sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances ;
  - un sur proposition du ministre chargé du budget ;
  - un sur proposition du ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire ;
  - un sur proposition du ministre chargé de l'industrie ;
  - le président du Conseil d'administration nommé, parmi les membres du Conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

- Cinq membres choisis en raison de leur compétence, et nommés par décret :
  - un représentant des voyageurs ;
  - un représentant des chargeurs ;
  - deux détenteurs d'un mandat électoral local en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux et locaux des questions ferroviaires ;
  - un membre choisi en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **le comité transports et logistique**, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques de la branche SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ;

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

## 2. L'ÉQUIPE DIRIGEANTE

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



O2—  
COMPTES  
CONSOLIDÉS  
ANNUELS  
DU GROUPE  
SNCF MOBILITÉS

(Anciennement Société Nationale  
des Chemins de fer Français)

31 DÉCEMBRE 2014

Normes IFRS. En millions d'euros  
2, place aux Étoiles – CS 70001 – 93633 La Plaine ST Denis Cedex



<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>	<b>34</b>	<b>NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS</b>	<b>40</b>
<b>ÉTAT DE RÉSULTAT GLOBAL</b>	<b>35</b>		
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE</b>	<b>36</b>		
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS</b>	<b>37</b>		
<b>ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS</b>	<b>38</b>		
		1. Référentiel comptable	40
		2. Principes comptables	43
		3. Évènements marquants de l'exercice	54
		4. Informations sectorielles	55
		5. Achats et charges externes	57
		6. Charges de personnel et effectifs	57
		7. Dotations aux amortissements	57
		8. Pertes de valeur	57
		9. Résultat de cession d'actifs	60
		10. Cout de l'endettement financier net	60
		11. Impôts sur les résultats	61
		12. Écarts d'acquisition	62
		13. Immobilisations incorporelles	63
		14. Immobilisations corporelles	64
		15. Actifs financiers	67
		16. Titres mis en équivalence	69
		17. Stocks et en cours	72
		18. Créances d'exploitation	73
		19. Trésorerie et équivalents de trésorerie	74
		20. Capitaux propres	75
		21. Avantages du personnel	75
		22. Provisions	85
		23. Passifs financiers	86
		24. Instruments financiers dérivés	90
		25. Gestion des risques de marché et couverture	94
		26. Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs	97
		27. Actifs et passifs détenus en vue d'être cédés	97
		28. Engagements hors bilan	99
		29. Transactions avec les parties liées	102
		30. Remunération des dirigeants	103
		31. Litiges	103
		32. Événements postérieurs à la clôture	104
		33. Périmètre	104

# COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013 <sup>(1)</sup>
Chiffre d'affaires	4	27 243	27 030
Achats et charges externes	5	-14 099	-13 909
Charges de personnel	6	-10 167	-9 955
Impôts et taxes		-990	-990
Autres produits et charges opérationnels		396	309
<b>Marge opérationnelle</b>		<b>2 383</b>	<b>2 486</b>
Dotations aux amortissements	7	-1 498	-1 492
Variation nette des provisions		-207	-273
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>678</b>	<b>721</b>
Résultat de cession d'actifs	9	238	179
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue		0	-1
Pertes de valeur	8	126	-1 432
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>1 043</b>	<b>-533</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	16	7	5
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>1 050</b>	<b>-528</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	10	-309	-204
Coût financier net des avantages du personnel	21	-102	-79
<b>Résultat financier</b>		<b>-412</b>	<b>-284</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>638</b>	<b>-812</b>
Impôt sur les sociétés	11	-241	-166
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>		<b>397</b>	<b>-978</b>
Résultat net d'impôt des activités transférées <sup>(1)</sup>	27	227	815
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>624</b>	<b>-162</b>
<b>Résultat net – Part du groupe</b>		<b>605</b>	<b>-180</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		19	17

<sup>(1)</sup> Retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 3 et 27). Le libellé normatif de cette ligne, « Résultat net d'impôt des activités abandonnées », a été adapté puisque cette ligne n'inclut que le résultat net d'impôt des activités transférées dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

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

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DE RÉSULTAT GLOBAL

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>624</b>	<b>-162</b>
<b>Autres éléments de résultat global :</b>			
Variation des écarts de conversion		23	-30
Impôts sur variation des écarts de conversion		1	-1
		<b>24</b>	<b>-30</b>
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	25	7	-2
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente		1	1
		<b>8</b>	<b>-1</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	25	-209	54
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		10	0
		<b>-199</b>	<b>54</b>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		28	-3
<b>Total des autres éléments du résultat global recyclables</b>		<b>-139</b>	<b>19</b>
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	21	-222	28
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		9	-2
		<b>-213</b>	<b>26</b>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-5	10
<b>Total des autres éléments du résultat global non recyclables</b>		<b>-218</b>	<b>36</b>
<b>Résultat global total de la période</b>		<b>267</b>	<b>-107</b>
<b>Résultat global total – Part du groupe</b>		<b>251</b>	<b>-126</b>
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		17	19

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

## ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013
Écarts d'acquisition	12	1 385	1 354
Immobilisations incorporelles	13	1 086	1 260
Immobilisations corporelles	14	14 317	15 007
Actifs financiers non courants	15	5 822	5 461
Titres mis en équivalence	16	956	1 058
Impôts différés actifs	11	1 172	994
<b>Actifs non courants</b>		<b>24 737</b>	<b>25 134</b>
Stocks et en-cours	17	665	1 018
Créances d'exploitation	18	5 690	7 493
<b>Actifs d'exploitation</b>		<b>6 354</b>	<b>8 511</b>
Actifs financiers courants	15	1 611	1 118
Trésorerie et équivalents de trésorerie	19	5 408	5 060
<b>Actifs courants</b>		<b>13 374</b>	<b>14 689</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés	27	4 086	1
<b>Total de l'actif</b>		<b>42 197</b>	<b>39 823</b>

## PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013
Capital	20	4 971	4 971
Réserves consolidées		1 177	1 879
Résultat groupe		605	-180
<b>Capitaux propres – Part du groupe</b>		<b>6 753</b>	<b>6 670</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	20	105	99
<b>Capitaux propres totaux</b>		<b>6 857</b>	<b>6 769</b>
Engagements envers le personnel non courants	21	1 456	2 044
Provisions non courantes	22	1 037	874
Passifs financiers non courants	23 à 25	13 813	14 235
Impôts différés passifs	11	486	238
<b>Passifs non courants</b>		<b>16 793</b>	<b>17 390</b>
Engagements envers le personnel courants	21	218	180
Provisions courantes	22	265	264
Dettes d'exploitation	26	9 989	11 613
<b>Passifs d'exploitation</b>		<b>10 472</b>	<b>12 057</b>
Passifs financiers courants	23 à 25	4 972	3 603
<b>Passifs courants</b>		<b>15 444</b>	<b>15 660</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	27	3 103	4
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>42 197</b>	<b>39 823</b>

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital recyclables	Réserves non conversion groupe	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées <sup>(1)</sup>	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux propres totaux
<b>Capitaux propres retraités au 31/12/2012 <sup>(1)</sup></b>	<b>4 971</b>	<b>-270</b>	<b>8</b>	<b>-106</b>	<b>4</b>	<b>-258</b>	<b>2 664</b>	<b>7 012</b>	<b>104</b>	<b>7 117</b>
Résultat net de l'exercice <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	815	-995	-180	17	-162
Autres éléments de résultat global	-	32	-27	52	-1	0	-2	54	1	55
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>32</b>	<b>-27</b>	<b>52</b>	<b>-1</b>	<b>815</b>	<b>-997</b>	<b>-126</b>	<b>19</b>	<b>-108</b>
Dividendes versés	-	-	-	-	-	-1	-207	-209	-	-209
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-1	1	-	-28	-28
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	0	0	0	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	0	-1	0	-	0	-5	-6	4	-2
Autres variations <sup>(1)</sup>	-	0	0	1	0	26	-28	-2	-1	-3
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2013 <sup>(1)</sup></b>	<b>4 971</b>	<b>-237</b>	<b>-20</b>	<b>-54</b>	<b>3</b>	<b>579</b>	<b>1 428</b>	<b>6 670</b>	<b>99</b>	<b>6 769</b>
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-	0	-	-	0	-	-	-
<b>Capitaux propres retraités au 01/01/2014</b>	<b>4 971</b>	<b>-237</b>	<b>-20</b>	<b>-54</b>	<b>3</b>	<b>579</b>	<b>1 428</b>	<b>6 670</b>	<b>99</b>	<b>6 769</b>
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	230	375	605	19	624
Autres éléments de résultat global	-	-216	22	-197	7	0	28	-354	-2	-356
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-216</b>	<b>22</b>	<b>-197</b>	<b>7</b>	<b>230</b>	<b>403</b>	<b>250</b>	<b>17</b>	<b>267</b>
Dividendes versés	-	0	-	0	-	-3	-172	-175	-	-175
Dividendes des filiales	-	-	-	0	-	-3	3	-	-8	-8
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	3	2	0	-	-1	2	6	-4	2
Autres variations <sup>(1)</sup>	-	-1	-	-26	14	-733	745	0	0	0
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2014</b>	<b>4 971</b>	<b>-450</b>	<b>4</b>	<b>-276</b>	<b>24</b>	<b>69</b>	<b>2 412</b>	<b>6 753</b>	<b>105</b>	<b>6 857</b>

<sup>(1)</sup> Retraité du reclassement des résultats de la branche SNCF Infra sur une seule ligne en application de la norme IFRS 5 (voir notes 3 et 27).

Un dividende au titre de l'exercice 2012 a été arrêté et versé à l'Etat en mai 2013 pour 209M€. Un dividende au titre de l'exercice 2013 a été arrêté et versé à l'Etat en avril 2014 pour 175M€.

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013
<b>Résultat net de l'exercice</b>	CR	<b>624</b>	<b>-162</b>
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR	-8	-9
de la charge (produit) d'impôt différé		-9	-5
des amortissements et provisions		1 685	2 604
des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)		24	-79
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-258	-168
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		0	0
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 058</b>	<b>2 181</b>
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	11	254	171
du coût de l'endettement financier net		296	317
des produits de dividendes		-8	-9
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 600</b>	<b>2 660</b>
Incidence de la variation du BFR		-181	-42
Impôts décaissés (encaissés)		71	-324
Dividendes reçus		39	62
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	19	<b>2 528</b>	<b>2 355</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-53	-13
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		0	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	14	-2 158	-2 241
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		436	331
Nouveaux actifs financiers de concession		-1 100	-870
Encaissement sur actifs financiers de concession		906	645
Acquisition d'actifs financiers		-24	-16
Cession d'actifs financiers		1	143
Variation des prêts et avances consentis		47	127
Variation des actifs de trésorerie		23	-12
Subventions d'investissement reçues		205	286

En millions d'euros	Notes	31/12/2014	31/12/2013
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	19	<b>-1 717</b>	<b>-1 619</b>
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		9	1
Émission d'emprunts		480	607
Remboursements d'emprunts et de la créance RFF <sup>(1)</sup>		-1 226	-300
Intérêts financiers nets versés		-294	-319
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap	-175	-209
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap	-9	-27
Variation des dettes de trésorerie		814	-868
Variation des dérivés		0	0
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	19	<b>-400</b>	<b>-1 116</b>
Incidence de la variation des taux de change		8	-7
Incidence des changements de principes comptables		0	1
Incidence des variations de juste valeur		-1	-1
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>417</b>	<b>-387</b>
Trésorerie d'ouverture	19	4 744	5 131
Trésorerie de clôture	19	5 161	4 744

<sup>(1)</sup> Dont encaissements de 6 M€ sur la créance RFF (418 M€ en 2013) et 0 M€ sur la créance CDP (1132 M€ en 2013).

Conformément au choix permis par la norme IFRS 5 «Actifs destinés à être cédés et activités abandonnées», les flux de trésorerie de la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3) ne sont pas isolés dans l'état de flux de trésorerie, mais détaillés en note 27.

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes présentées aux pages 40 à 104 font partie intégrante des comptes consolidés annuels. Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros.

## 1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du ferroviaire (voir note 3), elle prend le nom de SNCF Mobilités. Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 12 février 2015. Les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

### 1.1. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Mobilités, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne ([http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm)).

#### 1.1.1. Présentation des normes et interprétations appliquées pour l'établissement des comptes consolidés de l'exercice 2014

La base de préparation des comptes consolidés 2014 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 ; ces textes sont détaillés dans les principes comptables en note 2 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2014. Ces options et exemptions sont décrites en note 1.1.2.

#### 1.1.1.1. Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

— IAS 32 « Instruments financiers: Présentation » amendée pour la partie relative à la compensation des actifs et passifs financiers. Le guide d'application de cette norme a été complété sur les deux critères cumulatifs de compensation d'un actif et d'un passif financier à savoir: le droit légal de compenser et l'intention pour l'entité de régler de façon compensée cet actif et ce passif. Les amendements publiés en décembre 2011 par l'IASB ont été adoptés par la Commission Européenne le 29 décembre 2012 et sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, soit l'exercice 2014 pour le Groupe. Elle est sans impact significatif sur les comptes consolidés annuels du Groupe.

— Le « paquet consolidation » composé des normes IFRS 10, 11, 12 et IAS 27 et 28 révisées. Ce paquet a été publié le 12 mai 2011 par l'IASB et adopté par la Commission Européenne le 29 décembre 2012. La date d'entrée en vigueur obligatoire est fixée par l'IASB aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013. Cette date a été repoussée au 1<sup>er</sup> janvier 2014 par la Commission Européenne avec la possibilité d'une application anticipée. L'IASB a publié en juin 2012 des modalités transitoires pour la mise en œuvre de ces normes qui ont été approuvées par l'Union Européenne le 5 avril 2013. Le Groupe ayant appliqué ce « paquet consolidation » par anticipation sur l'exercice ouvert au 1<sup>er</sup> janvier 2013, sa mise en œuvre est sans conséquences sur les comptes consolidés annuels 2014. Les impacts détaillés sont expliqués dans les comptes consolidés de l'exercice 2013.

#### 1.1.1.2. Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2014

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2014 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne. En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2014 :

— IFRIC 21 « Droits et taxes » publiée par l'IASB le 20 mai 2013 et adoptée par la Commission Européenne le 14 juin 2014. Cette interprétation, d'application rétrospective, porte sur le mode de comptabilisation des impôts et taxes ne relevant



pas de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ». Elle a pour objectif de clarifier le fait générateur d'obligation justifiant la comptabilisation d'un passif au titre d'un droit ou d'une taxe exigible. Elle ne traite pas la question de la contrepartie de ce passif. La date d'entrée en vigueur obligatoire fixée par l'IASB aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 a été repoussée aux exercices ouverts à compter du 17 juin 2014 par la Commission Européenne. Cela revient à la rendre applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour le groupe SNCF Mobilités. Les impacts sont en cours d'analyse.

— IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients » publiée par l'IASB le 28 mai 2014 mais non encore adoptée par la Commission Européenne. Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires applicable à tous les types de contrats clients, quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise. Ce modèle unique articulé autour de cinq étapes-clé est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou réalisé à un instant donné. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. L'entité doit reconnaître le revenu au titre d'une obligation de performance quand les biens ou services promis au client lui sont fournis pour le montant de contrepartie qu'elle s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. IFRS 15 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 sous réserve d'une adoption par la Commission Européenne (une application anticipée est possible). Les impacts sont en cours d'analyse.

— IFRS 9 « Instruments financiers » publiée en juillet 2014 par l'IASB, dont l'objectif ultime est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture. IFRS 9 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 sous réserve d'une adoption par la Commission Européenne. Les impacts sont en cours d'analyse.

## 1.1.2. Description des options comptables retenues

### 1.1.2.1. Options comptables prévues par les IFRS retenues par le Groupe

Certaines normes du référentiel comptable de l'IASB prévoient des options en matière d'évaluation et de comptabilisation des actifs et passifs. Le Groupe a ainsi choisi :

— la méthode d'évaluation au coût historique amorti pour les immobilisations corporelles et incorporelles et n'a pas choisi de réévaluer ses immobilisations à chaque clôture ;

— de présenter les subventions liées à des actifs en diminution des actifs subventionnés et non au passif du bilan en produits différés (dettes d'exploitation).

### 1.1.2.2. Positions comptables retenues par le groupe SNCF Mobilités, en vertu des paragraphes 10 à 12 d'IAS 8 (« Méthodes comptables, changement d'estimations comptables et erreurs »)

Les positions comptables présentées ci-dessous ne font pas (ou partiellement) l'objet de dispositions particulières dans les normes comptables internationales (ou leurs interprétations) telles qu'adoptées par l'Union Européenne. Le groupe SNCF Mobilités a développé au meilleur de sa connaissance, une politique comptable reflétant la nature des transactions concernées.

#### — Engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) :

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour

contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. À chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

#### — Droit Individuel à la Formation (DIF) :

En l'absence de dispositions IFRS précises sur ce sujet, le Groupe a maintenu en IFRS le traitement retenu en normes françaises du droit individuel à la formation (avis CU du CNC n°2004-F du 13 octobre 2004). Les dépenses engagées au titre du DIF constituent une charge de la période et ne donnent donc lieu à aucun provisionnement. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF sera remplacé par le compte personnel de formation (CPF). Les impacts sont en cours d'analyse.

### 1.1.2.3. Positions comptables retenues par le Groupe pour certaines dispositions fiscales applicables en France

#### — Contribution Economique Territoriale (CET) :

La Loi de finances pour 2010 votée en décembre 2009, introduit une Contribution Economique Territoriale en remplacement de la Taxe Professionnelle (TP). La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises. Le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée qui concernait la TP est reconduit et est appliqué à la somme de la CFE et de la CVAE ; son taux est ramené à 3% au lieu de 3,5%.

La CET présentant, pour le Groupe, des caractéristiques similaires à celles de la TP (bases foncières, plafonnement en fonction de la valeur ajoutée), celui-ci considère, à ce stade, que ses deux composantes forment un tout indissociable et que la qualification comptable de la CET doit être unique.

En conséquence, le traitement comptable de la taxe en charges opérationnelles, qui prévalait pour la taxe professionnelle, est maintenu pour la CET.

#### — Contribution de Solidarité Territoriale (CST) instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011 :

La Contribution de Solidarité Territoriale (CST) est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts et taxes » au sein de la marge opérationnelle. Son impact est négatif de 90M€ sur l'exercice 2014 (90M€ sur l'exercice 2013).

#### — Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011 :

La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre de son dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 200M€ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et calculé après réintégration des dotations aux amortissements à partir du résultat imposable au titre de l'exercice 2013. Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les sociétés ». Son impact est négatif de 200M€ sur le résultat net des activités ordinaires sur l'exercice 2014 (200M€ sur 2013). Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné par cette taxe au sein du Groupe.

**— Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012:**

Le Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) 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 2013, le taux du crédit d'impôt est fixé à 4% de ces rémunérations puis porté à 6% pour les années suivantes.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'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.

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

## 1.2. ESTIMATIONS COMPTABLES

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

Ces estimations et hypothèses concernent notamment:

### — La détermination des écarts d'acquisition

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

### — La dépréciation des actifs non financiers

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporées à durée de vie

indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

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

### — Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

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

### — La reconnaissance des impôts différés actifs

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

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

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

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 2.18).

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix actuellement facturés par les «ferrailleurs-désamianteurs».

### — Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 2.15.

## 2. PRINCIPES COMPTABLES

### 2.1. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

#### 2.1.1. Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

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

- sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;
- de diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;
- de nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;
- de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

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

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

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle sont consolidées par la méthode de la mise en équivalence. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

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

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2014. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

La liste des filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées est présentée en note 33.

Le Groupe a dû exercer son jugement pour apprécier son niveau de contrôle notamment dans les sociétés suivantes.

#### 2.1.2. E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF Mobilités se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

— si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle ; SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

— l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente.

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

- Actifs non courants : 4049M€ (3788M€ en 2013) ;
- Passifs non courants (dettes) : 2293M€ (2284M€ en 2013).

#### 2.1.3. SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

- actifs non courants : 1500M€ (541M€ au 31 décembre 2013)
- passifs non courants : 1498M€ (635M€ au 31 décembre 2013)

#### 2.1.4. Eurostar International Limited (EIL)

La création effective d'EIL, entité de droit britannique, est intervenue le 1<sup>er</sup> septembre 2010 après réalisation des apports, par chaque partie, d'actifs nécessaires à l'activité d'EIL, en nature et/ou en numéraire, en échange d'une participation au capital de la société. EIL est ainsi détenue par le groupe SNCF Mobilités à hauteur de 55%, par LCR à hauteur de 40% et par SNCB à hauteur de 5%.

Parallèlement à la création d'EIL, un pacte entre les 3 actionnaires a été établi. Il précise la composition du Conseil d'Administration (ou board), définit une procédure de prise de décision destinée à protéger leurs intérêts, encadre le règlement des conflits potentiels et prévoit un droit de préemption au profit de chaque actionnaire dans l'éventualité où l'un d'eux serait amené à se retirer de la structure.

Les caractéristiques de la procédure de résolution des litiges conduisent en pratique SNCF Mobilités et LCR à trouver un accord sur l'ensemble des décisions stratégiques sans que l'un ou l'autre puisse imposer unilatéralement son point de vue.

SNCF Mobilités considère ainsi que le contrôle conjoint est l'analyse qui traduit le plus fidèlement la gouvernance mise en place et son application pratique.

Le droit des partenaires portant sur l'actif net, EIL est une co-entreprise au sens d'IFRS 11 et est mise en équivalence.

En juin 2014, le gouvernement britannique, par le biais du département du Trésor (HMT), a repris les parts de LCR dans EIL, ainsi que les droits et obligations octroyés à LCR du fait du pacte d'actionnaires. Ce transfert ne modifie pas l'appréciation du contrôle.

## 2.2. REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES ET ÉCARTS D'ACQUISITION

### 2.2.1. Principes généraux

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés.

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

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 2.8.

Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

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

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

### 2.2.2. Regroupements d'entreprises antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (application de l'ancienne norme IFRS 3)

Les participations ne donnant pas le contrôle dans l'entreprise acquise sont évaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.

L'écart entre le coût d'acquisition et la quote-part du Groupe dans les actifs nets acquis évalués à leur juste valeur est comptabilisé en écart d'acquisition. Les coûts directement attribuables au regroupement font partie du coût d'acquisition.

Dans le cas d'une prise de contrôle par étape, la réévaluation à la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue est enregistrée en capitaux propres.

Les compléments de prix sont comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle dès lors qu'ils sont probables et peuvent être évalués de manière fiable. Les ajustements des compléments de prix sont enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition sans limitation de temps.

### 2.2.3. Regroupements d'entreprises postérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (application de la norme IFRS 3 révisée)

Pour les participations ne donnant pas le contrôle dans l'entreprise acquise, le Groupe a le choix, pour chaque regroupement, entre la méthode du *goodwill* partiel et celle du *goodwill* complet.

— Dans la méthode du *goodwill* partiel seule la part de l'écart d'acquisition attribuable au Groupe est comptabilisée au bilan. Les participations ne donnant pas le contrôle sont évaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.

— Dans la méthode du *goodwill* complet, l'écart d'acquisition est comptabilisé en totalité. La part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est incluse dans la valorisation des participations ne donnant pas le contrôle qui sont ainsi comptabilisées à leur juste valeur.

Les coûts directement attribuables au regroupement ne font plus partie du coût d'acquisition celui-ci se limitant à une logique de prix payé au vendeur pour l'acquisition des titres. Ils sont comptabilisés en charges.

Dans le cas d'une prise de contrôle par étape, la réévaluation à la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue est enregistrée en résultat opérationnel après les résultats de cession d'actifs.

Les compléments de prix sont comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle. Les ajustements des compléments de prix sont enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. Dans les autres cas, tout ajustement du complément de prix est comptabilisé en résultat ou, suivant les dispositions d'IAS 39 en la matière, en autres éléments du résultat global.

### 2.3. CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

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

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,
- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus dans les capitaux propres consolidés.

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

### 2.4. CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

### 2.5. ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES

#### 2.5.1. Présentation de l'interprétation IFRIC 12

Une convention est incluse dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 lorsque les actifs utilisés pour la réalisation du service public sont contrôlés par le concédant. Le contrôle est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- le concédant contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'il contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce à l'infrastructure objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et
- le concédant contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre l'infrastructure en fin de contrat.

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

- le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usagers du service public et que le concessionnaire est payé en substance par l'utilisateur ce qui fait supporter un risque de demande au concessionnaire ;
- le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le concessionnaire obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part du concédant soit indirectement par l'intermédiaire

des garanties données par le concédant sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation de l'infrastructure par les usagers.

#### 2.5.2. Activités susceptibles d'être concernées dans le groupe

Dans le cadre de ses activités de transport de proximité (régionaux, transrégionaux, locaux), le Groupe, par l'intermédiaire de sa branche SNCF Proximités est amené à assurer des prestations de service public (service conventionné de transport ferroviaire) pour l'Etat français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Equilibre du Territoire) ou une collectivité publique (en France les Régions – Autorités Organisatrices des réseaux de transport régionaux – et les communautés urbaines et à l'international, différentes autorités publiques locales), moyennant une rémunération. Ces prestations font l'objet de conventions dites d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour les infrastructures construites ou acquises après la conclusion des dites conventions.

#### 2.5.3. Cas de figures identifiés

Certains contrats sont hors champ d'application d'IFRIC 12 parce que les conditions de présomption de contrôle par le concédant ne sont pas remplies. Les actifs afférents à ces contrats restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

Pour les autres contrats dans le champ d'application de l'interprétation, les biens construits ou acquis postérieurement à la signature du contrat pour remplir la mission de service public sont classés soit en actif financier soit en actif incorporel selon le niveau d'exposition aux risques du contrat. Les biens construits ou acquis antérieurement à la signature de ces contrats restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

#### 2.5.4. Subventions d'investissement associées

Les subventions reçues dans le cadre de contrats de concessions sont présentées en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession.

Dans le modèle de l'actif incorporel, les subventions viennent en réduction de la charge d'amortissement de l'actif incorporel du domaine concédé sur la durée résiduelle du contrat de concession.

Dans le modèle de l'actif financier, les subventions d'investissement sont assimilées à une modalité de remboursement de cet actif. Les infrastructures sous le champ d'application d'IFRIC 12 qui sont totalement subventionnées apparaissent pour une valeur nulle à l'actif du bilan.

### 2.6. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

Lorsque leur durée de vie est définie, elles sont amorties selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.



Lorsque leur durée de vie est indéfinie, les immobilisations ne sont pas amorties et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 2.8.

En application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, des immobilisations incorporelles sont constatées au titre des contrats de concession lorsque le Groupe, concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande. L'actif incorporel est alors amorti sur la durée de la convention.

## 2.7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

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

Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe.

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

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

### 2.7.1. Biens propres

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

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

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

#### — pour le matériel roulant

– les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;  
– les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;

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

#### — pour les installations fixes :

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

Les obligations de désamiantage du matériel roulant sont comptabilisées, comme les obligations de démantèlement, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (cf. note 2.18.2).

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire et selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans pour le matériel informatique.

### 2.7.2. Durées d'amortissement

Les durées retenues sont les suivantes :

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

## 2.8. DÉPRÉCIATION DES ÉCARTS D'ACQUISITION, DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

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

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

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie («UGT») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. Cette UGT représente le niveau le plus fin auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

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

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

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

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

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

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

Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

## 2.9. ACTIFS ET PASSIFS RELATIFS AUX ACTIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS ET ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Une «activité abandonnée», suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte

pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte.

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

— les actifs non courants des entités contrôlées détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Les dettes éventuellement attachées à ces actifs ou activités sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif. Une telle présentation n'est possible qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis (actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois).

— les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires,

— les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

## 2.10. OPÉRATIONS DE LOCATION FINANCEMENT

### 2.10.1. Opérations de prise en location

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.10.2. Opérations de cession-bail et assimilées

### 2.10.2.1. Cession-bail

Dans le cadre d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, l'opération est comptabilisée conformément aux principes présentés ci-dessus.

Dans le cas d'une plus-value de cession, celle-ci est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

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

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

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

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

### 2.10.2.2. Autres opérations

Par ailleurs, certains montages financiers s'appuient sur des contrats de location financement préexistants. La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée et le bénéfice de ces opérations étant définitivement acquis, il est enregistré, dès la signature du contrat, en résultat financier (voir note 28.1).

## 2.11. ACTIFS FINANCIERS HORS CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les actifs financiers comprennent les titres de participation de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les placements, les prêts et créances financières, les dépôts de garantie versés afférents aux instruments dérivés (cash collateral actif) et la juste valeur des instruments dérivés.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Les actifs financiers sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants ou en équivalents de trésorerie suivant le cas.

La juste valeur des instruments financiers cotés est déterminée par référence au cours de bourse à la date de clôture. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. Celle des instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés, similaires en nature et maturité est déterminée par référence au cours de bourse de ces instruments. Pour les autres instruments non cotés, la juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options. Les modèles prenant en considération des hypothèses basées sur les données du marché relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13 tandis que les autres modèles basés sur des données non observables de marché relèvent du niveau 3 de cette même hiérarchie.

### 2.11.1. Actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées, que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme, et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société.

Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. L'évaluation de ces placements est rapprochée de leur cotation lorsque celle-ci est disponible.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

### 2.11.2. Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF Mobilités fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

La quasi-totalité de ces placements fait l'objet d'une évaluation à la juste valeur basée sur les données de marché et qui relève du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

### 2.11.3. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements sont comptabilisés à leur valeur nominale.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

### 2.11.4. Prêts et créances émis

Ce poste inclut la créance sur RFF, la créance sur la Caisse de la Dette Publique, les créances rattachées à des



participations, les prêts «aides à la construction», les autres prêts et les dépôts de garantie (dont les «cash collatéral actifs») ainsi que les actifs financiers relatifs à des contrats de concession (IFRIC 12). Ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

En cas d'indication objective d'une dépréciation des actifs financiers, à savoir une baisse significative et durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est constatée par le résultat. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

#### 2.11.4.1. Créance sur Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015)

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

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

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

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

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

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

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie.

Dans le cas de la couverture de juste valeur, les lignes correspondantes sont évaluées à la juste valeur en utilisant les données de marché. Elle relève du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

#### 2.11.4.2. Créance sur la caisse de la dette publique

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1<sup>er</sup> janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, les opérations suivantes ont été réalisées :

**1.** Le 31 décembre 2007, à l'entrée en vigueur de la loi de finances rectificative pour 2007 et conformément à son article 82, ont été mis en place des contrats croisés dits «miroirs» entre Mobilités et la Caisse de la dette publique (CDP) :

— conclusion d'un contrat de prêt de SNCF Mobilités à la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant de la dette inscrite dans le SAAD et ses caractéristiques financières et portant également sur les dérivés associés ;

— simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP prêtant à SNCF Mobilités dans les mêmes termes et conditions.

À l'issue de cette étape, SNCF Mobilités était à la fois débitrice et créancière de la CDP sur un même montant, remboursable selon des modalités identiques, lesquelles sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

**2.** Ces contrats « miroirs » une fois mis en place, l'État, comme l'article 82 de la loi de finances rectificative pour 2007 l'y autorisait, s'est substitué à SNCF Mobilités pour le remboursement de la dette de SNCF Mobilités envers la CDP par l'arrêté du 28 décembre 2007.

**3.** Du fait de la reprise de cet engagement par l'État et du changement de débiteur corrélatif, SNCF Mobilités s'est trouvée libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP.

En contrepartie, les engagements financiers de l'État au 1<sup>er</sup> janvier 2006 au titre du SAAD ont été soldés.

À l'issue de ces opérations, il a été mis fin au SAAD. Il en résulte que SNCF Mobilités :

— reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées ;

— détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2006, à savoir :

— la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

— les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

#### 2.11.4.3. Actifs financiers relatifs aux contrats de concession (IFRIC 12)

En application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, un actif financier est constaté lorsque le Groupe, concessionnaire, obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part du concédant soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par le concédant sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation de

l'infrastructure par les usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IAS 39 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

## 2.12. STOCKS

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

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

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

## 2.13. CRÉANCES D'EXPLOITATION

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

## 2.14. PASSIFS FINANCIERS

Les passifs financiers comprennent les emprunts, les autres financements et découverts bancaires, les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés (cash collateral passif) et la juste valeur négative des instruments dérivés.

Ces instruments sont présentés en passifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en passifs courants.

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option «fair value»). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de Mobilités, Etablissement Public Industriel et Commercial, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture et relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

## 2.15. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur à la clôture.

### 2.15.1. Cas général

Les instruments dérivés sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale et sont réévalués à la juste valeur par la suite.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture et relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier.

### 2.15.2. Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

### 2.15.3. Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et:

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,

— l'élément couvert est réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

## 2.16. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations ; les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent (immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concession). Les subventions relatives aux immobilisations incorporelles et corporelles sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements)

en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées. Les subventions d'investissement relatives aux actifs financiers de concession sont assimilées à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel.

### 2.17. IMPÔTS DIFFÉRÉS

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

S'agissant des participations dans les filiales, coentreprises et sociétés sous influence notable, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

— le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et

— il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

— la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et

— il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés et sont classés en non courant.

### 2.18. PROVISIONS

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

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

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

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

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

#### 2.18.1. Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Le Groupe comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand il se retrouve obligé au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux ou des douanes. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. Lorsque cela s'avère plus prudent, le Groupe provisionne les redressements fiscaux contestés.

#### 2.18.2. Provisions pour risques environnementaux

Le Groupe 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 le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur/payeur », le groupe SNCF Mobilités avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 22. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le Décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

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

En ce qui concerne le matériel roulant contenant de l'amiante, le Groupe assimile les obligations de désamiantage de son matériel roulant à des provisions pour démantèlement. Toute révision à la hausse de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel

à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de désamiantage.

### 2.18.3. 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.

#### 2.18.3.1. Provisions pour litiges relatifs à l'activité

Le Groupe est engagé dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

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

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

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

#### 2.18.3.2. 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 à recevoir 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.

#### 2.18.4. Provisions pour coûts de restructuration

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

### 2.19. AVANTAGES DU PERSONNEL

En accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté, le Groupe participe à des régimes de retraites, de préretraites, d'indemnités de départ à la retraite et de frais de santé/mutuelles pour les retraités.

En France, les principaux régimes d'avantages du personnel sont le régime spécial du personnel sous statut (dont les particularités sont présentées en note 21), ainsi que, pour les filiales, les indemnités de fin de carrière (IFC) et de gratifications au titre des médailles du travail. À l'étranger, les principaux pays proposant des régimes à prestations définies sont le Royaume-Uni, l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas.

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

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

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

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

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

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

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

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

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

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

## 2.20. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

### 2.20.1. Activités de transport (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 » parmi les « Dettes d'exploitation ».

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

### 2.20.2. Contributions de l'État 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.

### 2.20.3. Travaux réalisés par le groupe dans le cadre de la conduite de travaux

Les prestations et travaux réalisés sur plusieurs exercices par le Groupe 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. Ces travaux sont réalisés au sein de la branche SNCF Infra destinée à être transférée à SNCF Réseau dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3).

### 2.20.4. Maintenance

La rémunération de la maintenance et de l'exploitation du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention pluriannuelle négociée avec le propriétaire du réseau. Cette rémunération est perçue au sein de la branche SNCF Infra destinée à être transférée à SNCF Réseau dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3).

## 2.21. INFORMATIONS SECTORIELLES

### 2.21.1. Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF Mobilités est organisée en cinq branches appuyées par des fonctions communes support. Ces branches vendent des produits et services distincts ou s'adressent à des segments de clientèles différents. Ce découpage du Groupe est celui utilisé par la Direction pour le pilotage et est constitutif du reporting interne :

#### — Branche SNCF Infra :

activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour RFF (maintenance, travaux et exploitation du réseau) et d'ingénierie (étude et conception d'infrastructures ferroviaires en France et dans le monde). Cette branche intégralement concernée par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, est destinée à sortir du groupe SNCF Mobilités (voir note 3).

#### — Branche SNCF Proximités :

activités de transport de proximité du Groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Trains d'Equilibre du Territoire (Intercités)), les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien...), urbain et interurbain (Keolis) ainsi que les services complémentaires (EFFIA).

#### — Branche SNCF Voyages :

activités de transporteurs ferroviaires de voyageurs et de distribution (TGV, Europe...).

#### — Branche SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) :

couvre une palette complète des métiers du transport et de la logistique de marchandises. Ces activités sont différenciées entre l'activité logistique de Geodis, le commissionnaire de transport STVA, des gestionnaires d'actifs et le transport ferroviaire de marchandises.

#### — Branche Gares & Connexions :

dédiée au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

Les fonctions communes support (Fonctions communes et participations) agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Traction, Matériel, et les Fonctions Transverses) et certaines filiales opérationnelles.

### 2.21.2. Indicateurs sectoriels

Le Groupe présente, par métier, les éléments de bilan et de résultat suivants :

— Un total des actifs sectoriels constitué des écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concession nets de subventions d'investissement et des actifs d'exploitation.

— Le chiffre d'affaires interne et externe avec une élimination de toutes les transactions entre les branches d'activité dans une colonne « Inter branches » pour la présentation des comptes consolidés du Groupe.

— Certains soldes intermédiaires du compte de résultat : marge opérationnelle, résultat opérationnel courant, résultats opérationnel et opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence.

— Certaines lignes du compte de résultat : quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence, dotations aux amortissements, variation nette des provisions, pertes de valeur.

Les méthodes comptables appliquées dans chaque branche sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Les informations présentées pour chacune des branches correspondent à une comptabilité « aux bornes », c'est-à-dire avant élimination des opérations inter branches.

## 2.22. SOLDES INTERMÉDIAIRES DU COMPTE DE RÉSULTAT

Le groupe SNCF Mobilités a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

### 2.22.1. Marge opérationnelle

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments.

L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».



**2.22.2. Résultat opérationnel courant**

Outre la marge opérationnelle, le résultat opérationnel courant intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat.

**2.22.3. Résultat opérationnel**

Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en dessous du résultat opérationnel courant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Les opérations concernées, qui sont en nombre limité, concernent :

- les pertes de valeur sur écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles et corporelles,
- les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité,
- les cessions de filiales qui ne constituent pas une activité abandonnée au sens d'IFRS 5,
- les impacts éventuels des opérations sur le périmètre.

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

Considérant que les entreprises mises en équivalence prolongent l'activité du Groupe, un sous-total présentant le résultat opérationnel après quote-part de résultat net dans ces entités a été reconstitué sur la face du compte de résultat. Cette quote-part de résultat inclut les dépréciations constatées sur des titres mis en équivalence.

**2.22.5. Résultat financier**

Le Groupe présente un résultat financier, qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier est présenté en deux composantes :

- le coût de l'endettement financier net, qui contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les produits de la créance sur RFF, ceux de la créance sur la CDP et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS ;
- le coût financier des avantages du personnel, qui inclut la charge liée à la désactualisation de la provision au titre des avantages postérieurs à l'emploi et à long terme, nette des produits financiers liés au rendement implicite des actifs du régime déterminé sur la base du taux d'actualisation de la dette, ainsi que le montant des écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages à long terme.

**3. EVENEMENTS MARQUANTS****3.1. REPRISE DE PERTE DE VALEUR**

Des reprises de perte de valeur ont été constatées pour 163M€ sur les moyens de production du fret ferroviaire au sein de la branche SNCF Logistics, anciennement SNCF Geodis (ensemble des immobilisations corporelles et incorporelles hors terrains et constructions). Ces reprises font suite à l'évolution des modèles économiques qui a conduit à une réaffectation de ces moyens de production entre les unités génératrices de trésorerie Fret ferroviaire et Gestionnaire d'actifs et à une adaptation des modalités de réalisation des tests de perte de valeur conformément à la norme IAS 36. Elles ont été constatées sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat.

Les informations détaillées sont présentées en note 8 des comptes consolidés annuels.

**3.2. RÉFORME DU FERROVIAIRE**

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872 articule la réforme autour de cinq objectifs :

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

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

— L'actuel EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

— L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

— Un EPIC de « tête », créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

De ce fait, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les éléments constitutifs du résultat de la branche SNCF Infra, appelée par la loi du 4 août 2014 à être transférée, sont reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé pour 2014 et 2013. Quant aux actifs et passifs de cette branche destinés à être transférés, ils sont reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014.

Par ailleurs, la Loi prévoit le transfert à l'EPIC de Tête d'actifs non courants et d'entités. Les actifs non courants et les actifs des entités identifiés à la clôture comme devant être transférés sont reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014. Quant aux passifs de ces entités, ils sont reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ». Les décrets d'application sont toujours en cours de rédaction. Ils pourraient éventuellement élargir le périmètre des entités et des actifs à transférer *in fine*.

Les informations détaillées sont présentées en note 27 des comptes consolidés annuels.

### 3.3. MOUVEMENT SOCIAL

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

### 3.4. CESSIION DE CRÉANCE

La créance née sur l'exercice du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 1.1.2.3) et constatée sur les groupes d'intégration fiscale français a fait l'objet d'une cession Dailly. S'agissant d'une créance d'exploitation, sa cession s'est traduite par un encaissement net de 306 M€ parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

Les détails sont décrits en note 28.3 des comptes consolidés annuels.

## 4. INFORMATIONS SECTORIELLES

L'activité du Groupe est organisée comme indiqué dans la note 2.21.

La branche SNCF Infra est intégralement concernée par les opérations de transfert visées par la réforme du ferroviaire (voir note 3). Répondant à la définition d'une « activité abandonnée » suivant les termes retenus par la norme IFRS 5, les données financières la concernant ont fait l'objet d'un reclassement sur les lignes :

— « Résultat net d'impôt des activités transférées » au compte de résultat des exercices 2014 et 2013.

— « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014.

Les informations détaillées sont données en note 27. La branche ne contribuera plus aux résultats ni au bilan du futur groupe SNCF Mobilités une fois la réforme mise en œuvre en 2015. La branche SNCF Geodis a été rebaptisée SNCF Logistics.

L'information sectorielle sur le résultat est la suivante :

<b>31/12/2014</b>								
<b>En millions d'euros</b>	<b>SNCF Infra</b>	<b>SNCF Proximités</b>	<b>SNCF Voyages</b>	<b>SNCF Logistics</b>	<b>Gares &amp; Connexions</b>	<b>Fonctions communes et participations</b>	<b>Inter branche</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires externe	0	11 967	5 848	8 812	275	341		27 243
Chiffre d'affaires interne	303	376	683	229	909	4 085	-6 584	
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>303</b>	<b>12 343</b>	<b>6 531</b>	<b>9 041</b>	<b>1 183</b>	<b>4 426</b>	<b>-6 584</b>	<b>27 243</b>
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>0</b>	<b>633</b>	<b>680</b>	<b>431</b>	<b>251</b>	<b>387</b>		<b>2 383</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>0</b>	<b>160</b>	<b>276</b>	<b>43</b>	<b>107</b>	<b>92</b>		<b>678</b>
<b>Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>0</b>	<b>175</b>	<b>273</b>	<b>33</b>	<b>107</b>	<b>98</b>		<b>685</b>
<b>Résultat opérationnel après quote- part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>0</b>	<b>178</b>	<b>273</b>	<b>222</b>	<b>112</b>	<b>265</b>		<b>1 050</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	16	-3	-11	0	5		7
Dotations aux amortissements	0	-377	-385	-322	-135	-279		-1 498
Variation nette des provisions	0	-96	-19	-66	-9	-16		-207
Pertes de valeur	0	-2	-1	101	1	27		126
<b>31/12/2013</b>								
<b>En millions d'euros</b>	<b>SNCF Infra</b>	<b>SNCF Proximités</b>	<b>SNCF Voyages</b>	<b>SNCF Logistics</b>	<b>Gares &amp; Connexions</b>	<b>Fonctions communes et participations</b>	<b>Inter branche</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires externe	0	11 591	5 925	8 891	262	361		27 030
Chiffre d'affaires interne	319	373	906	250	923	5 114	-7 884	
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>319</b>	<b>11 964</b>	<b>6 831</b>	<b>9 141</b>	<b>1 185</b>	<b>5 475</b>	<b>-7 884</b>	<b>27 030</b>
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>0</b>	<b>655</b>	<b>782</b>	<b>337</b>	<b>244</b>	<b>468</b>		<b>2 486</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	<b>392</b>	<b>-118</b>	<b>115</b>	<b>77</b>		<b>721</b>
<b>Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>0</b>	<b>267</b>	<b>371</b>	<b>-117</b>	<b>115</b>	<b>90</b>		<b>726</b>
<b>Résultat opérationnel après quote- part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>0</b>	<b>275</b>	<b>-1 029</b>	<b>-103</b>	<b>125</b>	<b>205</b>		<b>-528</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	13	-21	1	0	12		5
Dotations aux amortissements	0	-350	-369	-343	-127	-302		-1 492
Variation nette des provisions	0	-51	-21	-111	-2	-88		-273
Pertes de valeur	0	0	-1 399	-35	1	2		-1 432

Seules les transactions avec RFF représentent plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe. Elles sont essentiellement réalisées au sein de la branche SNCF Infra et donc reclassées sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées ». Le détail de ces transactions est donné en note 29.

Le total des actifs sectoriels se ventile de la façon suivante par branche :

<b>31/12/2014</b>								
<b>En millions d'euros</b>	<b>SNCF Infra</b>	<b>SNCF Proximités</b>	<b>SNCF Voyages</b>	<b>SNCF Logistics</b>	<b>Gares &amp; Connexions</b>	<b>Fonctions communes et participations</b>	<b>Inter branche</b>	<b>Total</b>
<b>Total des actifs sectoriels</b>	<b>275</b>	<b>9 810</b>	<b>5 867</b>	<b>5 964</b>	<b>3 110</b>	<b>4 488</b>	<b>-719</b>	<b>28 795</b>
Subventions d'investissement	0	-2 844	-174	-38	-1 140	-258		-4 454
<b>Total des actifs sectoriels nets de subventions</b>	<b>275</b>	<b>6 966</b>	<b>5 693</b>	<b>5 926</b>	<b>1 970</b>	<b>4 230</b>	<b>-719</b>	<b>24 341</b>
dont :								
Immobilisations <sup>(1)</sup>	0	4 798	4 609	3 598	1 773	3 208		17 987

<b>31/12/2013</b>								
<b>En millions d'euros</b>	<b>SNCF Infra</b>	<b>SNCF Proximités</b>	<b>SNCF Voyages</b>	<b>SNCF Logistics</b>	<b>Gares &amp; Connexions</b>	<b>Fonctions communes et participations</b>	<b>Inter branche</b>	<b>Total</b>
<b>Total des actifs sectoriels</b>	<b>3 215</b>	<b>9 063</b>	<b>5 251</b>	<b>5 941</b>	<b>2 998</b>	<b>5 599</b>	<b>-336</b>	<b>31 731</b>
Subventions d'investissement	-11	-3 126	-91	-42	-1 068	-331		-4 670
<b>Total des actifs sectoriels nets de subventions</b>	<b>3 204</b>	<b>5 937</b>	<b>5 160</b>	<b>5 899</b>	<b>1 930</b>	<b>5 268</b>	<b>-336</b>	<b>27 062</b>
dont :								
Immobilisations <sup>(1)</sup>	735	4 168	4 257	3 639	1 736	4 027		18 563

<sup>(1)</sup> Écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concessions nets de subventions.

L'Epic SNCF Mobilités a procédé à une décentralisation de ses moyens de production pour donner aux activités une maîtrise verticale de leurs outils. Pour ce faire, des actifs (ateliers de maintenance, technicentres matériel...) et des effectifs ont été réaffectés entre les Fonctions Communes et les branches SNCF Voyages et SNCF Proximités. Cette décentralisation explique en grande partie la baisse des chiffres d'affaires internes des Fonctions Communes et de SNCF Voyages. Elle explique également l'essentiel des variations d'actifs sectoriels constatées chez les deux branches et fonctions supports.

Le montant des actifs sectoriels relatif à la branche SNCF Infra correspond à des créances internes au groupe. Il trouve son équivalent en sens inverse dans la colonne « interbranche ».

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

Les passifs, charge d'impôts et produits et charges d'intérêts ne sont pas suivis par branche par le principal décideur opérationnel.



## 5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Sous-traitance	-5 266	-5 252	-14
Péages <sup>(1)</sup>	-3 702	-3 592	-110
Autres achats et charges externes	-5 131	-5 066	-65
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-14 099</b>	<b>-13 909</b>	<b>-190</b>

<sup>(1)</sup> Péages facturés principalement par RFF et Eurotunnel.

## 6. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 31 décembre 2014, les charges de personnel et effectifs sont les suivants:

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Salaires	-9 877	-9 690	-187
Autres avantages du personnel	13	23	-10
Participation des salariés	-29	-24	-5
Personnel détaché et intérimaire	-274	-265	-9
<b>Charges de personnel</b>	<b>-10 167</b>	<b>-9 955</b>	<b>-212</b>
<b>Effectif moyen équivalent temps plein</b>	<b>245 763</b>	<b>244 570</b>	<b>1 193</b>

Les charges de personnel de la branche SNCF Infra ne sont pas intégrées dans les charges de personnel présentées ci-dessus mais reclassées sur la ligne «Résultat net d'impôt des activités transférées» au compte de résultat des exercices 2014 et 2013 (voir note 3 des comptes consolidés annuels).

En revanche l'effectif moyen équivalent temps plein inclut 52 193 personnes pour la branche SNCF Infra au 31 décembre 2014 (51 143 personnes au 31 décembre 2013).

## 7. DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Le poste se compose de la manière suivante:

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Dotations aux amortissements	-1 977	-1 947	-30
Subventions reprises en résultat	479	455	24
<b>Dotations aux amortissements nettes de subventions</b>	<b>-1 498</b>	<b>-1 492</b>	<b>-6</b>

Les dotations aux amortissements concernent:

— les immobilisations incorporelles pour 220 M€ (221 M€ en 2013);

— les immobilisations corporelles pour 1 757 M€ (1 726 M€ en 2013).

## 8. PERTES DE VALEUR

Les impacts au compte de résultat sont les suivants:

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	132	-1 437	1 569
Écarts d'acquisition	-7	0	-7
Provision pour risques et charges	2	5	-3
<b>Pertes de valeur</b>	<b>126</b>	<b>-1 432</b>	<b>1 559</b>

Les tests de perte de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT représentatives d'entités juridiques ou définies en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs testés comprennent les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie et les actifs à durée de vie finie. Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs.

Les principaux impacts sur le résultat des dépréciations et reprises enregistrées dans les comptes au 31 décembre 2014 et 2013 au regard des tests menés sont les suivants:

En millions d'euros	SNCF Logistics <sup>(1)</sup> Gestionnaires d'Actifs
Impact résultat au 31/12/2014	163

<sup>(1)</sup> Anciennement SNCF Geodis

En millions d'euros	SNCF Voyages UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)
Impact résultat au 31/12/2013	-1 400

## 8.1. UGT PRÉSENTANT DES ÉCARTS D'ACQUISITION IMPORTANTS PAR RAPPORT AU TOTAL DES ÉCARTS D'ACQUISITION

### 8.1.1. UGT «Geodis» (anciennement «Offre globale»)

La finalisation de la mise en œuvre de la réorganisation de la branche SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) a abouti à retirer l'activité STVA de l'UGT «Offre globale» qui a été renommée UGT «Geodis». Ce changement provient également de l'absence de synergie constatée ou envisageable à court ou moyen terme entre Geodis et STVA. Etant donné la très forte prépondérance de l'UGT Geodis par rapport à l'UGT STVA, le changement a des effets très peu significatifs sur l'affectation des écarts d'acquisition.

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 650 M€ (636 M€ au 31 décembre 2013) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie «Geodis» qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises (hors transport ferroviaire de marchandises et STVA) de la branche SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes:

	2014	2013
Branche	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Offre globale <sup>(1)</sup>
Actif testé	1 215 M€	1 541 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,3% - 8,3%	8,0% - 8,9%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%

<sup>(1)</sup> L'actif testé en 2013 correspond à celui de l'ancienne UGT Offre globale.

Aux 31 décembre 2014 et 2013, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 100$  bp), le taux de croissance organique ( $\pm 50$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

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

### 8.1.2. UGT Keolis/EFFIA

Sur le total des écarts d'acquisition, 464 M€ (445 M€ au 31 décembre 2013) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie « Keolis/EFFIA » qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs de la branche SNCF Proximités. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 100 M€ (104 M€ au 31 décembre 2013) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2014	2013
Branche	SNCF Proximités	SNCF Proximités
UGT	Keolis/EFFIA	Keolis/EFFIA
Actif testé	1 444 M€	1 381 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)	6,4% - 7,2%	6,7% - 7,5%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation ( $\pm 100$  bp), le taux de croissance organique ( $\pm 50$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

### 8.1.3. UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 248 M€ (248 M€ au 31 décembre 2013) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie « Gestionnaires d'actifs » dont le périmètre opérationnel et managérial a été étendu début 2014 à l'activité de gestionnaire d'engins moteurs (voir note 8.2.1). Cette UGT regroupe désormais tous les métiers entrant dans la location de matériel et d'engins de transport de marchandises (locomotives, wagons, conteneurs...). Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Suite aux évolutions de modèle économique, l'actif testé a augmenté par rapport à la clôture précédente et le groupe a procédé à un test de perte de valeur au 30 juin 2014 en plus du test réalisé annuellement. Les conséquences ont été traitées comme un changement d'estimation sur la période en application de la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable largement supérieure à la valeur nette comptable. Il en résulte, pour la branche SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis), une reprise de perte de valeur sur les moyens de production auparavant testés avec l'UGT Fret ferroviaire de 163 M€ constatée sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat de l'exercice. Conformément à IAS 36, la reprise a été limitée à hauteur de la valeur nette comptable qui aurait été obtenue au 30 juin 2014 pour les actifs concernés s'ils n'avaient jamais été dépréciés. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	Test annuel 2014	Test au 30 juin 2014	Test annuel 2013
Branche	SNCF Logistics	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 891 M€	1 739 M€	1 366 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	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	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,3% - 5,9%	6,0% - 6,6%	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%	2,00%

Aucune nouvelle incidence n'a été constatée sur le deuxième semestre 2014, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation ( $\pm 100$  bp), le taux de croissance organique ( $\pm 50$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

## 8.2. UGT PRÉSENTANT DES INDICES DE PERTE OU DE REPRISE DE VALEUR

### 8.2.1. UGT Fret ferroviaire

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

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

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

Du fait d'un marché de location d'engins moteurs de plus en plus ouvert pour le transport de marchandises, la plupart des engins moteurs mis en location par le groupe sont de plus en plus utilisés en dehors de l'UGT Fret Ferroviaire. Le périmètre opérationnel et managérial de l'activité de gestionnaire d'engins moteurs a également évolué début 2014 pour relever du même périmètre que l'UGT Gestionnaire d'actifs. Enfin, l'activité Fret SNCF n'est plus découpée, mais suivie globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire. Le groupe a donc cessé de tester les actifs concernés au sein de l'UGT Fret Ferroviaire pour les rattacher à l'UGT Gestionnaires d'actifs qui regroupe désormais tous les métiers entrant dans la location de matériel et d'engins de transport de marchandises (locomotives, wagons, conteneurs...). Suite à ces évolutions de modèle économique, le groupe a été en mesure de procéder au 30 juin 2014 à deux tests de perte de valeur : l'un sur l'UGT Gestionnaires d'actifs (voir note 8.1.3), l'autre sur l'UGT Fret Ferroviaire.

Les conséquences ont été traitées comme un changement d'estimation sur la période en application de la norme IAS 8 «Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs».

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

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

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

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

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

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

Sur le second semestre, le test a été affiné pour englober l'ensemble des moyens de production qui s'élèvent à 125 M€ au 31 décembre 2014 (460 M€ au 31 décembre 2013). Le test réalisé permet d'en justifier globalement la valeur comptable qui est inférieure de 750 M€ à la valeur nette comptable qui aurait été obtenue si ces moyens n'avaient jamais été dépréciés (974 M€ au 31 décembre 2013). Le Groupe considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

Par ailleurs, ces éléments ont conduit le groupe à mettre en cohérence la valeur des stocks de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF avec la valeur de ce matériel. En conséquence, une reprise a été constatée pour 22 M€ au titre des immobilisations corporelles sur la ligne «Perte de valeur» et ces stocks ne sont plus dépréciés qu'à hauteur de 7 M€ (31 M€ au 31 décembre 2013).

## 8.2.2. UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)

Au 31 décembre 2013, SNCF Mobilités a identifié un indice de perte de valeur pour l'UGT «TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)» constitué par la constatation d'un certain nombre d'éléments nouveaux : augmentation des péages d'accès au réseau ferroviaire ; faiblesse de la croissance des produits du trafic conjuguée à la concurrence d'autres modes de transport, notamment des offres aériennes low-cost et du co-voiturage ; arrivée de nouvelles rames TGV2N2 ; commande de nouveaux matériels passée en 2013 ; nouvelles dessertes à grande vitesse tendanciellement moins rentables avec des coûts d'infrastructure très élevés et à l'inverse, un nombre de dessertes plus important. Selon les dispositions prévues par la norme IAS 36 «Dépréciations d'actifs» en présence d'indices de perte de valeur, un test portant sur la valeur des actifs de cette UGT a été réalisé à la clôture 2013.

Une dépréciation de 1400 M€ a été constatée au 31 décembre 2013, la valeur recouvrable déterminée sur la base des éléments ci-dessus étant inférieure à la valeur de l'actif testé. Elle signifie que l'activité à date, et compte tenu des perspectives du Plan Stratégique «Excellence 2020» et des meilleures estimations du Groupe, n'est pas suffisamment rentable pour couvrir la valeur comptable de son parc et le renouveler.

Les tests de sensibilité réalisés au 31 décembre 2013 sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) entraînent une variation du montant de la perte de valeur d'environ  $\pm 250$  M€. Les tests de sensibilité sur le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 300$  M€ sur la perte de valeur.

Compte tenu de nouveaux indices de perte de valeur, notamment la baisse de la fréquentation, identifiés sur 2014, un nouveau test a été réalisé à la clôture de l'exercice.

La valeur recouvrable déterminée au 31 décembre 2014 permet de justifier la valeur comptable de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ  $\pm 350$  M€. Les tests de sensibilité sur le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 275$  M€ sur la valeur recouvrable. Enfin, ceux sur le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de  $\pm 50$  bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de  $\pm 300$  M€ sur la valeur recouvrable.

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

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Branche	SNCF Voyages	SNCF Voyages
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)
UGT		
Actif testé	3 581 M€	4 566 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,9% - 9,2%	7,9% - 9,1%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%

Il n'y a pas d'écart d'acquisition ni d'immobilisation incorporelle à durée d'utilité indéfinie affectés à cette UGT. Les pertes de valeur comptabilisées à l'issue des tests concernent essentiellement les immobilisations corporelles. À ce titre, elles ne sont pas irréversibles, contrairement à celles constatées sur des écarts d'acquisition. Le Groupe appréciera à chaque clôture d'exercice future, en tenant compte des conditions économiques qui prévaudront alors, s'il existe des indices de reprise de valeur, i.e. des indications montrant que les pertes comptabilisées sont susceptibles de ne plus exister ou d'avoir diminué. En présence de telles indications, la valeur recouvrable des actifs de cette UGT sera réappréciée pour déterminer si ces actifs ont recouvré leur potentiel de service.

### 8.2.3. UGT SNCF Infrastructure – Maintenance et travaux

Suite à la réforme du ferroviaire, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les résultats de la branche SNCF Infra sont reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé aux 31 décembre 2014 et 2013 (voir note 3). L'impact de la reprise comptabilisée sur 2013 apparaît donc sur cette ligne et non sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat. Pour mémoire, il résulte des événements et circonstances détaillés ci-après. La valeur de transfert prévue en application de la Loi étant égale à la valeur nette comptable, la valeur recouvrable attendue lors du transfert de l'activité ne saurait être inférieure à celle-ci. En conséquence, aucun indice de perte n'a été constaté, aucun test n'a donc été réalisé et aucune perte de valeur n'a été constatée sur 2014.

Depuis l'exercice 2009, du fait de résultats défavorables et de l'absence de visibilité à long terme constatée sur l'UGT Infrastructure – Maintenance et travaux, les actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%. A la suite d'indices favorables survenus sur le premier semestre 2013, un produit net de 546 M€ a été constaté sur l'exercice comparatif. La reprise de perte de valeur porte essentiellement sur les immobilisations corporelles.

La valeur des immobilisations corporelles et incorporelles testées et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes au 31 décembre 2013 :

	<b>2013</b>
Branche	SNCF Infra
UGT	SNCF Infrastructure – Maintenance et travaux
Actif testé	431 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)	5,2% - 5,9%
Taux de croissance long terme	2,00%

Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) et le taux de croissance ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

## 9. RÉSULTAT DE CESSIION D'ACTIFS

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Cession d'actifs incorporels	-3	0	-3
Cession d'actifs corporels	251	161	90
Cession d'actifs financiers	-10	18	-28
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>238</b>	<b>179</b>	<b>59</b>

Au 31 décembre 2014, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 173 M€, et par ICF-NOVEDIS pour 36 M€.

Au 31 décembre 2013, ils étaient de 114 M€ pour l'EPIC Mobilités et de 30 M€ pour ICF-NOVEDIS.

## 10. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-25	64	-89
Charges d'intérêts nettes	-284	-274	-10
Autres charges et produits financiers	-1	5	-6
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-309</b>	<b>-204</b>	<b>-105</b>

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Charges financières	-679	-636	-43
Produits financiers	369	432	-62
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-309</b>	<b>-204</b>	<b>-105</b>

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

## 11. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

### 11.1. ANALYSE DE LA CHARGE D'IMPÔT

#### 11.1.1. Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-253	-171	-82
(Charge) / produit d'impôt différé	12	5	7
<b>Total</b>	<b>-241</b>	<b>-166</b>	<b>-75</b>

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires est stable à 200M€ au 31 décembre 2014 contre 200M€ au 31 décembre 2013 (voir note 1.1.2.3). Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne «Différentiel de taux» de 131M€ sur 2014 (131M€ sur 2013) ;

La Loi de Finances Rectificative (LFR) pour 2012 et la Loi de Finances pour 2013 ont instauré les dispositions suivantes :

— S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.

— Seules 85% des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable pour les exercices 2012 et 2013. Le taux passe à 75% à partir de 2014.

— Il est créé une contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés de 3% sur les dividendes versés en dehors du groupe d'intégration fiscale à compter du 1<sup>er</sup> août 2012. Cette contribution est gérée sur la ligne «Différentiel de taux» dans la preuve d'impôt. L'impact enregistré en résultat sur la ligne «Impôts sur les sociétés» est peu significatif.

— Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 (voir note 1.1.2.3). Il a un effet positif de 80M€ sur la ligne «Crédits d'impôts» de la preuve d'impôt (74M€ au 31 décembre 2013).

#### 11.1.2. Impôt en résultat global

Sur 2014, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 21M€.

Sur 2013, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 2M€.

#### 11.2. PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>624</b>	<b>-162</b>
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	7	5
Résultat net d'impôt des activités transférées	227	815
Impôt sur les résultats	-241	-166
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>631</b>	<b>-817</b>
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
<b>Impôt théorique</b>	<b>-217</b>	<b>281</b>
Différences permanentes	-40	-8
Activation de déficits antérieurs	84	-2
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-10	-330
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-12	0
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	-10	-24
Différentiel de taux	-124	-145
Crédits d'impôts	89	65
Ajustements sur exercices antérieurs	0	0
Effets des changements de taux	0	-3
<b>Impôt comptabilisé</b>	<b>-241</b>	<b>-166</b>
<b>Taux d'impôt effectif</b>	<b>38,22%</b>	<b>20,33%</b>

**11.3. SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1988, la SNCF, devenue SNCF Mobilités au 1<sup>er</sup> janvier 2015, a opté pour le régime de l'intégration fiscale. Au 31 décembre 2014, les filiales intégrées fiscalement déclarées sont au nombre de 250. Les principales sont: SNCF Participations et Ermewa Ferroviaire et un certain nombre de filiales françaises Geodis. L'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire (voir note 3) met fin à cette intégration fiscale au profit d'une autre portée par l'EPIC de Tête, la nouvelle SNCF. Les impôts différés actifs et passifs qui étaient auparavant présentés de façon compensée sur l'unique entité fiscale représentée par le groupe intégré ont été décompensés au 31 décembre 2014, le groupe s'étant disloqué en autant d'entités fiscales que de membres qui le constituaient. Cette décompensation a un effet à la hausse à l'actif et au passif de 225 M€. Par ailleurs,

le reclassement sur la ligne «Actifs détenus en vue d'être cédés» des entités destinées à être transférées dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir note 27) a entraîné une diminution de 109M€ du montant comptabilisé en impôt différé actif dans l'état de situation financière. Cet effet explique l'essentiel du reclassement constaté dans le tableau ci-dessous. Pour le reste, la fin du périmètre actuel est restée sans effet sur le montant d'impôt différé actif reconnu au bilan à la suite de l'adaptation des prévisions de bénéfices imposables à chaque entité prise individuellement.

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2014 s'élèvent à 6,4 milliards d'euros contre 5,9 milliards d'euros au 31 décembre 2013. Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 3,2 milliards d'euros (3,0 milliards d'euros au 31 décembre 2013).

En millions d'euros	31/12/2013	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2014
<b>Reports déficitaires</b>	<b>1 934</b>	<b>244</b>	<b>-9</b>	<b>-1</b>	<b>-9</b>	<b>2 159</b>
Avantages du personnel	54	-63	67	0	0	58
Différences de valeur sur les immobilisations	-63	-30	0	0	-5	-98
Location financement	-27	2	0	0	0	-25
Provisions réglementées	-121	-13	0	0	0	-134
Instruments financiers	-29	4	72	2	-3	45
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-235	21	6	0	2	-206
Résultats internes	89	-27	0	0	0	63
<b>Total retraitements de consolidation</b>	<b>-332</b>	<b>-106</b>	<b>144</b>	<b>1</b>	<b>-6</b>	<b>-298</b>
<b>Provisions non déductibles et autres différences fiscales</b>	<b>2 160</b>	<b>-115</b>	<b>62</b>	<b>-82</b>	<b>-7</b>	<b>2 017</b>
<b>Impôts différés non reconnus</b>	<b>-3 006</b>	<b>-14</b>	<b>-171</b>	<b>-24</b>	<b>21</b>	<b>-3 194</b>
<b>Impôts différés nets reconnus</b>	<b>756</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>-105</b>	<b>-1</b>	<b>685</b>
Impôts différés actif	994					1 172
Impôts différés passif	238					486
<b>Impôts différés nets au bilan</b>	<b>756</b>					<b>685</b>

**12. ÉCARTS D'ACQUISITION**

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

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2013</b>	<b>1 731</b>	<b>-368</b>	<b>1 363</b>
Acquisitions	5	0	5
Cessions	-12	0	-12
Conversion	-17	1	-17
Autres variations	14	0	14
<b>Au 31 décembre 2013</b>	<b>1 722</b>	<b>-368</b>	<b>1 354</b>
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2014</b>	<b>1 722</b>	<b>-368</b>	<b>1 354</b>
Acquisitions	16	0	16
Pertes de valeur	0	-7	-7
Cessions	-6	0	-6
Conversion	17	-1	16
Autres variations	-1	13	12
<b>Au 31 décembre 2014</b>	<b>1 748</b>	<b>-363</b>	<b>1 385</b>

Les variations sont peu significatives sur les exercices 2014 et 2013.



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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
SNCF Proximités	464	445	18
SNCF Voyages	10	12	-2
SNCF Logistics	909	894	14
dont Geodis	650	636	14
dont Gestionnaire d'actifs	248	248	0
dont Autres entreprises ferroviaires	10	10	0
Fonctions communes et participations	3	3	0
<b>Total</b>	<b>1 385</b>	<b>1 354</b>	<b>31</b>

### 13. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Le groupe détient pour l'essentiel des licences sur logiciels acquis, des logiciels développés en interne, des droits au bail, des clientèles et marques acquises lors de prises de contrôle.

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

En millions d'euros	01/01/2014	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2014
<b>Valeur brute</b>						
Concessions, brevets, logiciels	1 202	31	-49	-6	-92	1 085
Autres immobilisations incorporelles	1 090	7	-10	-7	33	1 113
Immobilisations incorporelles en cours	166	160	0	0	-152	174
Actifs incorporels de concession	134	6	0	0	4	144
<b>Total valeur brute</b>	<b>2 592</b>	<b>204</b>	<b>-60</b>	<b>-13</b>	<b>-207</b>	<b>2 517</b>
<b>Amortissements / dépréciations</b>						
Concessions, brevets, logiciels	-835	-183	50	6	108	-854
Autres immobilisations incorporelles	-423	-62	14	13	-27	-485
Immobilisations incorporelles en cours	0	-5	0	0	0	-5
Actifs incorporels de concession	-74	-17	0	0	4	-88
<b>Total amortissements/dépréciations</b>	<b>-1 333</b>	<b>-267</b>	<b>64</b>	<b>19</b>	<b>85</b>	<b>-1 431</b>
<b>Total valeur nette comptable</b>	<b>1 260</b>	<b>-63</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>-121</b>	<b>1 086</b>

Les acquisitions de l'exercice 2014 intègrent les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement dont 115 M€ pour l'EPIC Mobilités.

Les effets des reclassements en actifs destinés à être cédés des données relatives à la branche SNCF Infra, aux autres entités et aux actifs non courants à transférer dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3) sont présentés dans la colonne « Autres variations » (voir note 27). Ils représentent un impact net de 131 M€ en diminution des immobilisations incorporelles.

L'évolution du poste au cours de l'exercice précédent s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	01/01/2013	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2013
<b>Valeur brute</b>						
Concessions, brevets, logiciels	1 035	35	-44	0	176	1 202
Autres immobilisations incorporelles	1 114	16	-6	0	-34	1 090
Immobilisations incorporelles en cours	205	125	0	0	-164	166
Actifs incorporels de concession	126	0	0	0	8	134
<b>Total valeur brute</b>	<b>2 479</b>	<b>176</b>	<b>-49</b>	<b>-1</b>	<b>-13</b>	<b>2 592</b>
<b>Amortissements/dépréciations</b>						
Concessions, brevets, logiciels	-742	-164	75	0	-3	-835
Autres immobilisations incorporelles	-306	-125	4	0	4	-423
Immobilisations incorporelles en cours	-20	0	17	0	3	0
Actifs incorporels de concession	-64	-15	0	0	5	-74
<b>Total amortissements/dépréciations</b>	<b>-1 132</b>	<b>-304</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>-1 333</b>
<b>Total valeur nette comptable</b>	<b>1 347</b>	<b>-128</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>1 260</b>

Les acquisitions de l'exercice 2013 intègrent les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement dont 95 M€ pour l'EPIC.

Sur chaque exercice, l'augmentation des amortissements et dépréciations provient essentiellement de dotations

aux amortissements. Les variations de valeur liées aux écarts de conversion sont peu significatives.

#### 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

En millions d'euros	01/01/2014	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2014
<b>Valeur brute</b>						
Terrains	2 188	8	-36	5	-34	2 131
Constructions	9 176	12	-255	-39	171	9 065
Installations techniques, matériel et outillage	3 097	16	-174	-9	-558	2 373
Matériel de transport	31 479	974	-516	66	-826	31 176
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	30 190	842	-391	0	-836	29 805
<i>Matériel de transport routier</i>	1 286	132	-125	66	10	1 369
<i>Matériel de transport maritime</i>	2	0	0	0	0	2
Autres immobilisations corporelles	1 521	54	-91	-13	-158	1 312
Immobilisations corporelles en cours	1 062	875	0	0	-1 168	768
<b>Total valeur brute</b>	<b>48 523</b>	<b>1 939</b>	<b>-1 073</b>	<b>10</b>	<b>-2 574</b>	<b>46 825</b>
<b>Amortissements/dépréciations</b>						
Terrains	-279	-40	5	0	6	-308
Constructions	-5 013	-366	177	29	112	-5 062
Installations techniques, matériel et outillage	-1 789	-215	174	8	540	-1 282
Matériel de transport	-20 721	-1 181	698	-31	742	-20 492
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	-19 893	-1 058	610	0	743	-19 598
<i>Matériel de transport routier</i>	-828	-122	88	-31	-1	-894
<i>Matériel de transport maritime</i>	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations corporelles	-1 037	-133	87	13	166	-903
Immobilisations corporelles en cours	-7	-1	1	0	1	-7
<b>Total amortissements/dépréciations</b>	<b>-28 846</b>	<b>-1 935</b>	<b>1 142</b>	<b>19</b>	<b>1 567</b>	<b>-28 053</b>
<b>Total valeur nette comptable</b>	<b>19 677</b>	<b>4</b>	<b>69</b>	<b>29</b>	<b>-1 007</b>	<b>18 772</b>
Subventions d'investissement	4 670	178	-381	0	-12	4 454
<b>Total valeur nette comptable nette des subventions</b>	<b>15 007</b>	<b>-174</b>	<b>450</b>	<b>29</b>	<b>-995</b>	<b>14 317</b>



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

En millions d'euros	01/01/2013	Acquisitions/ Dotations	Cessions/ Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2013
<b>Valeur brute</b>						
Terrains	2 148	2	-41	0	79	2 188
Constructions	9 086	37	-130	19	164	9 176
Installations techniques, matériel et outillage	2 979	23	-111	-2	207	3 097
Matériel de transport	30 481	1 361	-434	12	59	31 479
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	29 201	1 234	-306	0	61	30 190
<i>Matériel de transport routier</i>	1 280	127	-128	12	-5	1 286
<i>Matériel de transport maritime</i>	0	0	0	0	2	2
Autres immobilisations corporelles	1 456	50	-86	0	101	1 521
Immobilisations corporelles en cours	829	848	0	0	-615	1 062
<b>Total valeur brute</b>	<b>46 979</b>	<b>2 321</b>	<b>-802</b>	<b>30</b>	<b>-6</b>	<b>48 523</b>
<b>Amortissements/dépréciations</b>						
Terrains	-262	-39	22	0	0	-279
Constructions	-4 834	-346	136	0	31	-5 013
Installations techniques, matériel et outillage	-1 864	-188	272	0	-10	-1 789
Matériel de transport	-18 880	-2 481	636	-9	13	-20 721
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	-18 058	-2 368	534	0	0	-19 893
<i>Matériel de transport routier</i>	-821	-112	101	-9	14	-828
<i>Matériel de transport maritime</i>	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations corporelles	-1 010	-166	137	0	2	-1 037
Immobilisations corporelles en cours	-74	-6	63	0	10	-7
<b>Total amortissements/dépréciations</b>	<b>-26 923</b>	<b>-3 225</b>	<b>1 266</b>	<b>-10</b>	<b>46</b>	<b>-28 846</b>
<b>Total valeur nette comptable</b>	<b>20 056</b>	<b>-904</b>	<b>464</b>	<b>20</b>	<b>41</b>	<b>19 677</b>
Subventions d'investissement	4 660	360	-350	0	0	4 670
<b>Total valeur nette comptable nette des subventions</b>	<b>15 396</b>	<b>-1 263</b>	<b>814</b>	<b>20</b>	<b>41</b>	<b>15 007</b>

Les biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF Mobilités s'élèvent à 543 M€ (550 M€ en 2013) pour les terrains et 439 M€ (565 M€ en 2013) pour les constructions et agencements.

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 7 et 8. L'impact sur la colonne « Cessions / reprises » provient pour 163 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur l'UGT Gestionnaires d'actifs et pour 22 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur le stock de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF (voir notes 3 et 8), compensée par des cessions de terrains et constructions. Les dotations et reprises de l'exercice 2013 sont affectées par la perte de valeur sur l'UGT « TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar) » et la reprise sur l'UGT « SNCF Infrastructure – Maintenance et travaux » (voir note 8).

Les effets des reclassements en actifs destinés à être cédés des données relatives à la branche SNCF Infra, aux autres entités et aux actifs non courants à transférer dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3) sont présentés dans la colonne « Autres variations » (voir note 27). Ils représentent un impact net de 1 161 M€ en diminution des immobilisations corporelles.

À contrario, les autres variations sont mouvementées pour 177 M€ par la réévaluation à la hausse du composant amiante relatif au matériel roulant ferroviaire en contrepartie d'une provision (voir note 22).

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Immobilisations incorporelles	-204	-176
Immobilisations corporelles	-1 939	-2 321
<b>Total acquisitions</b>	<b>-2 143</b>	<b>-2 497</b>
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-21</i>	<i>-60</i>
<b>Acquisitions hors crédit-bail</b>	<b>-2 122</b>	<b>-2 437</b>
BFR d'investissement	-36	196
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-2 158</b>	<b>-2 241</b>

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 746 M€ (dont aménagement du pôle d'échange multimodal de Montpellier Saint-Roch, aménagement de la gare de Versailles-Chantiers, création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), renouvellement de lignes, remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 974 M€ (dont acquisition de TGV Euroduplex, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV, automotrices et locomotives électriques, voitures voyageurs et locotracteurs).

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

Les investissements de la période comparative sont essentiellement constitués par :

— l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 741 M€ (dont aménagements des pôles d'échanges multimodaux de Montpellier Saint-Roch, Pompadour, Toulon, Cannes, Besançon Viotte, Rennes, Orléans et Brive ; rénovation des gares de Nantes-Châteaubriant, Paris-Lyon et Bordeaux Saint-Jean ; mise en place du schéma directeur TGV (Nice et Bordeaux, développement des capacités de garage et de maintenance, évolution du mode d'exploitation) ; aménagements du nouveau siège de SNCF Mobilités à Saint-Denis ; acquisition de terrains dans le quartier des Batignolles ; remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),

— l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire pour un total de 1 197 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, TGV Euroduplex, locomotives de fret ferroviaire, wagons, transconteneurs et petits conteneurs, rénovation de TGV, locomotives, voitures voyageurs, automotrices, locotracteurs et wagons).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 360 M€ dont 185 M€ pour le matériel ferroviaire et 175 M€ pour les installations fixes.

Les biens inscrits en immobilisations et faisant l'objet de contrats de location financement s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013		
	Brut	Amort. & Dépr.	Net	Brut	Amort. & Dépr.	Net
<b>Valeurs nettes de subventions</b>						
Terrains	21	0	21	24	0	24
Constructions	232	-154	78	372	-228	144
Installations techniques, matériel et outillage	28	-22	5	28	-21	7
Matériel de transport	2 351	-1 393	958	2 703	-1 519	1 185
Autres immobilisations corporelles	17	-15	2	16	-15	1
Immobilisations corporelles en cours	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2 649</b>	<b>-1 585</b>	<b>1 064</b>	<b>3 142</b>	<b>-1 782</b>	<b>1 360</b>

## 15. ACTIFS FINANCIERS

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

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

Les montants de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les actifs financiers, courants et non courants se répartissent comme suit:

31/12/2014

En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts et créances		4 029	1 394	5 423	0	0	0
Créance sur RFF	15.1	823	406	1 229	0	0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	15.2	1 525	153	1 678	0	0	0
Autres prêts et créances	15.4	525	792	1 318	0	0	0
Actifs financiers de concession	15.5	1 156	43	1 199			
Actifs disponibles à la vente	15.3	268	0	268	73	0	195
Actifs à la juste valeur par résultat		0	0	0	0	0	0
Juste valeur positive des dérivés de couverture	24	501	58	560	0	560	0
Juste valeur positive des dérivés de transaction	24	1 024	159	1 183	0	1 183	0
<b>Actifs financiers</b>		<b>5 822</b>	<b>1 611</b>	<b>7 433</b>	<b>73</b>	<b>1 742</b>	<b>195</b>

31/12/2013

En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts et créances		4 192	754	4 947	0	0	0
Créance sur RFF	15.1	1 190	30	1 221	0	0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	15.2	1 637	46	1 684	0	0	0
Autres prêts et créances	15.4	529	571	1 100	0	0	0
Actifs financiers de concession	15.5	835	107	942			
Actifs disponibles à la vente	15.3	241	0	241	59	0	183
Actifs à la juste valeur par résultat		0	256	256	0	255	0
Juste valeur positive des dérivés de couverture	24	564	19	583	0	583	0
Juste valeur positive des dérivés de transaction	24	463	88	551	0	551	0
<b>Actifs financiers</b>		<b>5 461</b>	<b>1 118</b>	<b>6 578</b>	<b>59</b>	<b>1 389</b>	<b>183</b>

Pour les actifs financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie d'actifs financiers, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13:

— Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés.

— Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés.

— Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché.

Les OPCVM inclus dans les actifs à la juste valeur par le résultat sont valorisés sur la base de leur valeur liquidative à la date de clôture.

**15.1. CRÉANCE SUR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Les principes de comptabilisation et d'évaluation de cette créance sont décrits en note 2.11.4.1. La juste valeur a été déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur. La créance se décompose de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013		
	Non Courant	Courant	Total	Non Courant	Courant	Total
Au coût amorti	823	381	1204	1190	6	1196
Intérêts courus non échus		25	25		25	25
<b>Total</b>	<b>823</b>	<b>406</b>	<b>1229</b>	<b>1190</b>	<b>30</b>	<b>1221</b>

**Juste valeur de la créance sur RFF**

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Juste valeur	Valeur nette comptable	Juste valeur	Valeur nette comptable
Créance sur RFF	1670	1229	1614	1221

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Nominal	Flux d'intérêt	Nominal	Flux d'intérêt
Moins d'un an	381	65	6	65
1 à 2 ans	147	58	373	66
2 à 3 ans	6	54	142	58
3 à 4 ans	5	54	6	55
4 à 5 ans	3	54	5	55
Plus de 5 ans	662	218	665	273
<b>Total</b>	<b>1204</b>	<b>504</b>	<b>1196</b>	<b>571</b>

**15.2. CRÉANCE SUR LA CDP**

Les juste valeur et valeur comptable de cette créance s'établissent comme suit. Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés. La juste valeur a été déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Juste valeur	Valeur nette comptable	Juste valeur	Valeur nette comptable
Créance sur la CDP	2290	1678	2184	1684

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Nominal	Flux d'intérêt	Nominal	Flux d'intérêt
Moins d'un an	107	104	0	103
1 à 2 ans	0	99	102	103
2 à 3 ans	0	99	0	99
3 à 4 ans	0	99	0	99
4 à 5 ans	0	99	0	99
Plus de 5 ans	1407	340	1407	439
<b>Total</b>	<b>1514</b>	<b>838</b>	<b>1509</b>	<b>941</b>

### 15.3. ACTIFS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs disponibles à la vente sont constitués de titres de participation non consolidés pour 268 M€ (241 M€ au 31 décembre 2013).

### 15.4. AUTRES PRÊTS ET CRÉANCES

Les autres prêts et créances détenus par le groupe se composent des éléments suivants :

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013		
	Non Courant	Courant	Total	Non Courant	Courant	Total
Cash collateral actif	0	738	738	0	506	506
Autres prêts et créances <sup>(1)</sup>	525	54	580	529	65	594
<b>Total</b>	<b>525</b>	<b>792</b>	<b>1 318</b>	<b>529</b>	<b>571</b>	<b>1 100</b>

<sup>(1)</sup> Dont 9 M€ sur actifs de retraite (9 M€ au 31 décembre 2013).

### 15.5. ACTIFS FINANCIERS DE CONCESSION

Les produits d'intérêt sur actifs financiers de concession comptabilisés au résultat au sein du chiffre d'affaires s'élevaient à 48 M€ au 31 décembre 2014 (43 M€ au 31 décembre 2013).

### 16. TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, consolidées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ).

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>1 058</b>	<b>1 059</b>
Part du groupe dans le résultat net	20	46
Dépréciations	-12	-37
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	8	9
Variation de périmètre	12	34
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	-113	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	-22	22
Distribution	-32	-51
Écart de conversion	45	-15
<b>Au 31 décembre</b>	<b>956</b>	<b>1 058</b>

Une partie de la quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence est présentée au compte de résultat sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » pour 1 M€ sur 2014 et 4 M€ sur 2013. Les effets proviennent principalement de l'entité associée Systra qui fait partie de la branche SNCF Infra intégralement concernée par la réforme ferroviaire (voir note 3). Comme sa branche d'appartenance, elle répond à la définition d'une activité « abandonnée » au sens de la norme IFRS 5. En conséquence, la valeur comptable des titres mis en équivalence Systra est reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014. Par ailleurs, la quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence de cette entité est reclassée sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » sur 2014 et sur 2013 (voir note 27). Conformément aux normes IFRS, le groupe a arrêté de prendre sa quote-part dans le résultat net de cette entité à compter de son classement IFRS 5. La part non reconnue s'élève à 6 M€ en 2014.

En 2013, il n'y avait pas eu d'évolution significative sur le périmètre des entreprises consolidées par mise en équivalence.

**16.1 COENTREPRISES SIGNIFICATIVES**

Les co-entreprises au sein de Keolis sont constituées d'environ une vingtaine de sociétés spécialisées dans le transport de proximité de voyageurs, dont les plus significatives opèrent en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du Groupe sur ces sociétés est compris entre 35 et 50% (pourcentage d'intérêt de 24% à 35%).

Eurostar International Limited (ci-après «EIL»), détenue à 55%, opère l'activité de transport longue distance de voyageurs entre la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et le Benelux.

Les éléments financiers résumés sur les principales co-entreprises sont présentés ci-après à 100% et après neutralisations de résultats internes éventuels.

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
État de situation financière	Coentreprises au sein de Keolis	EIL	Coentreprises au sein de Keolis	EIL
Trésorerie et équivalents de trésorerie	745	382	364	278
Autres actifs courants	1 144	615	539	195
<b>Total Actifs courants</b>	<b>1 144</b>	<b>615</b>	<b>904</b>	<b>473</b>
<b>Actifs non courants</b>	<b>52</b>	<b>998</b>	<b>138</b>	<b>928</b>
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	88	9	166	8
Autres passifs courants	1 028	255	823	199
<b>Total Passifs courants</b>	<b>1 116</b>	<b>264</b>	<b>989</b>	<b>207</b>
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	1	299	2	182
Autres passifs non courants	1	67	0	24
<b>Total Passifs non courants</b>	<b>2</b>	<b>365</b>	<b>3</b>	<b>206</b>
<b>Actif net</b>	<b>79</b>	<b>984</b>	<b>49</b>	<b>988</b>
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
<b>Part du groupe dans l'actif net</b>	<b>31</b>	<b>541</b>	<b>19</b>	<b>543</b>
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>31</b>	<b>541</b>	<b>19</b>	<b>543</b>

Dans le cadre de l'activité de Keolis en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le «Liquidity Maintenance Ratio». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette trésorerie comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au Groupe. Ces disponibilités s'élèvent à 195M€ au 31 décembre 2014 (88M€ au 31 décembre 2013).

Par ailleurs, le pacte d'actionnaire d'EIL en vigueur prévoit le paiement en faveur du partenaire HMT, successeur du partenaire LCR, d'un dividende préférentiel calculé sur la base des résultats imposables. Il est susceptible d'évolution étant donné le projet de cession de ses parts par HMT actuellement en cours.

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Coentreprises au sein de Keolis	EIL	Coentreprises au sein de Keolis	EIL
<b>Compte de résultat</b>				
Chiffre d'affaires	3 069	1 105	2 635	1 042
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>56</b>	<b>22</b>	<b>44</b>	<b>63</b>
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-24	-115	-18	-94
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>-11</b>	<b>-1</b>	<b>3</b>
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-3	-16	-3	-4
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	3	0	3	0
<b>Impôt sur les résultats</b>	<b>-17</b>	<b>-2</b>	<b>-10</b>	<b>-16</b>
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>39</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>50</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>39</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>50</b>
<b>Part du groupe dans le résultat net</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>28</b>

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Coentreprises au sein de Keolis	EIL	Coentreprises au sein de Keolis	EIL
<b>Autres informations</b>				
Résultat net de l'exercice	39	9	33	50
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	31	10	19	12
<b>Résultat global total</b>	<b>70</b>	<b>18</b>	<b>52</b>	<b>62</b>
<b>Dividendes versés au groupe</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>11</b>

## 16.2 ENTREPRISES ASSOCIÉES SIGNIFICATIVES

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

NTV est une société de transport à grande vitesse de voyageurs en Italie (pourcentage d'intérêt de 20%).

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100% et après neutralisations de résultats internes éventuels.

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Eurofima	NTV	Eurofima	NTV
<b>État de situation financière</b>				
Actifs courants	4 481	117	4 567	193
Actifs non courants	17 216	734	17 898	677
Passifs courants	466	249	1 038	89
Passifs non courants	19 913	545	20 167	691
<b>Actif net</b>	<b>1 318</b>	<b>58</b>	<b>1 259</b>	<b>90</b>
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
<b>Part du groupe dans l'actif net</b>	<b>298</b>	<b>12</b>	<b>285</b>	<b>18</b>
Goodwill	0	34	0	34
Autres		-34		-34
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>298</b>	<b>12</b>	<b>285</b>	<b>18</b>

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Eurofima	NTV	Eurofima	NTV
<b>Compte de résultat</b>				
Chiffre d'affaires	0	270	0	246
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>-7</b>	<b>-6</b>	<b>-9</b>	<b>-104</b>
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>27</b>	<b>-37</b>	<b>28</b>	<b>-76</b>
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>27</b>	<b>-37</b>	<b>28</b>	<b>-76</b>
<b>Part du groupe dans le résultat net</b>	<b>6</b>	<b>-7</b>	<b>6</b>	<b>-15</b>

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Eurofima	NTV	Eurofima	NTV
<b>Autres informations</b>				
Résultat net de l'exercice	27	-37	28	-76
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	32	6	-39	11
<b>Résultat global total</b>	<b>59</b>	<b>-32</b>	<b>-11</b>	<b>-65</b>
<b>Dividendes versés au groupe</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont activées dans les comptes du Groupe pour 772M€ en valeur brute (1 109M€ au 31 décembre 2013). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 630M€ au 31 décembre 2014 contre 986M€ au 31 décembre 2013. Au 31 décembre 2014, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2014 à 391M€ (383M€ au 31 décembre 2013).

À cette même date, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée «non-investment grade» (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 1 527M€ soit 1 836MCHF (1 897M€ soit 2 329MCHF au 31 décembre 2013). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette

participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'Eurofima (588MCHF) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 489M€ au 31 décembre 2014 (479M€ au 31 décembre 2013). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers Eurofima (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par Eurofima à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

### 16.3 AUTRES ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE

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

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

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Coentreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Coentreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
<b>En part du groupe</b>				
Résultat net des activités ordinaires	-1	1	8	2
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	1	0	0	0
Résultat net de l'exercice	0	1	8	2
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	0	0	0
Résultat global total	0	1	8	2
<b>Valeur nette comptable des titres MEQ</b>	<b>45</b>	<b>28</b>	<b>59</b>	<b>35</b>

## 17. STOCKS ET ENCOURS

Au 31 décembre 2014, les stocks se décomposent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	485	-46	439	731	-291
Produits finis	210	0	210	260	-50
Encours de production	19	-3	16	27	-12
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>714</b>	<b>-49</b>	<b>665</b>	<b>1 018</b>	<b>-354</b>



La variation s'explique pour partie par le reclassement des stocks de la branche SNCF Infra sur la ligne «Actifs destinés à être cédés» (voir note 27).

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit. L'impact sur la colonne reclassement provient du reclassement de la branche SNCF Infra en activité destinée à être cédée.

En millions d'euros	31/12/2013	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2014
Matières premières et fournitures - dépréciation	-141	-20	10	105	0	-46
Produits finis - dépréciation	0	0	0	0	0	0
Encours de production - dépréciation	-2	-1	0	0	0	-3
<b>Dépréciations de stocks</b>	<b>-143</b>	<b>-21</b>	<b>10</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	<b>-49</b>

## 18. CRÉANCES D'EXPLOITATION

Au 31 décembre 2014, les créances d'exploitation se présentent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	3 311	-145	3 166	3 744	-578
Créances sur l'État et les collectivités	1 269	0	1 269	1 416	-147
Autres créances d'exploitation	1 296	-41	1 255	2 332	-1 077
<b>Montant net des créances d'exploitation</b>	<b>5 876</b>	<b>-186</b>	<b>5 690</b>	<b>7 493</b>	<b>-1 803</b>

La variation s'explique pour partie par le reclassement des créances de la branche SNCF Infra sur la ligne «Actifs détenus en vue d'être cédés» (voir note 27).

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2014 et 2013.

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

En millions d'euros	31/12/2012	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2013
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-152	-67	57	-1	0	2	-161
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-69	-14	13	0	0	0	-70
<b>Total</b>	<b>-221</b>	<b>-81</b>	<b>70</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-231</b>

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (RFF, collectivités régionales, RATP, STIF, Armée...). Dans l'activité SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis), la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques

encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

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

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

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

31/12/2013	Échus non dépréciés						Total	
	En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois		> 12 mois
Clients et comptes rattachés		2 512	531	744	45	40	33	3 905
<b>Total</b>		<b>2 512</b>	<b>531</b>	<b>744</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>33</b>	<b>3 905</b>

## 19. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois <sup>(1)</sup>	4 568	4 350	218
Disponibilités	841	710	131
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière</b>	<b>5 408</b>	<b>5 060</b>	<b>348</b>
Intérêts courus à payer	1	1	1
Concours bancaires courants	246	316	-70
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie</b>	<b>5 161</b>	<b>4 744</b>	<b>417</b>

<sup>(1)</sup> Y compris dépôts et billets de trésorerie.

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent, pour l'EPIC, à 3 490 M€ au 31 décembre 2014 (3 466 M€ au 31 décembre 2013). L'EPIC contribue pour environ 98% au montant total consolidé de SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois (98% au 31 décembre 2013).

Comme permis par la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à être cédés et activités abandonnées », le groupe a choisi de ne pas retraiter les flux relatifs à la branche SNCF Infra de l'état des flux de trésorerie consolidés, mais de les détailler en note annexe (voir note 27). La trésorerie de la branche étant totalement interne au groupe, aucun montant externe n'a été reclassé sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 2 528 M€ en 2014 (2 355 M€ en 2013) provenant principalement de la capacité d'autofinancement pour 2 058 M€ (2 181 M€ en 2013).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 1 717 M€ en 2014 (-1 619 M€ en 2013).

Ils proviennent principalement:

— des investissements corporels et incorporels pour 2 158 M€ (2 241 M€ en 2013), en diminution de 4% par rapport à 2013 (voir note 14);

— des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 100 M€, contre 870 M€ en 2013.

Ils sont compensés par:

— les cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 436 M€ en 2014 contre 331 M€ en 2013;

— les encaissements sur les actifs financiers de concession pour 906 M€ en 2014 contre 645 M€ en 2013;

— les subventions d'investissement reçues pour 205 M€ en 2014 contre 286 M€ en 2013.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 400 M€ en 2014 (ils étaient négatifs de 1 116 M€ en 2013). Ils proviennent principalement:

— du paiement des dividendes à l'Etat actionnaire pour 175 M€ (209 M€ en 2013);

— de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances RFF et CDP pour 1 226 M€ (300 M€ en 2013); les encaissements sur les créances RFF s'élèvent à 6 M€ (418 M€ en 2013). Il n'y a pas eu d'encaissement sur la créance CDP (1 132 M€ en 2013);

Ils sont compensés par:

— de nouveaux emprunts pour 480 M€ (607 M€ en 2013) dont 358 M€ pour l'EPIC (41 M€ en 2013) parmi lesquels 295 M€ d'émission d'emprunt EMTN (19 M€ en 2013);

— une augmentation des dettes de trésorerie pour 814 M€ (contre des remboursements de dettes de trésorerie de 868 M€ en 2013).

## 20. CAPITAUX PROPRES

### 20.1. CAPITAL

Au 31 décembre 2014, le capital de SNCF Mobilités reste essentiellement constitué de :

— 2,2 milliards d'euros de dotations en capital correspondant essentiellement aux différents apports en numéraire versés par l'Etat;

— 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'Etat.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1983, en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, est créé un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF). La totalité du capital revient à l'Etat, « actionnaire unique ».

À la création de l'EPIC SNCF (devenu SNCF Mobilités au 1<sup>er</sup> janvier 2015), les biens immobiliers, dépendant du domaine public ou privé antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte (créée le 31 août 1937) à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'Etat, sans transfert de propriété et à titre gratuit, sont alors inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés, avec une contrepartie de même montant en capital.

### 20.2. PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE (INTÉRÊTS MINORITAIRES)

Au 31 décembre 2014, les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Geodis	10	10	0
STVA	4	4	-1
Ermewa	5	4	1
CapTrain	19	18	1
Keolis	64	53	11
Autres	3	10	-7
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>99</b>	<b>5</b>

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini. Les actifs corporels et incorporels de cet ensemble nets de subventions d'investissement s'élèvent à 1 325 M€ au 31 décembre 2014 (1 241 M€ au 31 décembre 2013).

## 21. AVANTAGES DU PERSONNEL

### 21.1 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT NET

Le traitement de la branche SNCF Infra comme une activité « abandonnée » au sens d'IFRS 5 a entraîné le reclassement des engagements la concernant sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 31 décembre 2014 (voire notes 3 et 27).

L'engagement net au titre des régimes à prestations définies de cette branche est exclu du total des passifs (actifs) nets affiché au bilan du Groupe SNCF Mobilités sur les lignes « Engagements envers le personnel » à la date du 31 décembre 2014. En revanche, les flux de l'exercice et de l'exercice comparatif sont inclus dans les variations détaillées dans la présente note.

### 21.1.1. Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	Total avant Reclassement		31/12/2014	31/12/2013
	IFRS5	IFRS5		
Valeur actualisée des obligations	2 632	-874	1 759	2 296
Juste valeur des actifs du régime	-83	0	-83	-73
<b>Situation nette des régimes</b>	<b>2 549</b>	<b>-874</b>	<b>1 676</b>	<b>2 223</b>
Effet du plafonnement de l'actif	0	0	0	0
<b>Passif (actif) net à la date de clôture</b>	<b>2 549</b>	<b>-874</b>	<b>1 676</b>	<b>2 223</b>
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	2 549	-874	1 676	2 223
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	0	0	0	0

### 21.1.2. Variation du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
<b>Total passif (actif) net à l'ouverture</b>	<b>2 223</b>	<b>2 196</b>
Coût des services rendus	134	125
Coût des services passés	0	0
Effet des liquidations du régime	0	-4
Intérêt financier net	54	54
Écarts actuariels générés sur la période	272	-6
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-141	-139
Contribution de l'employeur au fonds	-3	-4
Effet des variations de périmètre	9	1
Effet de change	0	-1
Autres (reclassement IFRS5)	-872	0
<b>Total passif (actif) net à la clôture</b>	<b>1 676</b>	<b>2 223</b>

La forte baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires, entre 2013 et 2014 a généré des pertes actuarielles significatives, partiellement compensées, pour les pays de la zone euro, par les gains actuariels générés par la baisse du taux d'inflation.

### 21.1.3. Détail par nature du passif

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

En millions d'euros	Total avant Recassement		31/12/2014	31/12/2013
	IFRS5	IFRS5		
Retraite et autres avantages assimilés	303	-5	298	260
Prévoyance CS	60	-17	43	51
Action Sociale	318	-103	215	279
Rentes Accidents du travail	1 134	-508	626	1 000
<b>Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>1 816</b>	<b>-633</b>	<b>1 183</b>	<b>1 590</b>
Rentes Accidents du travail	45	-18	28	38
Médailles du travail et autres avantages assimilés	156	-33	123	124
Cessation progressive d'activité (CPA)	437	-146	291	408
Compte épargne temps (CET)	94	-44	50	62
<b>Passif au titre des autres avantages à long terme</b>	<b>732</b>	<b>-241</b>	<b>492</b>	<b>633</b>
<b>Passif total</b>	<b>2 548</b>	<b>-874</b>	<b>1 675</b>	<b>2 223</b>
dont non courant	2 403		1 456	2 044
dont courant	145		218	180

Le passif qui sera transféré à l'Epic de tête sur l'exercice 2015 a été classé en passif courant au 31 décembre 2014 (montant évalué à date à 138 millions d'Euros).

## 21.2 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

### 21.2.1. Rentes Accidents du travail

Le groupe SNCF Mobilités assure lui-même le service des rentes accidents du travail (AT) au personnel actif et retraité de l'EPIC Mobilités, indépendamment du régime général en vigueur.

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

### 21.2.2. Action sociale

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

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

### 21.2.3. Cessation Progressive d'Activité

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

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

### 21.2.4. Autres avantages accordés

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

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

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

— la convention collective des transports publics urbains (CCN\_3099) au sein des filiales Keolis ;

— la convention collective des transports routiers (CCN\_3085).

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

## 21.3 PRINCIPALES HYPOTHÈSES ACTUARIELLES RETENUES

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

### 21.3.1. Principaux régimes de l'EPIC Mobilités

Les engagements au titre des régimes de l'Epic Mobilités représentant plus de 85% du total Groupe, sont détaillées ci-après les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations.

	31/12/2014	31/12/2013
Taux d'actualisation	1,35%	2,55%
Taux d'inflation	1,75%	2,00%
<b>Taux de revalorisation des prestations</b>		
Prévoyance	2,80%	2,80%
Action sociale	1,75%	2,00%
Rentes Accidents du travail	1,75%	2,00%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,80%
IDR et médaille du travail	2,37%	2,80%
<b>Table de mortalité</b>		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80% H 20% F	CPR 80% H 20% F
IDR et médaille du travail	CPR 80% H 20% F	CPR 80% H 20% F
Taux d'adhésion au régime CPA	27,10%	27,10%

### 21.3.2. Autres régimes par zone géographique

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

	31/12/2014			31/12/2013		
	Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède	Zone Euro	Grande-Bretagne	Suède
Taux d'actualisation	1,35 % 1,56 % 1,62 %	3,60 %	2,75 %	2,55 % 2,76 % 2,81 %	4,20 %	4,00 %

### 21.3.3. Méthodologie de détermination des principales hypothèses actuarielles

#### — Taux d'actualisation

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

#### — Table de mortalité

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

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

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

#### — Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 27,1 % inchangée depuis 2013. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 15 M€ sur la valeur de l'engagement.

## 21.4. CHARGE NETTE COMPTABILISEE

### 21.4.1. Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Les éléments de charge nette au titre des régimes à prestations définies sont comptabilisés au sein de la marge opérationnelle, sur la ligne « charges de personnel », à l'exclusion de l'intérêt financier net et des écarts actuariels au titre des autres avantages à long terme qui sont présentés en résultat financier.

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit (avant reclassement en résultat net d'impôt des activités transférées suivant la norme IFRS 5):

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

<b>31/12/2013</b>								
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>TOTAL</b>	
Coût des services rendus	18	1	5	50	45	6	<b>125</b>	
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	
<i>Dont effet des modifications de régime</i>							<b>0</b>	
<i>Dont effet des réductions de régime</i>							<b>0</b>	
Effet des liquidations sur l'obligation	-4	0	0	0	0	0	<b>-4</b>	
Effet des liquidations sur les actifs de régime	1						<b>1</b>	
Autres	1	0	0	0	0	0	<b>1</b>	
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>123</b>	
Intérêt financier net du régime	7	1	8	25	10	2	<b>54</b>	
<i>Dont coût financier</i>	10	1	8	25	10	2	<b>57</b>	
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-3						<b>-3</b>	
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						<b>0</b>	
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				0	29	-6	<b>23</b>	
Autres	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	
<b>Résultat financier</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>40</b>	<b>-4</b>	<b>78</b>	
<b>Total Charge comptabilisée avant IFRS5</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>75</b>	<b>84</b>	<b>2</b>	<b>200</b>	

### 21.4.2. Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,6 milliards d'euros sur 2014 (1,6 milliards d'euros en 2013).

### 21.5. ÉCARTS DE RÉÉVALUATION COMPTABILISÉS EN CAPITAUX PROPRES

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

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

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

#### 31/12/2014

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
<b>Écarts de réévaluation à l'ouverture</b>	<b>-57</b>	<b>-4</b>	<b>79</b>	<b>-263</b>	<b>-243</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-43	-9	-41	-131	<b>-223</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	2				<b>2</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				<b>0</b>
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				<b>0</b>
Effet de change	1				<b>1</b>
Autres	0				<b>0</b>
<b>Écarts de réévaluation à la clôture</b>	<b>-97</b>	<b>-13</b>	<b>39</b>	<b>-394</b>	<b>-464</b>

#### 31/12/2013

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
<b>Écarts de réévaluation à l'ouverture</b>	<b>-67</b>	<b>-11</b>	<b>48</b>	<b>-244</b>	<b>-273</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	9	7	31	-19	<b>28</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	1				<b>1</b>
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				<b>0</b>
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				<b>0</b>
Effet de change	0				<b>0</b>
Autres	0				<b>0</b>
<b>Écart de réévaluation à la clôture</b>	<b>-57</b>	<b>-4</b>	<b>79</b>	<b>-263</b>	<b>-243</b>



## 21.6. ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

## 21.6.1. Engagement net

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2014 (après reclassements IFRS5), sont les suivantes :

31/12/2014	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>333</b>	<b>51</b>	<b>279</b>	<b>1038</b>	<b>471</b>	<b>124</b>	<b>2296</b>
Coût des services rendus	18	1	5	45	46	19	134
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	0	0	0	0	0	0	0
Coût financier	10	1	7	26	12	2	58
Écarts actuariels générés sur la période	43	9	41	136	38	7	274
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-13	-2	-13	-66	-35	-11	-141
Prestations payées par le fond	-4						-4
Effet des variations de périmètre	-5	0	0	0	0	15	10
Effet de change	4					0	4
Autres (reclassement IFRS5)	-4	-17	-103	-525	-190	-33	-872
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>382</b>	<b>43</b>	<b>215</b>	<b>654</b>	<b>341</b>	<b>123</b>	<b>1759</b>
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	254	43	215	654	341	123	1631
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	128						128

## 31/12/2014

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

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

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2013, sont les suivantes:

<b>31/12/2013</b>							
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>339</b>	<b>57</b>	<b>310</b>	<b>1 011</b>	<b>430</b>	<b>125</b>	<b>2 272</b>
Coût des services rendus	18	1	5	50	45	6	125
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	0	0	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	-4	0	0	0	0	0	-4
Coût financier	10	1	8	25	10	2	57
Écarts actuariels générés sur la période	-9	-7	-31	19	29	-6	-5
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-11	-2	-13	-66	-43	-3	-139
Prestations payées par le fond	-4						-4
Effet des variations de périmètre	-4	0	0	0	0	0	-4
Effet de change	-3					0	-3
Autres						0	0
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>333</b>	<b>51</b>	<b>279</b>	<b>1 038</b>	<b>471</b>	<b>124</b>	<b>2 296</b>
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>209</i>	<i>51</i>	<i>279</i>	<i>1 038</i>	<i>471</i>	<i>124</i>	<i>2 172</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>124</i>						<i>124</i>

**31/12/2013**

En millions d'euros	Retraites et assimilés
<b>Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture</b>	<b>77</b>
Rendement implicite des actifs de régime	3
Écarts actuariels générés sur la période	1
Effet des réductions et liquidations	-1
Contribution de l'employeur au fonds	4
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-4
Effet des variations de périmètre	-5
Effet de change	-2
Autres	0
<b>Juste valeur des actifs du régime à la clôture</b>	<b>73</b>
<b>Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture</b>	<b>0</b>
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
<b>Effet du plafonnement de l'actif à la clôture</b>	<b>0</b>

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	333	51	279	1 038	471	124	2 296
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-73	0	0	0	0	0	-73
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total Passif (actif) net à la clôture</b>	<b>260</b>	<b>51</b>	<b>279</b>	<b>1 038</b>	<b>471</b>	<b>124</b>	<b>2 223</b>
Actif disponible après effet du plafonnement de l'actif	1						1
<b>Total Passif à la clôture</b>	<b>261</b>	<b>51</b>	<b>279</b>	<b>1 038</b>	<b>471</b>	<b>124</b>	<b>2 224</b>

### 21.6.2. Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Obligations	33	31
Actions	22	18
Biens immobiliers	3	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	22	20
<b>Juste valeur totale des actifs du régime</b>	<b>83</b>	<b>73</b>
<i>Dont marché actif</i>	83	73

### 21.6.3. Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) disposent de droits à remboursement (9M€ au 31 décembre 2014, contre 8M€ au 31 décembre 2013). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

### 21.6.4. Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice 2015 par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

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

En millions d'euros	Retraites et assimilés
<b>31/12/2013</b>	
Contributions de l'employeur au fonds	1
Contributions des salariés au fonds	0
<b>Total Contributions à verser</b>	<b>2</b>

## 21.7 ANALYSE PAR NATURE DES ÉCARTS ACTUARIELS (HORS IMPACTS IFRS5)

### 21.7.1. Variation et décomposition des écarts actuariels

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

31/12/2013									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps <sup>(*)</sup>	Médailles du travail et autres avantages <sup>(*)</sup>	TOTAL Long-terme
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>-67</b>	<b>-11</b>	<b>48</b>	<b>-244</b>	<b>-273</b>				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	4	-1	-7	4	1	0	6	4	10
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif <sup>(1)</sup>	3	8	38	-23	26		-35	2	-34
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	2	0	0	0	2		0	0	0
<b>Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>31</b>	<b>-19</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>-29</b>	<b>6</b>	<b>-24</b>
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	1				1				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
<b>Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime</b>	<b>1</b>				<b>1</b>				<b>0</b>
Effet de change	0				0				0
Autres	0				0				0
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>-57</b>	<b>-4</b>	<b>79</b>	<b>-263</b>	<b>-243</b>				<b>0</b>
Total ajustements liés à l'expérience	5	-1	-7	4	2	0	6	4	10
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	5	8	38	-23	28	0	-35	2	-33

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

<sup>(1)</sup> Au titre de l'exercice 2014, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par les baisses du taux d'actualisation et du taux d'inflation.

<sup>(2)</sup> Au titre de l'exercice 2013, les impacts liés aux changements d'hypothèses démographiques sont principalement expliqués par le changement de table de mortalité opéré pour les régimes de l'EPIC Mobilités.

### 21.7.2. Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2014.

<b>31/12/2014</b>					
<b>En millions d'euros</b>					
<b>(Gains) pertes actuariels</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>					
Variation de + 0,25pt	-11	-2	-13	-42	-13
Variation de - 0,25pt	10	2	13	45	14
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>					
Variation de + 0,25pt		2	13	44	0
Variation de - 0,25pt		-2	-13	-42	0
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>					
Variation de + 1pt					16
Variation de - 1pt					-15

<b>31/12/2013</b>					
<b>En millions d'euros</b>					
<b>(Gains) pertes actuariels</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>					
Variation de + 0,25pt		-2	-10	-34	-11
Variation de - 0,25pt		2	11	36	11
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>					
Variation de + 1pt					15
Variation de - 1pt					-15

## 21.8. FACILITÉS DE CIRCULATION

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

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

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

## 22. PROVISIONS

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

En millions d'euros	01/01/2014	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2014	Dont courant	Dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	112	13	-3	-13	-22	88	15	72
Risques environnementaux	425	67	-20	5	136	613	47	566
Litiges et risques contractuels	344	158	-39	-75	-49	340	81	259
Coûts de restructuration	55	19	-21	-19	2	36	35	2
Autres	203	82	-25	-26	-9	225	87	138
<b>Total provisions</b>	<b>1 139</b>	<b>340</b>	<b>-107</b>	<b>-127</b>	<b>58</b>	<b>1 302</b>	<b>265</b>	<b>1 037</b>

Les flux de dotations et de reprises sont présentés avant effet du reclassement de la Branche SNCF Infra suivant la norme IFRS 5 dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir notes 3 et 27). Ils incluent un montant de 30 M€ de dotations et 33 M€ de reprises, dont 3 M€ utilisées, relatives à cette branche. Les effets du reclassement du solde des provisions de la branche à la clôture sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » sont présentés dans la colonne « Autres variations » (voir note 27). Ils représentent un impact de 114 M€ en diminution des provisions.

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 8 M€ sur 2014 dont 7 M€ en contrepartie du résultat financier sur les activités poursuivies.

Le changement de taux d'actualisation a entraîné, sur 2014, une augmentation des provisions de 15 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant. Il porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante.

### 22.1. PROVISIONS POUR RISQUES LIÉS A L'ENVIRONNEMENT

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

— dépollution des sites : 73 M€ (77 M€ en 2013), dont 27 M€ au titre de la branche SNCF Infra ont été reclassés sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » (voir note 3),

— coûts liés à l'amiante : 567 M€ (336 M€ en 2013).

L'évolution de la provision pour coûts liés à l'amiante concerne principalement le matériel roulant et s'appuie sur de nouvelles informations disponibles pour évaluer le coût du désamiantage. Elle est constatée à hauteur de 177 M€ (dans la colonne « autres variations ») en contrepartie du composant amiante du matériel roulant ferroviaire immobilisé (voir note 14) et de 39 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » au compte de résultat. Ces impacts ne concernent pratiquement que les activités poursuivies. Les nouvelles informations sont liées à une extension du périmètre du matériel concerné et une hausse identifiée des coûts de désamiantage.

### 22.2. PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

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

Les dotations incluent un montant de 63 M€ sur les activités poursuivies au titre de contrats déficitaires.

### 22.3. COÛTS DE RESTRUCTURATION

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

## 23. PASSIFS FINANCIERS

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes sur engagements de rachat de participations ne donnant pas le contrôle	14	0	14	7	0	7
Passifs financiers entrant dans le calcul de l'endettement financier net	13 799	4 972	18 771	14 227	3 603	17 830
<b>Passifs financiers présentés au bilan</b>	<b>13 813</b>	<b>4 972</b>	<b>18 785</b>	<b>14 235</b>	<b>3 603</b>	<b>17 837</b>

Les passifs financiers du Groupe sont détaillés dans la présente note par nature, par échéance, par devise et par taux. La note 24 fournit des informations complémentaires sur les instruments dérivés souscrits par le Groupe. La stratégie de couverture suivie est présentée en note 25.

Le Groupe a revu la définition de son endettement financier net (EFN) ainsi que les critères d'inclusion d'un actif ou passif financier dans cet indicateur. Ainsi sont incluses dans l'EFN les transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie. Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle ne consistant pas en un contrat d'échange de trésorerie sont donc exclus du calcul de l'endettement financier net. En effet, il s'agit de transactions sur des capitaux propres. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs

financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net. Ils sont évalués à la juste valeur suivant le niveau 2 de la hiérarchie définie par la norme IFRS 13.

## 23.1. RÉPARTITION COURANT/NON COURANT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

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

Les lignes d'emprunts et de juste valeur des instruments dérivés incluent les intérêts courus non échus.

Les passifs financiers se répartissent de la manière suivante :

En millions d'euros	Note	31/12/2014			31/12/2013		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts obligataires		10 007	1 521	11 528	10 137	1 006	11 143
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 452	364	1 816	2 058	126	2 184
Dettes de location-financement		1 004	149	1 153	1 178	428	1 606
<b>Sous-total emprunts</b>		<b>12 463</b>	<b>2 034</b>	<b>14 497</b>	<b>13 373</b>	<b>1 560</b>	<b>14 933</b>
dont							
- évalués au coût amorti		11 235	1 657	12 892	11 141	1 433	12 573
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		1 040	163	1 202	1 837	124	1 961
- évalués selon l'option « juste valeur »		187	214	402	396	3	398
Juste valeur négative des dérivés de couverture	24	534	45	579	400	-9	391
Juste valeur négative des dérivés de transaction	24	800	141	941	451	86	538
<b>Emprunts et dettes financières</b>		<b>13 797</b>	<b>2 220</b>	<b>16 017</b>	<b>14 225</b>	<b>1 637</b>	<b>15 862</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		3	2 752	2 754	3	1 966	1 968
<b>Passifs financiers entrant dans le calcul de l'EFN</b>		<b>13 799</b>	<b>4 972</b>	<b>18 771</b>	<b>14 227</b>	<b>3 603</b>	<b>17 830</b>
Créance sur Réseau Ferré de France	15	823	406	1 229	1 190	30	1 221
Créance sur la CDP	15	1 525	153	1 678	1 637	46	1 684
Actifs à la juste valeur par résultat		0	0	0	0	256	256
Juste valeur positive des dérivés de couverture	24	501	58	560	564	19	583
Juste valeur positive des dérivés de transaction	24	1 024	159	1 183	463	88	551
Autres prêts, créances et placements <sup>(2)</sup>	15	516	792	1 308	521	571	1 092
Trésorerie et équivalents de trésorerie			5 408	5 408		5 060	5 060
<b>Endettement financier net du groupe</b>		<b>9 410</b>	<b>- 2 005</b>	<b>7 405</b>	<b>9 852</b>	<b>- 2 469</b>	<b>7 383</b>

<sup>(1)</sup> Les actifs disponibles à la vente ne prennent pas en compte les titres de participation pour 268 M€ (241 M€ en 2013).

<sup>(2)</sup> Les autres prêts, créances et placements ne prennent pas en compte les actifs de retraite pour 9 M€ (9 M€ en 2013).



La partie d'endettement émis par le groupe dédiée au financement de l'activité de la branche SNCF Infra lui a été affectée en gestion dans le cadre de l'allocation des ressources du groupe à ses différentes activités. L'allocation s'assimile à la constitution de prêts et emprunts internes. Le reclassement des actifs et passifs de la branche SNCF Infra sur des lignes dédiées selon IFRS 5, et dont l'endettement financier net interne s'élève à 280 M€ au 31 décembre 2014 (371 M€ au 31 décembre 2013), reste donc sans incidence sur le montant de l'endettement financier net du groupe à la clôture. Ce montant reflète l'endettement net du groupe envers des tiers externes. Une fois la réforme ferroviaire mise en œuvre et le contrôle de SNCF Infra transféré à SNCF Réseau, les prêts nets internes du Groupe envers la branche seront remboursés en trésorerie par l'acquéreur immédiatement et/ou suivant une convention de financement externe avec lui. Ainsi, l'opération de transfert aura pour effet d'augmenter la trésorerie du groupe SNCF Mobilités et/ou les «Autres prêts et créances» au sein des actifs financiers non courants. Dans tous les cas, elle viendra réduire l'endettement financier net du groupe SNCF Mobilités à hauteur du montant de celui de la branche SNCF Infra envers le groupe à la date du transfert. C'est pourquoi, en anticipation de la mise en œuvre des opérations de transfert sur 2015, le groupe considère plus approprié de communiquer dès à présent sur un endettement financier net des activités poursuivies ajusté de l'endettement financier net de la branche SNCF Infra qui s'élève ainsi à 7 125 M€ au 31 décembre 2014 (7 012 M€ au 31 décembre 2013).

Le Groupe a revu certaines stratégies de couverture de juste valeur. Au 31 décembre 2013, des swaps de taux étaient documentés en couverture de juste valeur dans le cadre d'émissions d'emprunts swappées à l'origine à taux variable. Le 4 juin et le 3 septembre 2014, des swaps payeurs de taux fixe (issus de l'exercice de swaptions par les contreparties bancaires) ont été mis en place dans le cadre de la gestion du risque de taux. Ainsi le Groupe a décidé :

— de déqualifier des relations de couverture de juste valeur relatives aux émissions ;

— de comptabiliser les swaps payeurs de taux fixe en dérivés de transaction, symétriquement aux swaps déqualifiés.

Par rapport au 31 décembre 2013, ces modifications ont eu pour effet :

— de diminuer d'environ 750 M€ la part d'emprunts faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ;

— de diminuer les swaps de taux actifs en couverture de juste valeur de 193 M€ (position au 31 décembre 2013) ;

— d'augmenter les swaps actifs de transaction de 275 M€ (position des swaps déqualifiés au 31 décembre 2014) ;

— d'augmenter les swaps passifs de transaction de 62 M€ (position des swaps payeurs de taux fixe au 31 décembre 2014).

Les autres variations sur les dérivés actifs et passifs proviennent principalement des évolutions des taux sur le marché.

La baisse des actifs à la juste valeur par résultat est liée à l'arrivée à échéance des placements.

Pour les passifs financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie de passifs financiers, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés.

— Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés.

— Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché.

La répartition par niveau des passifs financiers valorisés à la juste valeur est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2014					
	Non courant	Courant	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Emprunts obligataires	10007	1521	11528	0	1602	0
Emprunts auprès des établissements de crédit	1452	364	1816	0	0	0
Dettes de location financement	1004	149	1153	1	0	1
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>12463</b>	<b>2034</b>	<b>14497</b>	<b>1</b>	<b>1602</b>	<b>1</b>
dont						
- évalués au coût amorti	11235	1657	12892			
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	1040	163	1202	0	1202	0
- évalués selon l'option «juste valeur»	187	214	402	0	400	1
Juste valeur négative des dérivés de couverture	534	45	579	0	579	0
Juste valeur négative des dérivés de transaction	800	141	941	0	941	0
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>13797</b>	<b>2220</b>	<b>16017</b>	<b>1</b>	<b>3122</b>	<b>1</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	3	2752	2754	0	0	0
<b>Passifs financiers entrant dans le calcul de l'EFN</b>	<b>13799</b>	<b>4972</b>	<b>18771</b>	<b>1</b>	<b>3122</b>	<b>1</b>

31/12/2013

En millions d'euros	Non courant	Courant	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Emprunts obligataires	10 137	1 006	11 143	0	2 359	0
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 058	126	2 184	0	0	0
Dettes de location financement	1 178	428	1 606	0	0	0
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>13 373</b>	<b>1 560</b>	<b>14 933</b>	<b>0</b>	<b>2 359</b>	<b>0</b>
dont						
- évalués au coût amorti	11 141	1 433	12 573			
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	1 837	124	1 961	0	1 961	0
- évalués selon l'option « juste valeur »	396	3	398	0	398	0
Juste valeur négative des dérivés de couverture	400	-9	391	0	391	0
Juste valeur négative des dérivés de transaction	451	86	538	0	538	0
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>14 225</b>	<b>1 637</b>	<b>15 862</b>	<b>0</b>	<b>3 288</b>	<b>0</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	3	1 966	1 968	0	0	3
<b>Passifs financiers entrant dans le calcul de l'EFN</b>	<b>14 227</b>	<b>3 603</b>	<b>17 830</b>	<b>0</b>	<b>3 288</b>	<b>3</b>

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,4 milliards d'euros (2,3 milliards d'euros au 31 décembre 2013).

### 23.2. ÉCHÉANCIER DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Moins d'un an	2 047	1 554
1 à 5 ans	2 855	3 568
Plus de 5 ans	8 932	9 354
Impact de la juste valeur (option « juste valeur »)	13	11
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	651	446
<b>Total</b>	<b>14 497</b>	<b>14 933</b>
Juste valeur des dérivés non courants	1 334	851
Juste valeur des dérivés courants	187	78
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>16 017</b>	<b>15 862</b>

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Nominal	Flux d'intérêt	Nominal	Flux d'intérêt
<b>Emprunts</b>				
Moins d'un an	1 759	503	1 288	475
1 à 2 ans	644	451	1 067	473
2 à 3 ans	186	444	781	441
3 à 4 ans	1 537	432	275	431
4 à 5 ans	642	396	1 472	422
Plus de 5 ans	8 867	2 697	9 287	2 788
<b>Total</b>	<b>13 634</b>	<b>4 923</b>	<b>14 171</b>	<b>5 030</b>

### 23.3. VENTILATION DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES PAR DEVICES

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
Euro	10 635	11 199	14 346	14 097
Franc suisse	1 538	1 500	47	331
Dollar américain	449	376	-82	294
Dollar canadien	144	132	32	26
Livre sterling	1 099	1 036	127	166
Yen	462	451	0	0
Dollar australien	150	148	7	10
Dollar Hongkong	0	79	0	0
Autres	19	12	19	9
<b>Total des emprunts</b>	<b>14 497</b>	<b>14 933</b>	<b>14 497</b>	<b>14 933</b>

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, et les dettes en Franc suisse et en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Franc suisse et en Dollar.

### 23.4. VENTILATION DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIÈRES PAR TAUX

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

En millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
Taux fixe	11 119	10 730	11 081	10 097
Taux variable	3 379	4 203	3 415	4 836
<b>Total des emprunts</b>	<b>14 497</b>	<b>14 933</b>	<b>14 497</b>	<b>14 933</b>

La répartition des emprunts par taux intègre l'effet des instruments dérivés de couverture et des dérivés de transaction.

### 23.5. JUSTE VALEUR DES PASSIFS FINANCIERS

La différence entre la valeur comptable et la valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
Emprunts évalués selon l'option juste valeur à la juste valeur	402	347	398	347

La juste valeur des emprunts comptabilisés est la suivante. Elle a été déterminée en appliquant le niveau 2 de la hiérarchie de juste valeur.

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Juste valeur	Valeur nette comptable	Juste valeur	Valeur nette comptable
Emprunts	17 287	14 497	16 706	14 933
Dettes de trésorerie	2 754	2 754	1 968	1 968
<b>Total des emprunts</b>	<b>20 041</b>	<b>17 251</b>	<b>18 674</b>	<b>16 901</b>

**24. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS**

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartit comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014			31/12/2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	354	27	380	315	-22	293
Dérivés de couverture de juste valeur	148	32	179	249	41	291
Dérivés de transaction	1 024	159	1 183	463	88	551
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	0	0	0	0	0	0
<b>Total instruments dérivés actifs</b>	<b>1 525</b>	<b>217</b>	<b>1 742</b>	<b>1 027</b>	<b>107</b>	<b>1 135</b>
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	534	45	579	367	0	367
Dérivés de couverture de juste valeur	0	0	0	33	-9	24
Dérivés de transaction	800	141	941	451	86	538
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	0	0	0	0	0	0
<b>Total instruments dérivés passifs</b>	<b>1 334</b>	<b>187</b>	<b>1 520</b>	<b>851</b>	<b>78</b>	<b>929</b>

**24.1. INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE CHANGE**

Le groupe SNCF Mobilités intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2014					Juste valeur au bilan 31/12/2013				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps cambistes	-	-	34	-	34	-	-	1	-	1
Swaps de devises	360	131	62	0	554	200	61	55	-	316
Achat à terme de devises	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	0	-	-	0
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>360</b>	<b>131</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>587</b>	<b>200</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>-</b>	<b>317</b>
Swaps cambistes	-	-	-0	-	-0	-	-	8	-	8
Swaps de devises	27	-0	73	0	100	249	24	81	-	354
Achat à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
Vente à terme de devises	2	-	0	-	2	-	-	0	0	0
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>29</b>	<b>-0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>249</b>	<b>24</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>363</b>
<b>Position nette sur devises</b>	<b>331</b>	<b>131</b>	<b>23</b>	<b>-0</b>	<b>486</b>	<b>-49</b>	<b>37</b>	<b>-34</b>	<b>-0</b>	<b>-46</b>

Aux 31 décembre 2014 et 2013 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

#### 24.1.1. Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

Engagements nominaux reçus 31/12/2014													
En millions	Moins d'un an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		
	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	
Franc suisse	0	0	0	0	100	83	325	270	500	416	450	374	
Dollar américain	0	0	100	82	0	0	0	0	0	0	150	124	
Dollar canadien	150	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Livre sterling	29	37	21	27	0	0	0	0	0	0	550	706	
Yen	30000	207	0	0	0	0	4000	28	0	0	28500	196	
Dollar australien	200	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Euro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60	
<b>Total</b>		<b>485</b>		<b>110</b>		<b>83</b>		<b>298</b>		<b>416</b>		<b>1460</b>	

Engagements nominaux reçus 31/12/2013													
En millions	Moins d'un an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		
	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	
Franc suisse	0	0	0	0	0	0	100	81	325	265	950	774	
Dollar américain	0	0	0	0	100	73	0	0	0	0	0	0	
Dollar canadien	0	0	150	102	0	0	0	0	0	0	0	0	
Livre sterling	0	0	29	35	21	25	0	0	0	0	550	660	
Yen	0	0	30000	207	0	0	0	0	4000	28	28500	197	
Dollar australien	0	0	200	130	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dollar de Hong Kong	832	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Euro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60	
<b>Total</b>		<b>78</b>		<b>474</b>		<b>98</b>		<b>81</b>		<b>292</b>		<b>1691</b>	

Engagements nominaux donnés 31/12/2014						
En millions	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro		502	112	66	247	1586
<b>Total</b>		<b>502</b>	<b>112</b>	<b>66</b>	<b>247</b>	<b>1586</b>

Engagements nominaux donnés 31/12/2013						
En millions	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro		73	502	112	66	1811
<b>Total</b>		<b>73</b>	<b>502</b>	<b>112</b>	<b>66</b>	<b>1811</b>

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit:

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	105	-27	97	-28
1 à 2 ans	86	-15	95	-28
2 à 3 ans	82	-15	77	-16
3 à 4 ans	80	-14	73	-16
4 à 5 ans	73	-13	71	-15
Plus de 5 ans	569	-170	471	-114
<b>Total</b>	<b>994</b>	<b>-253</b>	<b>885</b>	<b>-217</b>

#### 24.1.2 Swaps de devise ayant un sous-jacent actif

En millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2014											
	Moins d'un an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar américain	35	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dollar canadien	150	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>135</b>		<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>

En millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2013											
	Moins d'un an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture	En devises	Contre-valeur euro au cours de clôture
Dollar canadien	0	0	150	102	0	0	0	0	0	0	0	0

En millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2014						
	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Euro		119	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>119</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

En millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2013						
	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Euro	0	92	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit:

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	0	-5	0	-5
1 à 2 ans	0	0	0	-5
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>

## 24.2. INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2014					Juste valeur au bilan 31/12/2013				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps receveurs de taux fixe	0	48	1086	0	1134	0	230	496	0	726
Swaps payeurs de taux fixe	20	-	0	0	20	92	0	0	0	92
Options de taux	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>20</b>	<b>48</b>	<b>1086</b>	<b>0</b>	<b>1155</b>	<b>92</b>	<b>230</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>818</b>
Swaps receveurs de taux fixe	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Swap payeurs de taux fixe	545	0	868	0	1413	117	0	448	0	566
Options de taux	1	-	0	0	1	0	0	1	0	1
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>551</b>	<b>0</b>	<b>868</b>	<b>0</b>	<b>1419</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>449</b>	<b>0</b>	<b>566</b>
<b>Position nette taux</b>	<b>-530</b>	<b>48</b>	<b>218</b>	<b>0</b>	<b>-264</b>	<b>-25</b>	<b>230</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>252</b>

Aux 31 décembre 2014 et 2013, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de taux fixe	3450	0	3538	657
Swaps payeurs de taux fixe	5857	100	5513	285
Swaps d'index	0	0	13	0
Options de taux (swaptions)	0	46	121	0

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

En millions d'euros	Flux d'intérêt nets 31/12/2014					
	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Swaps receveurs de taux fixe	135	136	136	136	136	647
Swaps payeurs de taux fixe	-140	-148	-149	-151	-142	-858
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>-4</b>	<b>-13</b>	<b>-14</b>	<b>-15</b>	<b>-6</b>	<b>-211</b>



## Flux d'intérêt nets 31/12/2013

En millions d'euros	Moins d'un an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Swaps receveurs de taux fixe	126	128	128	128	128	743
Swaps payeurs de taux fixe	-157	-143	-142	-144	-145	-840
Swaps d'index	0	0	0	0	0	0
Options de taux (swaptions)	2	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>-29</b>	<b>-14</b>	<b>-14</b>	<b>-16</b>	<b>-17</b>	<b>-97</b>

**25. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE**

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

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

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

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

**25.1. STRATÉGIE SUIVIE****25.1.1. Gestion du risque de taux**

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2014 est de 110% comparée à 96,77% au 31 décembre 2013. Sur ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 3,83% pour l'exercice 2014 contre 3,53% pour l'exercice 2013.

**— Analyse de sensibilité**

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée à :

- l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures ;
- les dettes en juste valeur sur option ;
- les instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse de la courbe des taux d'intérêts de 1% à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2014		31/12/2013	
	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	10		-8	
Dettes en juste valeur sur option	12		14	
Dérivés non qualifiés de couverture	6		13	
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie		120		78
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>120</b>	<b>19</b>	<b>78</b>

**25.1.2. Gestion du risque de change**

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF Mobilités, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2014, la part restant en devises, après couverture par contrat d'échange de devises, reste stable à 1,83%.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

**25.1.3. Gestion du risque sur matières premières**

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour l'ensemble de l'année 2014, aucune couverture n'a été mise en place.

Pour l'année 2015 une couverture de flux de trésorerie a été désignée. Trois tunnels à prime nulle ont été mis en place pour un volume de 18 000 tonnes entraînant la comptabilisation d'une juste valeur de dérivés passive pour 2 M€ parmi les dettes d'exploitation.

**25.1.4. Gestion du risque de contrepartie**

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite la signature d'une convention cadre ainsi que d'un contrat cadre de remise en garantie. La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre 2014. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation. Ils sont passifs au 31 décembre 2014 pour 9 M€ (quasi nuls au 31 décembre 2013). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

**31/12/2014**

En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 742		1 742	1 011	636	95
Instruments financiers dérivés passifs	1 529		1 529	601	636	293

**31/12/2013**

En millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	1 134		1 134	707	338	90
Instruments financiers dérivés passifs	928		928	300	338	290

Au 31 décembre 2014, trois contreparties représentent 80% du risque de crédit de la position active. L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collateralisation et la mensualisation des appels de marge.

Au 31 décembre 2013, trois contreparties représentaient 90% du risque de crédit de la position active.

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous.

## 25.1.4.1. Les placements financiers

## 1. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

## 2. Portefeuille d'actifs disponibles à la vente

Courant 2008, le Groupe a mis en place un portefeuille d'actifs moyen terme destiné à couvrir des dépenses futures d'investissement. Ce portefeuille classé en actifs disponibles à la vente, est échu depuis le 31 décembre 2013. Au 31 décembre 2014, les actifs disponibles à la vente sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés.

## 25.1.4.2. Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

## 25.1.5. Gestion du risque de liquidité

La société mère assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de billets de trésorerie d'un montant maximal de 3 milliards d'euros, utilisé à hauteur de 0,145 milliards d'euros au 31 décembre 2014 (0,135 milliards d'euros au 31 décembre 2013) et en moyenne à hauteur de 0,32 milliards d'euros pendant l'exercice 2014, contre 0,11 milliards d'euros en 2013.

Par ailleurs, la société mère a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 milliards d'euros, utilisé à hauteur de 1,3 milliards d'euros au 31 décembre 2014 (0,75 milliards d'euros au 31 décembre 2013) et en moyenne à hauteur de 0,89 milliards d'euros pendant l'exercice 2014 (1,18 milliards d'euros sur 2013).

En outre, la société mère dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 780M€ (780M€ en 2013). Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

En millions d'euros	Total 31/12/2014	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées	1 146	505	640	0

En millions d'euros	Total 31/12/2013	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées	1 128	13	1 115	0

## 25.2. COUVERTURE DE FLUX DE TRÉSORERIE

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2014	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-141	-11	138	-268
Emprunts non obligataires	-28	-8	-2	-18
Dettes de location financement	-30	0	-14	-17
Prêts et créances	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-199	-19	123	-303

En millions d'euros	Juste valeur au 31/12/2013	Échéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-29	-9	51	-72
Emprunts non obligataires	-13	0	-7	-6
Dettes de location financement	-31	-11	-10	-10
Prêts et créances	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-74	-19	34	-89

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture (01/01/2014)	-63
Recyclé en résultat	-66
Variation de valeur efficace	-143
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	7
Clôture (31/12/2014)	-265

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture (01/01/2013)	-114
Recyclé en résultat	33
Variation de valeur efficace	21
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-2
Clôture (31/12/2013)	-63

### 25.3. COUVERTURE DE JUSTE VALEUR

Les éléments d'actif et de passif faisant l'objet d'une couverture de juste valeur sont comptabilisés initialement au coût amorti, puis réévalués à chaque clôture sur la base de leur juste valeur du risque couvert. La variation de valeur du risque couvert est compensée, à la part inefficace près, par les variations de valeur des instruments dérivés utilisés pour la couverture.

En millions d'euros	Écart d'évaluation au 01/01/2014	Variation de juste valeur	Reclassement (déqualification, échéance)	Écart d'évaluation au 31/12/2014
Emprunts obligataires	-434	70	-211	-575
Autres actifs financiers	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>-434</b>	<b>70</b>	<b>-211</b>	<b>-575</b>
Instruments dérivés de couverture	267	-68	-21	179
Inefficacité		3		

En millions d'euros	Écart d'évaluation au 01/01/2013	Variation de juste valeur	Reclassement (déqualification, échéance)	Écart d'évaluation au 31/12/2013
Emprunts obligataires	-610	173	4	-434
Autres actifs financiers	2	-2	0	0
<b>Total</b>	<b>-608</b>	<b>170</b>	<b>4</b>	<b>-434</b>
Instruments dérivés de couverture	428	-165	3	267
Inefficacité		6		

### 26. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CRÉDITEURS

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	4 508	5 383	-875
<i>dont dettes sur acquisition d'immobilisations</i>	542	627	-85
Avances et acomptes reçus sur commande	450	678	-228
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	13	28	-16
Dettes sociales	2 029	2 385	-356
Dettes sur l'État et les collectivités	1 430	1 194	236
Autres dettes d'exploitation	431	440	-8
Produits constatés d'avance	1 141	1 534	-393
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>9 989</b>	<b>11 613</b>	<b>-1 624</b>

La variation constatée s'explique pour partie par le reclassement des passifs de la branche SNCF Infra sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » (voir note 27).

### 27. ACTIFS ET PASSIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Actifs détenus en vue d'être cédés	4 086	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	3 103	4
<b>Impact net au bilan</b>	<b>983</b>	<b>-3</b>

**27.1. BRANCHE SNCF INFRA**

À la suite de la promulgation de la loi n° 2014-872 le 4 août 2014, la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme du ferroviaire (voir note 3) a été traitée comme une « activité abandonnée », suivant les termes consacrés par la norme IFRS 5. Les résultats de la branche sont les suivants sur l'exercice :

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Chiffre d'affaires	5 440	5 202
Achats et charges externes	-1 864	-1 709
Charges de personnel	-3 196	-3 108
Impôts et taxes	-141	-128
Autres produits et charges opérationnels	115	62
Dotations aux amortissements	-107	-61
Variation nette des provisions	-6	22
Résultat de cession d'actifs	1	1
Pertes de valeur	0	546
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>241</b>	<b>827</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1	4
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>242</b>	<b>831</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-12</b>	<b>-15</b>
<b>Résultat avant impôt des activités transférées</b>	<b>230</b>	<b>816</b>
Impôt sur les résultats	-1	0
<b>Résultat net d'impôt des activités transférées<sup>(1)</sup></b>	<b>230</b>	<b>815</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>230</b>	<b>815</b>

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

Par ailleurs, un impôt différé passif d'un montant de 3 M€ a été constaté au niveau des Fonctions Communes et Participations du fait du reversement prévisible au moment du transfert de la différence entre la valeur comptable et la valeur fiscale d'une des entités transférées de la branche SNCF Infra. Cet impôt différé est constaté en charges sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » et au passif sur la ligne « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés ».

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

Les principales catégories d'actifs et de passifs de la branche classées comme destinées à être cédées sont les suivantes au 31 décembre 2014 :

En millions d'euros	31/12/2014
Immobilisations incorporelles et corporelles	780
Titres mis en équivalence	113
Impôts différés actifs	109
Stocks et en-cours	437
Créances d'exploitation	2 074
Actifs financiers	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0
<b>Actifs détenus en vue d'être cédés</b>	<b>3 514</b>

En millions d'euros	31/12/2014
Engagements envers le personnel	873
Provisions	114
Passifs financiers	0
Dettes d'exploitation	2 037
<b>Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés</b>	<b>3 024</b>

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	243	463
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-148	-248
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-5	-38
Incidence des changements de principes comptables	0	4
<b>Variation nette de trésorerie</b>	<b>91</b>	<b>181</b>

Même si, comme indiqué en note 23, la trésorerie de la branche SNCF Infra, constitutive de son endettement financier net, est totalement interne au groupe, ses opérations, réalisées avec des tiers externes, génèrent des flux de trésorerie externes au groupe.

**27.2. AUTRES GROUPES D'ACTIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS**

Les projets de décrets d'application de la loi du 4 août 2014 prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF (EPIC de « tête ») d'autres groupes d'actifs et passifs au sein des Fonctions communes et participations qui, ne répondant pas à la définition d'une « activité abandonnée » au sens d'IFRS 5, ont été classés comme destinés à être cédés dans l'état de situation financière uniquement. Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées sont les suivantes au 31 décembre 2014 :

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

En millions d'euros	31/12/2014
Engagements envers le personnel	0
Provisions	1
Passifs financiers	0
Dettes d'exploitation	68
<b>Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés</b>	<b>69</b>

**27.3. AUTRES ACTIFS NON COURANTS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS**

Enfin, les projets de décrets d'application prévoient le transfert vers la nouvelle SNCF (EPIC de « tête ») d'actifs non courants isolés, des immobilisations corporelles pour 461 M€ et des immobilisations incorporelles pour 58 M€.

## 28. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements reçus (en M€)	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		À moins d'un an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	
				31/12/2014	31/12/2013
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>1 283</b>	<b>595</b>	<b>659</b>	<b>21</b>	<b>1 207</b>
Sûretés personnelles (4)	122	90	3	21	79
Sûretés réelles	16	0	16	0	0
Lignes de crédit confirmées non utilisées (8)	1 146	505	640	0	1 128
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>6 584</b>	<b>2 528</b>	<b>3 261</b>	<b>798</b>	<b>6 405</b>
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire (1)	2 424	968	1 334	123	2 931
Engagements de financement d'achats d'immobilisations autres que matériel ferroviaire (2)	826	200	535	91	659
Promesses de vente immobilière	153	54	97	2	196
Garanties opérationnelles (13)	1 682	984	673	25	1 447
Contrats de location simple : mobilier (6)	466	195	232	41	449
Contrats de location simple : immobilier (6)	1 008	107	386	516	716
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	14	9	4	1	7
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	11	11	0	0	0
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>11</b>
Garanties de passif	3	2	0	1	11
<b>Autres engagements reçus</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total engagements reçus</b> (14)	<b>7 875</b>	<b>3 129</b>	<b>3 921</b>	<b>819</b>	<b>7 624</b>

Engagements donnés (en M€)	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		À moins d'un an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>1 569</b>	<b>149</b>	<b>232</b>	<b>1 188</b>	<b>1 608</b>
Sûretés personnelles (3)	287	136	53	98	285
Sûretés personnelles : Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel (5)	1 018	10	38	970	1 074
Sûretés réelles (7)	229	3	106	120	216
Lignes de crédit confirmées non utilisées	35	0	35	0	33
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>10 481</b>	<b>3 917</b>	<b>5 672</b>	<b>897</b>	<b>11 216</b>
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire (1)	4 419	1 744	2 662	12	5 369
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire (2)	1 743	499	1 102	141	1 631
Promesses de vente immobilière	152	55	97	0	195
Garanties opérationnelles (12)	675	255	183	238	600
Cautions douanes (activité Geodis)	167	128	16	23	172
Contrats de location simple : mobilier (6)	969	306	551	113	1 047
Contrats de location simple : immobilier (6)	1 566	359	843	368	1 484
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations (11)	189	171	14	3	247
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole) (10)	602	400	203	0	470
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>666</b>	<b>7</b>	<b>655</b>	<b>4</b>	<b>597</b>
Engagements portant sur les titres (contrats d'options) (9)	635	0	635	0	584
Autres engagements liés au périmètre consolidé	31	7	20	4	14
<b>Autres engagements donnés</b>	<b>49</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>49</b>
<b>Total engagements donnés (14)</b>	<b>12 765</b>	<b>4 114</b>	<b>6 564</b>	<b>2 089</b>	<b>13 470</b>

(1) – Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant en lien, pour certains d'entre eux, avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) pour la mise en service future de matériel ferroviaire. La diminution nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période supérieurs aux nouveaux engagements souscrits. Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissement à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissements. Sur 2014, ils diminuent principalement du fait de la livraison de nouvelles rames REGIOLIS et REGIO2N, diminution compensée par de nouveaux engagements sur le réseau Transilien pour 482 M€. La diminution nette est de 327 M€ sur ces activités conventionnées de transport de voyageurs de proximité. Ces livraisons diminuent les engagements donnés au titre du financement des rames pour 637 M€. La diminution de ces engagements donnés provient, par ailleurs, des investissements réalisés dans des rames TGV2N2 pour 232 M€ et TGV Euroduplex pour 60 M€.

(2) – La hausse de l'engagement sur le financement de sites d'atelier de maintenance et de remisage (création, extension, sécurisation...) impacte les engagements reçus d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire pour 140 M€. Ces engagements reçus reflètent le financement convenu avec les Autorités Organisatrices. Une augmentation de même montant environ est constatée sur les engagements donnés d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire.

(3) – Les sûretés données ont augmenté de 3 M€. Elles concernent pour 5 M€ (16 M€ en 2013) des garanties accordées par SNCF Mobilités sur les emprunts bancaires SOFIAP.

(4) – La contre garantie solidaire et à première demande accordée à SNCF Mobilités au titre des emprunts accordés à la SOFIAP s'élève à 5 M€ (16 M€ au 31 décembre 2013), strict reflet des sûretés données.

(5) – Il s'agit de l'encours total des cautions accordées par SNCF Mobilités dans le cadre de prêts immobiliers souscrits par son personnel. Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

(6) – Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers donnés augmentent de 4 M€ du fait principalement de la consommation d'une année de loyers plus que compensée par la conclusion de nouveaux baux. Les contrats de locations simples mobiliers et immobiliers reçus augmentent de 308 M€ dont 189 M€ au titre d'un nouveau contrat pour l'aménagement des espaces de commerce en gare.

(7) – Parmi les sûretés réelles figurent :

- Le nantissement des titres du Groupe Ermewa pour 108 M€ (108 M€ au 31 décembre 2013).
- Le nantissement des titres NTV pour 101 M€ (101 M€ au 31 décembre 2013) en garantie de la solvabilité de NTV au profit de ses créiteurs jusqu'au remboursement des financements mis en place.

(8) – Sur les lignes de crédit non utilisées, voir notes 25.1.5 et 28.2.

(9) – Les options d'achat ou de cession de titres de participation correspondent en grande partie à l'option de vente de leurs actions accordée par le Groupe à ses partenaires dans la co-entreprise EIL. Etant donné les caractéristiques de cet instrument dérivé, sa valeur est estimée proche de zéro et sans conséquences sur les états financiers consolidés du Groupe.

(10) – Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité. L'augmentation provient pour 87 M€ de contrats d'achat de gasoil de traction souscrits en 2014.

(11) – Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés diminuent de 58 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations pour 156 M€, qui ont diminué de 55 M€ du fait de l'écoulement du temps.

(12) – Les garanties opérationnelles données augmentent de 75 M€ en raison notamment de la mise en place de nouvelles garanties suite aux contrats gagnés au Royaume-Uni par Keolis.

(13) – Les garanties opérationnelles reçues concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire.

(14) – La part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises se monte à :

- 87 M€ pour les engagements reçus.
  - 37 M€ pour les engagements donnés.
- Le total des engagements reçus et donnés inclut respectivement 39 M€ et 76 M€ relatifs à la branche SNCF Infra, objet de la réforme du ferroviaire, et dont les actifs, passifs et éléments de résultat ont été reclassés sur une ligne distincte au compte de résultat et dans l'état de situation financière en application de la norme IFRS 5 (voir note 3).



## 28.1. OPÉRATIONS DE LOCATION

SNCF EPIC (devenu l'EPIC SNCF Mobilités au 1<sup>er</sup> janvier 2015) a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

— à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à SNCF EPIC pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de SNCF EPIC ; ou

— à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à SNCF EPIC pour une durée déterminée allant de 4 à 25 ans suivant les contrats ;

— à donner en location du matériel roulant à un bailleur américain pour une longue durée d'environ 40 ans, lequel les redonne immédiatement en sous-location à SNCF EPIC pour une durée de 20 ans.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 25 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibrent et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération (voir note 2.10). Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe.

À l'issue de la période de location ou de sous-location, SNCF EPIC peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

— exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial,

— laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte,

— laisser le matériel au bailleur, pour lequel SNCF EPIC sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat,

— revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par SNCF EPIC se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

## 28.2. KEOLIS

À fin décembre 2012 les nantissements suivants étaient donnés au profit des établissements financiers en garantie du contrat de crédit signé le 24 mai 2007 entre Groupe Keolis SAS, sa filiale Keolis et un consortium de banques :

— nantissement par Groupe Keolis SAS de ses comptes bancaires,

— nantissement par Groupe Keolis SAS des titres Keolis,

— nantissement par Keolis des titres Keolis UK.

Ce contrat, modifié à plusieurs reprises par voie d'avenants, dont le dernier en date du 28 septembre 2011, portait sur un prêt amortissable d'un montant initial en principal de 395 M€ et une ouverture de crédits renouvelables pour un montant total maximum de 200 M€.

Les nantissements donnés ont disparu avec la signature d'un nouveau crédit syndiqué le 12 juillet 2013 d'un montant maximum de 800 M€ et d'une durée de cinq ans en remplacement du précédent. À fin décembre 2014, le montant de lignes de crédit non utilisées à ce titre est de 310 M€.

## 28.3 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

### 28.3.1 Cession d'actifs financiers de concession

Aucun transfert d'actifs financiers de concession n'est survenu sur l'exercice 2014.

Sur le mois de décembre 2013, le Groupe a procédé à un transfert d'actifs financiers de concession. Le transfert a consisté en la cession de créances à un fonds commun de titrisation dans lequel le Groupe ne détient aucune participation. L'actionnaire du fonds est indépendant du groupe tout comme les membres du conseil d'administration. Le Groupe n'intervient pas dans la désignation de ces membres.

Les créances cédées sont gérées et recouvrées de façon indépendante, sans intervention quelconque du groupe. Les risques de crédit et de retard de paiement sont transférés au fonds ainsi que les avantages attachés aux créances, le Groupe ne pouvant plus percevoir les paiements futurs attendus ni utiliser cette créance comme moyen de paiement d'une de ses dettes. Du fait des caractéristiques des créances cédées qui sont certaines, irrévocables et non compensables dès avant leur cession, le risque de dilution n'existe pas. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'y a pas de risque de change.

Le Groupe ne contrôle pas en substance le fonds et lui a transféré les droits contractuels à recevoir les flux de trésorerie ainsi que la quasi-totalité des risques et avantages des créances cédées. Par conséquent, le fonds n'est pas consolidé et les créances sont sorties du bilan. Par ailleurs, le Groupe ne conserve aucun engagement ni n'assume aucun nouvel engagement au titre de ces créances.

L'opération s'est principalement traduite par un encaissement net de trésorerie et une diminution de l'endettement financier net de 141 M€ sur 2013.

### 28.3.2. Cession du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)

Comme sur décembre 2013, la créance de CICE née du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi mis en place par le gouvernement français (voir note 1.1.2.3) et constatée sur les groupes d'intégration fiscale français a fait l'objet d'une cession Daily sur décembre 2014.

Dans les deux cas, la cession a porté sur la totalité du montant de créance relative à la masse salariale éligible, versée au titre de l'année civile. Elle est réalisée sur décembre, sans recours à titre d'escompte. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés à l'établissement bancaire ainsi que les avantages attachés à cette créance, le Groupe ne pouvant plus percevoir le remboursement futur du crédit d'impôt ou l'imputer sur une charge future. La créance étant en euro et cédée en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à cette créance.

S'agissant d'une créance d'exploitation, la cession s'est traduite par un encaissement net de 306 M€ (184 M€ sur 2013) parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie.

**29. TRANSACTIONS AVEC LES PARTIES LIÉES**

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 liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- 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 de nos parties liées ;
- les autorités organisatrices de transport (Régions et STIF),
- RFF, devenue SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015,
- les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

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

**29.1 TRANSACTIONS MENÉES 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.

**29.1.1 Concours publics**

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Subventions d'exploitation reçues	41	99
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>99</b>

**29.1.2 Subventions encaissées et rémunération des accords de concession de services**

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

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan en diminution de l'actif subventionné. Celles qui se rapportent aux immobilisations corporelles et incorporelles sont constatées en résultat sur la ligne dotation aux amortissements en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

Dans le cadre des accords de concession de services avec les autorités organisatrices, le groupe perçoit des rémunérations sous formes de subventions et/ou de contributions. Dans les deux cas, ces rémunérations sont considérées comme une modalité de règlement des actifs financiers de concession qu'elles viennent diminuer au bilan.

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Encaissements sur actifs financiers de concession	906	645
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	205	286
<b>Total régions</b>	<b>1 111</b>	<b>931</b>

Les prestations avec les autorités organisatrices de transport (Régions et STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires se montent à 3 998 M€ pour l'année 2014 contre 3 833 M€ en 2013. Celles qui concernent l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire s'élèvent à 276 M€ en 2014 contre 292 M€ en 2013.

Ces prestations incluent 48 M€ de produits d'intérêt sur actifs financiers de concession (43 M€ au 31 décembre 2013).

**29.2 TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES**

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Mobilités avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Telecom, La Poste...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec RFF (devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015), pour qui SNCF Mobilités reste à l'heure actuelle un des principaux clients. Les créances sur RFF et le chiffre d'affaires réalisé avec lui sont presque uniquement portés par la branche SNCF Infra destinée à être transférée dans le cadre de la réforme ferroviaire (voir note 3). De ce fait les créances sont reclassées sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être » de l'état de situation financière et le chiffre d'affaires sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat.

Toutes les autres opérations réalisées par le groupe avec des parties liées sont conclues à des conditions normales.

**29.2.1 Soldes au bilan**

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Créances nettes sur RFF <sup>(1)</sup>	1 016	1 363
Dettes RFF	413	388

<sup>(1)</sup> Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan (voir note 15).

**29.2.2 Produits et charges**

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Chiffre d'affaires réalisé avec RFF	5 479	5 346
Péages payés sur le réseau ferroviaire français <sup>(1)</sup>	3 544	3 443
<b>Chiffre d'affaires net des péages</b>	<b>1 935</b>	<b>1 903</b>

<sup>(1)</sup> Dont 3 384 M€ réglés directement à RFF (3 227 M€ au 31 décembre 2013) et 160 M€ via l'intermédiaire du STIF (216 M€ au 31 décembre 2013).

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

**29.3 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF****29.3.1 Soldes au bilan**

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Actifs financiers courants	11	21
Actifs financiers non courants	288	284
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2013) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 15). Compte tenu de la

réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

### 29.3.2 Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

### 29.4 TRANSACTIONS AVEC LES CO-ENTREPRISES

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés.

Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

#### 29.4.1 Soldes au bilan

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Actifs financiers courants	22	15
Actifs financiers non courants	5	7
Passifs financiers courants	6	41
Passifs financiers non courants	1	0

#### 29.4.2 Produits et charges

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Chiffre d'affaires	208	185
Achats et charges externes	-108	-195
Autres produits et charges	34	31
<b>Marge opérationnelle avec les coentreprises</b>	<b>134</b>	<b>21</b>

### 29.5 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Les transactions avec les entreprises associées hors Eurofima (voir note 16) ne sont pas significatives.

### 30. RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

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

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Nombre de dirigeants concernés	17	17	0
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	15	16	-1
<b>Rémunération totale en M€</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>-1</b>

### 31. LITIGES

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

#### 31.1. LITIGES RÉSOLUS

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

#### 31.2. LITIGES EN COURS

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

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. Une première notification a été reçue le 28 juillet 2011 avec un certain nombre de griefs tous rejetés en réponse par Fret SNCF principalement au motif que l'atteinte à la concurrence n'est jamais établie. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de

l'Autorité de la concurrence maintenant les griefs initiaux. La SNCF, devenue SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (voir note 3), y a répondu juridiquement le 28 mai 2012 en les contestant tous. Elle insiste sur le caractère infondé des griefs et l'absence d'atteinte à la concurrence. L'audience devant le collège de l'Autorité de la concurrence s'est déroulée le 7 septembre 2012 et la décision a été rendue le 18 décembre 2012. Huit griefs sur les treize initiaux ont été écartés, l'Autorité considérant que les pratiques visées n'étaient pas établies. Pour quatre des cinq griefs retenus, la SNCF a été condamnée à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. Concernant le dernier grief, l'Autorité a prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, le Groupe a déposé un recours auprès de l'Autorité de la concurrence sur l'ensemble des griefs notifiés. Le paiement de l'amende est intervenu en mai 2013. Une audience devant la Cour d'appel de Paris s'est tenue le 22 mai 2014, à l'occasion de laquelle le Président a fixé la date du délibéré au 30 octobre 2014. La Cour d'Appel de Paris a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de la SNCF à 48 M€. La SNCF a obtenu le remboursement de la somme de 13 M€. L'Autorité de la Concurrence a formé un pourvoi en cassation le 9 décembre 2014.

##### 31.2.2. Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie

Une enquête de l'Autorité de la concurrence est en cours entre les différents acteurs de la messagerie. Une notification de griefs a officiellement été reçue début juillet 2014 et contestée par le Groupe dans le délai de deux mois prévu par la procédure. Le risque financier ne pouvant être évalué à ce stade, aucune provision n'est comptabilisée.

#### 31.3. AUTRES PROCÉDURES JURIDIQUES

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (voir note 3), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

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

Depuis l'accident SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

**32. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE**

Outre l'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (voir note 3 des comptes consolidés annuels), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

**32.1. UNE NOUVELLE ORGANISATION PAR MÉTIERS**

La nouvelle SNCF mise en œuvre avec l'entrée en vigueur de la Loi portant réforme du ferroviaire (voir note 3) est organisée en cinq métiers dont trois au sein de SNCF Mobilités :

— SNCF Voyageurs qui assure l'ensemble des activités d'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs autour des activités Transilien, Voyages SNCF, Intercités, TER et de Gares et Connexions qui assure la gestion et le développement des gares.

— Keolis qui opère des transports publics urbains de voyageurs (mass transit).

— SNCF Logistics qui est spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises.

Le changement d'organisation entraînera sur 2015 une nouvelle présentation de l'information sectorielle du groupe SNCF Mobilités suivant la norme IFRS 8.

**32.2. DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES (ARAF)**

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

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

— La demande de classement des gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie B (gares régionales) à partir de l'horaire de service 2015. Ce classement détermine le niveau de redevances.

— La mise en œuvre d'un nouveau système de modulation des redevances au plus tard pour l'horaire de service 2017, afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur. SNCF a la possibilité de faire appel auprès de la Cour d'appel de Paris dans un délai d'un mois

Au-delà du fait que ces décisions constituent des indices de perte de valeur suivant la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », elles imposent à Gares & Connexions d'adapter son modèle économique et d'élaborer de nouvelles prévisions de résultat en conséquence.

Ce n'est qu'à l'issue de ce processus, que des tests de perte de valeur pourront être réalisés afin de déterminer les conséquences comptables éventuelles sur les actifs corporels et incorporels de cette unité génératrice de trésorerie dont le total s'élève à 1,8 milliards d'euros au 31 décembre 2014. Il n'y a ni écart d'acquisition ni incorporel à durée de vie indéterminée dans cette UGT.

**33. PÉRIMÈTRE****33.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES**

Le nombre de sociétés consolidées par le Groupe SNCF Mobilités se détaille comme suit :

	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	788	794	-6
Sociétés mises en équivalence (coentreprises)	48	45	3
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	63	60	3
<b>Périmètre total</b>	<b>899</b>	<b>899</b>	<b>0</b>

**33.2 PÉRIMÈTRE DÉTAILLÉ**

Méthodes de consolidation :

IG: Intégration Globale

OC: Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE: Coentreprise – Mise en équivalence

IN: Influence Notable – Mise en équivalence

NC: Non Consolidée

F: Société absorbée par une autre société du groupe

— **Pourcentage d'intérêt:** part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

— **Pourcentage de contrôle:** pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
<b>SOCIÉTÉ MÈRE</b>						
SNCF Mobilités	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>SNCF Voyages</b>						
ALLEO	ALLEMAGNE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
Avancial	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
CRM Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ecolutis	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Elipsos	ESPAGNE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
Expretio	CANADA	IG	51,00	51,00	51,00	51,00
French Rail Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
French Railways Ltd (FRL)	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Hexatourisme	FRANCE	CE	45,00	45,00	45,00	45,00
IDTGV	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Intercapital Regional Rail Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IN	35,00	35,00	35,00	35,00
L'Agence Voyages-sncf.com	FRANCE	IG	50,10	50,10	50,10	50,10
Lyrria	FRANCE	CE	74,00	74,00	74,00	74,00
NTV	ITALIE	IN	20,00	20,00	20,00	20,00
Rail Distribution Systems	FRANCE	IG	88,00	88,00	88,00	88,00
Rail Europe Espana	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rail Europe Group Limited	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rail Europe Inc	ÉTATS-UNIS	IG	88,00	88,00	88,00	88,00
Rail Europe Limited	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rail Holding AG	AUTRICHE	CE	28,00	28,00	28,00	28,00
Rail Solutions SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
RailLink bv	PAYS BAS	IN	25,00	25,00	25,00	25,00
Railteam bv	PAYS BAS	IN	25,00	25,00	25,00	25,00
RE 4A	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
SNCF VoYages Belgique	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Voyages Deutschland	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Voyages Italia (SVI) Srl	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF-C6 (ID BUS)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SVD SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Thalys International	BELGIQUE	CE	62,00	62,00	62,00	62,00
THI FACTORY	BELGIQUE	IN	60,00	60,00	60,00	60,00
VFE e-commerce	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages-Sncf Benelux	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages-Sncf Deutschland	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages-Sncf Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages-Sncf Suisse	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages-SNCF.com	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VSC Technologies	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
WBCP Development Gmbh	AUTRICHE	CE	28,00	28,00	28,00	28,00
Westbahn Management Gmbh	AUTRICHE	CE	28,00	28,00	28,00	28,00
Westeam Gmbh	AUTRICHE	CE	28,00	28,00	28,00	28,00
<b>Groupe Eurostar International Limited (EIL)</b>						
Eurostar Express Limited	GRANDE-BRETAGNE	CE	55,00	55,00	55,00	55,00
Eurostar Group	GRANDE-BRETAGNE	CE	55,00	55,00	55,00	55,00
Eurostar International Ltd	GRANDE-BRETAGNE	CE	55,00	55,00	55,00	55,00
Eurostar International S.A.	FRANCE	CE	55,00	55,00	55,00	55,00
Eurostar International SPRL	BELGIQUE	CE	55,00	55,00	55,00	55,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
<b>SNCF Proximités</b>						
Itiremia	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
RITMx SAS	FRANCE	IG	100,00	98,50	100,00	98,50
SNCF Partenariat	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transfers	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
<b>Groupe KEOLIS</b>						
Aerobag	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Aerolignes	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Aerolis	FRANCE	IG	50,10	34,92	50,10	34,89
Aéroport Angers Marce	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Aéroport de Troyes Barberey	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Aerosat	FRANCE	IG	85,00	59,24	85,00	59,20
Airelle	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Athis Cars	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autobus de Genval	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autobus Dony	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autobus Dujardin	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autobus Lienard	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autobussen Monserez-Verhenne	BELGIQUE	F	0	0	100,00	69,64
Autocars Delion SAS	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Autocars Planche	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
C.T.C.O.P.	FRANCE	CE	50,00	34,85	50,00	34,82
Caennaise de Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Canal TP	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Cardona-Deltenre	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Cariane Internationale Développement	BELGIQUE	NC	0	0	100,00	69,64
Cariane Littoral	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Cars de Bordeaux	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Cars Planche	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Cie Tpts Méditerranéens	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
CINTRA	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
CINTRAL	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Citypendeln	SUÈDE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Compagnie du Blanc Argent	FRANCE	IG	99,41	69,28	99,41	69,23
CSG Commuter Security	SUÈDE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
De Turck BVBA	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	0	0
Devillairs	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Drop & go EURL	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia ( holding)	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia Concessions	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia SEM Roubaix	FRANCE	CE	50,00	34,85	50,00	34,82
Effia Stationnement Cassis	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Effia Stationnement et Mobilité	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
EFFIA Stationnement Grenoble	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia stationnement Lille	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia stationnement Lyon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia Stationnement Saint-Etienne	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
EFFIA Synergies	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Effia Transport	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Eltebe	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64

Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
			Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
Enlèvement et Gardiennage Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Entreprise Charles Caron	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Etablissement Abu Dhabi	EMIRATS ARABES UNIS	IG	100,00	69,69	0	0
Eurobus Holding	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Eurobussing Airport	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Eurobussing Brussels	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Eurobussing Wallonie	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
First / Keolis Holdings Limited	GRANDE-BRETAGNE	CE	45,00	31,36	45,00	31,34
First / Keolis Transpennine	GRANDE-BRETAGNE	CE	45,00	31,36	45,00	31,34
First / Keolis Transpennine Holding Ltd	GRANDE-BRETAGNE	CE	45,00	31,36	45,00	31,34
Flanders Bus	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Garage du Perron	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Garrel et Navarre	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Gep Vidal	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Gino Tours	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Govia	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
Govia Thameslink Railway Limited	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	0	0
Groupe Keolis SAS	FRANCE	IG	69,69	69,69	69,64	69,64
Groupe Orleans Express	CANADA	F	0	0	100,00	69,64
Heyerick	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Holding Striebig	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Institut Keolis	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Interhone	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Intrabus Orly	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Joye	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
KBO	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	0	0
KDR Gold Coast PTY LTD	AUSTRALIE	IG	100,00	35,54	51,00	35,52
KDR Victoria Pty Ltd	AUSTRALIE	IG	100,00	35,54	51,00	35,52
Keolis	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Abbeville	FRANCE	IG	99,02	69,01	99,02	68,96
Keolis Agen	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Aix Les Bains	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Alençon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis America Inc.	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Amiens	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Angers	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Arles	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Armor	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Arras	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Artois	FRANCE	IG	99,99	69,69	99,99	69,64
Keolis Atlantique	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Auch	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Aude	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Australie Pty	AUSTRALIE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Baie des Anges	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Bassin de Pompey	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Besançon	FRANCE	IG	99,96	69,67	99,96	69,62
Keolis Blois	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Bordeaux	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Bordeaux Métropole	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Keolis Boulogne sur Mer	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64



<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Keolis Bourgogne	FRANCE	IG	99,00	69,00	99,00	68,95
Keolis Brest	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
KEOLIS BUS VERTS	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Keolis Caen	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Cahors	FRANCE	F	0	0	100,00	69,64
Keolis Calvados	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Camargue	FRANCE	IG	99,97	69,67	99,97	69,63
Keolis Canada Inc	CANADA	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Centre	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Chalons-en-Champagne	FRANCE	IG	99,24	69,17	99,24	69,12
Keolis Charente Maritime	FRANCE	IG	99,94	69,66	99,94	69,61
Keolis Château Thierry	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Chateauroux	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Châtelleraut	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Chaumont	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Chauny - Tergnier	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Cherbourg	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Commutter Services LLC	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	81,82	0	0
Keolis Concarneau	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Conseil et Projets	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Côte d'Azur	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Danmark	DANEMARK	IG	75,00	52,27	100,00	69,64
Keolis Deutschland Berlin	ALLEMAGNE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Deutschland COKG	ALLEMAGNE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Deutschland Verwaltung	ALLEMAGNE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Dijon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Downer	AUSTRALIE	IG	51,00	35,54	0	0
Keolis Drôme Ardèche	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Drouais	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Emeraude	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis en Cévennes	FRANCE	IG	99,19	69,13	99,19	69,08
Keolis Epinal	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Espagne	ESPAGNE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Eure	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Eure et Loir	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Garonne	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Gascogne	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Gironde (ex SNCOA)	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Grand River L.P	CANADA	IG	100,00	69,69	0	0
Keolis Grand Tarbes	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Hyderabad Mass Rapid Transit System Private Limited	INDE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Ille et Vilaine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Languedoc	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Laval	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Lille	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Littoral	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Lorient	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Lyon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Manche	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Maritime	FRANCE	IG	99,00	69,00	99,00	68,95
Keolis Maritime Brest	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64



Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
			Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
Keolis Marmande	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Mobilité Hauts de Seine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Mobilité Roissy	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Montargis	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Montélimar	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Montluçon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Morlaix	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Multimodal International	FRANCE	F	0	0	100,00	69,64
Keolis Narbonne	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Nederland Holding	PAYS BAS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Nevers	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Nord Allier	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Nordic	SUÈDE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Norge AS	NORVEGE	IG	100,00	69,69	51,00	35,52
Keolis Obernai	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Oise	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Orléans	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Oyonnax	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
KEOLIS PAYS D'AIX	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Pays de Montbéliard	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Pays des Volcans	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Pays Nancéien	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Pays Normands	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
KEOLIS PMR RHONE	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Pyrénées	FRANCE	IG	95,16	66,32	95,16	66,27
Keolis Quimper	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Rail Service America	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Rail Service Virginia	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Rennes	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Réseau Départemental Sud Oise	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Rouen Vallée de Seine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Saint Malo	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Saintes	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Seine Maritime	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Somme	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Sud Allier	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Sud Lorraine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Sverige	SUÈDE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Touraine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Tours	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Transit America	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Travel Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Trois Frontières	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis UK	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Urbest	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Val d' Oise	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Val de Maine	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Val de Saone	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Val Hainaut	FRANCE	IG	96,32	67,13	96,32	67,08
Keolis Vesoul	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Vichy	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Keolis Vlaanderen	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Voyages	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis Yvelines	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Keolis-Amey Docklands Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IG	70,00	48,79	0	0
Kibel	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Kilux	LUXEMBOURG	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
KTA	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
L.I.M. Collard-Lambert	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Le Cinacien	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les Autobus d'Arcachon	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les Cars du Bassin de Thau	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les cars Roannais	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les Courriers Catalans	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les Courriers d' Ile de France	FRANCE	IG	99,99	69,69	99,99	69,64
Les Courriers Du Midi	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Les Transports Dunois	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Loisirs et Voyages	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
London Midland	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
London&South Eastern Railway - LSER	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
Luxbus	LUXEMBOURG	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Millau Cars	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Monnet Tourisme	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Monts Jura Autocars	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
MTI Conseil	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
N.V. Autobusbedrijf Bronckaers	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
N.V. Autobussen De Reys	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Netlog	ALLEMAGNE	IN	33,00	23,00	33,00	22,98
New Southern Railway	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
Nottingham Trams Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IG	80,00	55,75	80,00	55,72
NV Aotocars De Boeck	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Orgebus	FRANCE	CE	50,00	34,85	50,00	34,82
Pacific Car	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Passerelle CDG	FRANCE	IN	34,00	23,70	34,00	23,68
Picavet	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	0	0
Pirnay	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Prioris	FRANCE	IG	66,00	46,00	66,00	45,97
Prometro	PORTUGAL	IN	20,00	13,94	20,00	13,93
Ramoudt Tours	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Reniers & C°	BELGIQUE	IG	50,03	34,86	50,03	34,84
Réseau en Vosges	FRANCE	IG	70,00	48,79	70,00	48,75
S.A.D.A.R.	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
S.T.2.L. Westeel	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
S.T.A. Chauny	FRANCE	CE	50,00	34,85	50,00	34,82
S.T.E.F.I.M.	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SA ABC Cars	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SA Sap Drogoul	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SAP Cariane Provence	FRANCE	IG	100,00	69,69	99,87	69,55
Satracom	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SCAC	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SCAC Bagnis	FRANCE	IG	51,00	35,54	51,00	35,52
Scodec	FRANCE	IN	35,00	24,39	35,00	24,38

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
SEA Albert-Picardie	FRANCE	IG	51,00	35,54	50,94	35,48
Setver	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SFD	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Shangai Keolis Public Transport operation Management Co.	CHINE	IN	49,00	34,15	0	0
Société Bordelaise d'Exploitation de Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	0	0
Société de Promotion et d'Exploitation de Parkings	FRANCE	CE	49,97	34,82	49,97	34,80
Société d'Exploitation de l'Aéroport Dole Jura	FRANCE	IG	51,00	35,54	51,00	35,52
Société du Parc Lyon-Diderot	FRANCE	IG	50,00	34,85	50,00	34,82
Société Nantaise de Fourrière Automobile	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sodetrav	FRANCE	IG	95,08	66,26	95,07	66,21
SOMAP	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sophibus	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Southern Railway Ltd	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
SPRL Bertrand	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SPRL Taxis Melkior	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SPRL Truck Bus Repair	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
SPRL Voyages F. Lenoir	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
STA	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
STA Creilloise	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
STACA	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	0	0
STCAR	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sté des tpts urbains d'Oyonnax	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sté Rennaise Tpts et Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sté Tpts Commun Nimois	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sté Tpts Robert	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Sté Transports Services Aéroportuaires	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Strasb. d'Enlèv. et de Gard.	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Striebig Deutschland	ALLEMAGNE	IG	100,00	69,69	0	0
SVTU	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Syntus	PAYS BAS	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
T.C.M. Cars	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
T.I.C.E.	FRANCE	IN	19,00	13,24	19,00	13,23
Thameslink Rail Limited	GRANDE-BRETAGNE	CE	35,00	24,39	35,00	24,38
TPR	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Tpt de la Brière	FRANCE	IG	60,00	41,82	60,00	41,79
Tpts Evrard	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Train Bleu St Marcellin	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Trans Pistes	FRANCE	CE	40,00	27,88	40,00	27,86
Trans Val de Lys	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Transetude	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Transévry	FRANCE	CE	39,43	27,48	39,43	27,46
Transports de l'agglomération de Metz Métropole	FRANCE	IN	40,00	32,42	40,00	32,41
Transports Penning	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Transroissy	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Trimi	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Var Tour	FRANCE	IG	99,45	65,90	99,45	65,85
Voyages Autocars Services	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Voyages Chargelègue	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Voyages Doppagne	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	0	0
Voyages Dourlens	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Voyages MONNET	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Voyages Nicolay	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
VTS Roissy	FRANCE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
West Belgium Coach Company	BELGIQUE	IG	100,00	69,69	100,00	69,64
Westhoek	BELGIQUE	F	0	0	100,00	69,64
Wuhan tianhe airport transport center operation and management co. LTD	CHINE	IN	40,00	27,88	0	0
<b>SNCF Infrastructure</b>						
EURAILSCOUT France	FRANCE	CE	51,32	51,32	51,32	51,32
Europool BV	PAYS BAS	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
SFERIS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Groupe SYSTRA</b>						
Canarail consultant	CANADA	IN	38,00	38,00	38,00	38,00
Consulcio Consultor Systra / Cade Idepe / Geoconsult	CHILI	NC	0	0	16,77	16,77
Foncière du Coq	FRANCE	NC	0	0	41,92	41,92
GIE COSEA	FRANCE	IN	0,42	0,42	0	0
MVA Asia	HONG KONG	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Beijing	CHINE	IN	20,96	20,96	20,96	20,96
MVA Consultancy Limited	GRANDE-BRETAGNE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Consulting Group	GRANDE-BRETAGNE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Hong Kong Limited	HONG KONG	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Shenzhen	CHINE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Singapour	SINGAPOUR	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
MVA Thaïlande	THAÏLANDE	IN	41,91	41,91	41,91	41,91
MVA W	HONG KONG	IN	41,92	41,92	0	0
RWPM Saudi Arabia	ARABIE SAOUDITE	IN	18,24	17,29	18,24	17,29
SAI	INDE	IN	27,25	27,25	0	0
SAS DPR COSEA	FRANCE	IN	0,42	0,42	0,42	0,42
SAS MESEA	FRANCE	IN	12,58	12,58	12,58	12,58
SEP Ambarès	FRANCE	IN	0,47	0,47	0,47	0,47
SEP SGC	FRANCE	IN	18,44	18,44	18,44	18,44
SEP SGE	FRANCE	IN	5,45	5,45	5,45	5,45
SEP SGS - DP/BT	FRANCE	IN	12,03	12,03	12,03	12,03
SEP SGST	FRANCE	IN	20,96	20,96	20,96	20,96
SNSR-PMA JV Saudi Arabia	ARABIE SAOUDITE	IN	18,24	17,29	18,24	17,29
SOGET	ÉTATS-UNIS	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra (Shanghai) Consulting Co Ltd	CHINE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Algérie	ALGÉRIE	IN	41,78	41,78	41,78	41,78
Systra Asia Pacific Ltd	HONG KONG	IN	39,82	39,82	37,73	37,73
Systra Brasil	BRÉSIL	IN	41,92	41,92	0	0
Systra Consulting	ÉTATS-UNIS	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Foncier	FRANCE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Inc	ÉTATS-UNIS	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra India	INDE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Korea Co., Ltd	CORÉE DU SUD	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Limited	GRANDE-BRETAGNE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Maroc	MAROC	IN	41,84	41,84	41,84	41,84
Systra Philippines	PHILIPPINES	IN	27,64	27,64	27,64	27,64
Systra SA	FRANCE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
Systra Sotecni SpA	ITALIE	IN	41,92	41,92	41,92	41,92
SYSTRACADE	CHILI	IN	20,96	20,96	20,96	20,96

Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
<b>SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis)</b>						
A.A.T.	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
AFA	ITALIE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
Akidis	FRANCE	CE	50,01	48,03	50,01	48,03
AKIEM	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Akiem Maroc	MAROC	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Alpes Maritimes Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Arca	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Artois Express	FRANCE	IG	49,90	49,90	49,90	49,90
Ateliers d'Orval	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Autotrasporti Ribì	ITALIE	NC	0	0	100,00	100,00
Aveyron Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Avirail	FRANCE	IG	51,00	51,00	51,00	51,00
Avirail Italia	ITALIE	IN	49,00	49,00	49,00	49,00
Banz Geodis Wilson WLL Bahreïn	BAHREÏN	CE	50,00	50,00	0	0
Barbour European Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Batrans	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
BCB	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BEnga	ROUMANIE	IG	51,00	48,98	51,00	48,98
Blazy	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Grenoble (ex Geodis Theta)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Lacq (ex Geodis Trepoda)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Lillebonne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Martigues	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Metz	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Sens	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Chimie Villers Saint Paul	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Multimodal (Geodis)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Sidérurgie Lorraine (ex Giraud Lorraine)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
BM Virolle	FRANCE	IN	35,50	35,50	35,50	35,50
Bouches du Rhône Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil (Holding)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Alsace	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Aquitaine (ex Telf Lamaysouette)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Atlantique (ex Transport Huet)	FRANCE	IG	100,00	100,00	99,97	99,97
Bourgey Montreuil Auvergne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Champagne Bourgogne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Deutschland	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Equipement 1	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Equipement 2	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Equipement 3	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Francilienne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	99,75	99,75
Bourgey Montreuil Limousin (ex SMC)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Lorraine (ex Sotrameuse)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Nord (ex Transnord)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Normandie	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Presse (ex Beugniet)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Provence	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Rhône-Alpes (ex Foissin)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Bourgey Montreuil Savoie (ex BM Route)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Burger Feron (ex Geodis Ricoba)	FRANCE	IG	51,00	51,00	51,00	51,00
C.A.A.T.	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
CADEFER	ESPAGNE	IN	20,00	20,00	20,00	20,00
Calberson Alsace	FRANCE	IG	100,00	99,99	100,00	99,99
Calberson Armorique	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Auvergne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Bretagne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Croatia - 4PL	CROATIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Equipement	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Eure et Loir	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Europe Ile-de-France	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson GE	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Grèce	GRECE	IG	52,00	52,00	52,00	52,00
Calberson Ile de France	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson International	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Loiret	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Lorraine	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Méditerranée	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Moselle	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Normandie	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Oise	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Paris	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Paris Europe	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Picardie	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Rhône Alpes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Romania (devise RON) - 4PL	ROUMANIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Romania SA	ROUMANIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Roussillon	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Seine et Marne	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Sud-Ouest	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Yvelines	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calvados Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Cap Train Deutschland	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Cap Train Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Cap Train UK	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
CapTrain Romania	ROUMANIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Captrain Belgium SA/NV	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Captrain Danemark	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Captrain Netherlands B.V.	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Captrain Sweden	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Car & Commercial	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Car & Commercial deliveries	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Car & Commercial land	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Cargo Docks	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Cargo Link AB	SUÈDE	IG	93,89	93,89	93,89	93,89
CferJ	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Challenge International SA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Challenge International Belgium	BELGIQUE	IG	99,98	99,98	99,98	99,98
Chaveneau Bernis Transport	FRANCE	IG	99,98	72,40	99,98	72,40
Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	AUTRICHE	CE	34,00	34,00	34,00	34,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Ciblex Financière	FRANCE	NC	0	0	100,00	100,00
Cical	FRANCE	IN	49,98	49,98	49,98	49,98
Cofital	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Combined Logistics (Hong Kong) Limited	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Combined Logistics Shanghai Ltd	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Compagnie des Conteneurs Réservoirs	FRANCE	IG	99,97	99,97	99,97	99,97
Compagnie Modalohr Express Holding	FRANCE	IG	100,00	100,00	50,98	50,98
COMSA Rail Transport	ESPAGNE	IN	25,00	25,00	25,00	25,00
Container Finance Company 2 LTD	IRLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
CTC	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
DE	ALLEMAGNE	IG	65,00	65,00	65,00	65,00
Dusolier Calberson	FRANCE	IG	99,94	99,94	99,94	99,94
Ecorail	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ecorail Transport	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
ECT	ALLEMAGNE	IG	100,00	86,44	100,00	71,07
Egerland France	FRANCE	IG	100,00	91,33	100,00	83,80
Egerland Lease	ALLEMAGNE	IG	100,00	86,44	100,00	19,20
Egerland Sud	ALLEMAGNE	IG	100,00	86,44	100,00	71,07
ERMAGRI	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
Ermechem	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermefret Berlin	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa (Berlin)	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa (Genève)	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa (Paris)	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Ferroviaire	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Ferroviaire (SUISSE)	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Holding	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Iberica	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Intermodal	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Intermodal (SUISSE)	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa Interservices	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ermewa investissements	FRANCE	IG	51,02	51,02	51,03	51,03
Ermewa Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Europe intermodal Holding	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer Asie	SINGAPOUR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer Australia	AUSTRALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer Brasil	BRÉSIL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Eurotainer Shanghai	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
EVS	FRANCE	IG	65,60	65,60	65,60	65,60
Exceed AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Exceed Denmark A/S	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Exceed Sweden AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Férfos	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ferrus Immo	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Financière Ermewa	SUISSE	NC	0	0	100,00	100,00
Flandre Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Fortec Distribution Network Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
France Location Distribution	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
France Toupie Location	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Froidcombi	FRANCE	CE	49,00	49,00	49,00	49,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
FVE	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Automotive	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Automotive Est	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Automotive Nord	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Germany GMBH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Iberica	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Netherlands BV	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Portugal	PORTUGAL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Réseau	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Brock	NOUVELLE-CALÉDONIE	IG	99,85	99,85	99,85	99,85
Geodis Calberson Finland Oy	FINLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Aquitaine	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Belgium	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Bosphorus Lojistik A.S.	TURQUIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Hungaria 4PL	HONGRIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Hungaria Kft	HONGRIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Lille Europe	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Paris Normandie	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Polska	POLOGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Polska SP zoo 4PL	POLOGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson RUS	RUSSIE, FÉDÉRATION	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Russia 3PL	RUSSIE, FÉDÉRATION	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson s.r.o.	RÉPUBLIQUE TCHEQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson s.r.o. 4PL	RÉPUBLIQUE TCHEQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Slovensko 4PL	SLOVAQUIE (République Slovak)	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Slovensko s.r.o.	SLOVAQUIE (République Slovak)	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Valenciennes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Ciblex	FRANCE	NC	0	0	100,00	100,00
Geodis Ciblex Belgium	BELGIQUE	NC	0	0	100,00	100,00
Geodis Ciblex Netherlands	PAYS BAS	NC	0	0	100,00	100,00
Geodis Division Messagerie Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Euromatic Logistics	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Freight Forwarding	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Gestion Immobilière	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Lojistik Hizmeller	TURQUIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solution Ireland	IRLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solution Israel	ISRAËL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Argentina	ARGENTINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Argentina (Ecuador)	ÉQUATEUR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Argentina (Uruguay)	URUGUAY	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Australia	AUSTRALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Austria	AUTRICHE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Belgium NV	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Canada	CANADA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Colombia	COLOMBIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Germany	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Italy	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Mexico	MEXIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Philippines	PHILIPPINES	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Spain	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00



<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Geodis Global Solutions Switzerland	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions UK	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions USA Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Venezuela	VÉNÉZUELA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Holding BV	PAYS-BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Holding Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Holding Japan	JAPON	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Iberia Holding	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Ile-de-France Service	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Immobiliare Italia	ITALIE	NC	0	0	100,00	100,00
Geodis International	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Interservices	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Ireland Ltd	IRLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistica do Brasil Ltda	BRÉSIL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Almere BV	PAYS-BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Belgium NV	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Deutschland GmbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Europarts	FRANCE	NC	0	0	100,00	100,00
Geodis Logistics Ile-de-France	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Maroc	MAROC	IG	99,99	99,99	99,99	99,98
Geodis Logistics Netherlands BV	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Nord	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Ouest	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Rhône-Alpes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics S.P.A.	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Spain	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Sud	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistics Sud-Ouest	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Logistique Tunisie	TUNISIE	IG	100,00	50,00	100,00	50,00
Geodis Networks	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Networks 4PL	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Nova Logistics	BELGIQUE	IG	60,00	60,00	60,00	60,00
Geodis Oil and Gaz	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas Hong Kong - 4PL	HONG KONG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas Hong-Kong Ltd	HONG KONG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas India	INDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas International Freight Forwarding (Shenzhen) Co., Ltd	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis OverseasIndia - 4PL	INDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Projets	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Projets Cameroun	CAMEROUN	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Projets Niger	NIGER	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Projets Tchad	TCHAD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Rakotrans s.r.o	RÉPUBLIQUE TCHEQUE	IG	52,00	52,00	52,00	52,00
Geodis SA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis SCO	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis SCO Japan Co. Ltd.	JAPON	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis solucoesGlobais de Logistica do Brasil	BRÉSIL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Solutions	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Geodis Trans Slovakia s.r.o	SLOVAQUIE (République Slovak)	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Tunisie	TUNISIE	IG	50,00	50,00	50,00	50,00
Geodis UK Ltd Logistique contractuelle	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis UK Ltd Messagerie	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Argentina S.A.	ARGENTINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Australia Holdings Pty Ltd	AUSTRALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Bangladesh Ltd	BANGLADESH	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Belgium N.V.	BELGIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Canada Limited	CANADA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Chile - 4PL	CHILI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Chile Limitada	CHILI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Chile S.A.	CHILI	IG	99,86	99,86	99,86	99,86
Geodis Wilson China Limited	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Denmark - 4PL	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Denmark A/S	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Finland - 4PL	FINLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Finland Oy	FINLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Forwarding Services SDN BHD	MALAISIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson France	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis wilson Freight Management - 4PL	MALAISIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Freight Management Holdings AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Freight Management Sdn Bhd, Malaysia	MALAISIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Holding AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Indonesia - 4PL	INDONÉSIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson International GmbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Italia Spa	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Japan	JAPON	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Korea - 4PL	COREE, RÉPUBLIQUE DE (Corée du Sud)	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Korea Ltd	COREE, RÉPUBLIQUE DE (Corée du Sud)	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Kuwait LLC	KOWEIT	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Logistics Shanghai Ltd	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Management B.V	PAYS BAS	F	0	0	100,00	100,00
Geodis Wilson Maroc	MAROC	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	MEXIQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Netherlands B.V.	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Network SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson New Zealand - 4PL	NOUVELLE ZELANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Norway - 4PL	NORVEGE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Norway AS	NORVEGE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Overseas AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Peru - 4PL	PÉROU	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Peru S.A.	PÉROU	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Polynésie SA	POLYNÉSIE FRANCAISE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Projects USA, Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Pty Ltd Australia	AUSTRALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Qatar LLC	QATAR	IG	97,00	97,00	97,00	97,00
Geodis Wilson Réunion	FRANCE	NC	0	0	100,00	100,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Geodis Wilson Shanghai - 4PL	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Singapore - 4PL	SINGAPOUR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	SINGAPOUR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson South Africa - 4PL	AFRIQUE DU SUD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Spain, S.L.U.	ESPAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Sweden - 4PL	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Sweden AB	SUÈDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Tai - 4PL	THAÏLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Taiwan - 4PL	TAIWAN, PROVINCE CHINOISE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Taiwan Ltd	TAIWAN, PROVINCE CHINOISE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Thaï Ltd	THAÏLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Thailand Ltd.	THAÏLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson UAE L.L.C	EMIRATS ARABES UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson UK Ltd	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson USA Inc.	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Vietnam Ltd	VIETNAM	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Vietnam Ltd - 4PL	VIETNAM	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson, South Africa (Pty.) Ltd.	AFRIQUE DU SUD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson. Colombia Ltda	COLOMBIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson. New Zealand Ltd	NOUVELLE-ZÉLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wison Transport Ltd, Thailand	THAÏLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Züst Ambrosetti	ITALIE	NC	0	0	100,00	100,00
Geodisglob, Solucoes Globais de Logistica	PORTUGAL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geoparts	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geowaste	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
GGS USA Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
GIE Contrôle Qualité Sécurité	FRANCE	IG	92,50	92,50	92,80	92,80
GIE France Express	FRANCE	IG	76,29	76,34	76,29	74,87
GIE Prisme	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Giraud CEE	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Giraud Nord	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Giraud Ouest	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
Giraud Rhône-Alpes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Giraud SRL	ROUMANIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Gironde Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
GOGLS Algeria Sarl	ALGÉRIE	IG	99,99	99,99	99,99	99,99
Grimaldi ACL France	FRANCE	CE	60,00	60,00	60,00	60,00
Groupe MOVIS (constitué de 12 entités)	FRANCE	IN	40,00	40,00	40,00	40,00
GSTM	MAROC	IG	99,99	96,62	99,99	96,62
GW Freight Management Brazil	BRÉSIL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Hansebahn Bremen	ALLEMAGNE	IG	51,00	51,00	51,00	51,00
Haute Provence Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Helf	ALLEMAGNE	IG	100,00	95,56	100,00	94,79
HTB	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
IGB	ALLEMAGNE	IG	50,21	50,21	50,21	50,21
Immobilière Geodis I	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Immobilière Geodis II Logistics	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Immolog Paris Ouest	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITL Benelux B.V.	PAYS BAS	F	0	0	100,00	100,00
ITL Cargo GmbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
ITL Eisenbahngesellschaft mbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITL Polska	POLOGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITL Prag	RÉPUBLIQUE TCHEQUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITNOVEM	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Les Courtiers Associés	FRANCE	IG	75,00	38,25	75,00	38,25
Les Rouleurs du Cambresis	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexser France	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexser Luxembourg	LUXEMBOURG	F	0	0	100,00	100,00
Lexser Luxembourg (ex. BM Luxembourg)	LUXEMBOURG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexsis	LUXEMBOURG	F	0	0	100,00	100,00
Lexsis (ex. BM Sidérurgie Luxembourg)	LUXEMBOURG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Logifer	FRANCE	IN	50,00	50,00	50,00	50,00
Logistica	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
LORRY Rail	LUXEMBOURG	IG	58,34	58,34	58,34	58,34
MAW	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
MF Cargo	HONGRIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MG Transports	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MGL	FRANCE	F	0	0	99,91	99,91
MOSTVA	POLOGNE	IN	50,00	48,02	50,00	48,02
Naviland Cargo	FRANCE	IG	99,98	99,98	99,98	99,98
NEB	ALLEMAGNE	CE	66,92	33,60	66,92	33,60
Norferrus	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Normanche	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Normandie Rail Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Noyon	FRANCE	IN	35,59	35,59	35,59	35,59
One Source Logistics LLC	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ortrans	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
P.L.C.	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Pan European Transport UK Logistics	GRANDE-BRETAGNE	NC	0	0	100,00	100,00
Paris 8	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Pelsolutions SA.	CHILI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Perfectrans	FRANCE	IG	99,64	99,64	96,00	96,00
Pharmalog	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
PT Geodis Wilson Indonesia	INDONESIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rail4Captrain Gmbh	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Railcar Finance Company 2 LTD	IRLANDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
RBB	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Recontec	ALLEMAGNE	IG	100,00	86,44	100,00	71,07
Rhône Dauphiné Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rhône Ferrus	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Rohde & Liesenfeld Canada Inc.	CANADA	IN	50,00	50,00	50,00	50,00
Rohde & Liesenfeld International GmbH & Co. KG	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rohde & Liesenfeld Project GMBH (India)	INDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rohde & Liesenfeld Projects (China) Ltd.	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rohde & Liesenfeld Projects GmbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rohde & Liesenfeld Verwaltungsges. mbH	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
S.G.W.	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
S.M.T.R. Calberson	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
S.N.T.C.	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
SARI	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI BM Chelles	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI BM Le Fontanil	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
SCI BM Mery	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI BM Salaise	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Borny	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Charval	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Danjoutin	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI de la Brèche	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI de la Poudrière	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI de Vaux	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI du Rouvray	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Etupes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI FGH	FRANCE	IG	75,00	67,00	75,00	67,00
SCI Horizons	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI JCC	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Le Polygone	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Ouest	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Région Alsace	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
SCI Région Bretagne	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
SCI Région Champagne Ardennes	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Région Ile-de-France	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
SCI Région Normandie	FRANCE	NC	0	0	100,00	100,00
SCI Région Sud-Est	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Région Sud-Ouest	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
SCI Royneau Le Coudray	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Voujeaucourt	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SD Calberson	FRANCE	IG	99,99	99,99	99,99	99,99
Sealogis	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SEGI	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Seine Express	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Sénart Affrètement	FRANCE	IG	65,00	65,00	65,00	65,00
SEP Transpul	FRANCE	IG	100,00	41,50	100,00	41,50
Setcargo	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Setrada	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Setram	ESPAGNE	IN	25,00	24,01	25,00	24,01
SIBELIT	LUXEMBOURG	IN	42,50	42,50	42,50	42,50
Smethwick Properties Management Ltd	GRANDE-BRETAGNE	NC	0	0	100,00	100,00
SNC Bercy	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Fret Deutschland Gmbh	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Geodis Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Somap	FRANCE	IG	81,75	81,75	81,75	81,75
Somedat	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Soptrans	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Sopyrim	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Sotraf	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Sté Propriétaire Wagons Modalohr	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	50,98
STSI	FRANCE	IG	99,45	99,45	99,45	99,45
STVA SA	FRANCE	IG	96,04	96,04	96,04	96,04
STVA UK	GRANDE-BRETAGNE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
TBB	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Tethys	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
TGP	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
Thales Geodis Freight & Logistics	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
TIBERCO	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transalpin Eisenbahn AG	SUISSE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transfer International	FRANCE	IG	98,37	98,37	98,37	98,37
Transport Ferroviaire Holding	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transport Ferroviaire Services	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transport Logistique Partenaires	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transports Bernis	FRANCE	IG	67,69	67,69	67,69	67,69
Transports J. Savin	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transportvoiture	BELGIQUE	IG	99,95	96,00	99,95	96,00
Transquercy	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Transwaters	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
TWE	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Uniroute	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Val Ferrus	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Valenda	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Valtrans	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
VC Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VFLI	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VIIA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VIIA Atlantique	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
VIIA Atlantique Construction	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
VIIA Atlantique Exploitation	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
VIIA CONNECT BOURGNEUF-AITON	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Vilogistique	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Vitesse Logistics BV	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Walbaum	FRANCE	IG	99,76	99,76	99,76	99,76
Waren Shipping	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
WEA	ALLEMAGNE	IG	90,00	86,44	74,00	71,07
Wilson Denmark Holding A/S STP	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
XP LOG	FRANCE	IG	99,97	99,97	99,97	99,97
Transwaters	FRANCE	CE	50,00	50,00	50,00	50,00
TWE	ALLEMAGNE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Uniroute	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Val Ferrus	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Valenda	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Valtrans	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Var Express	FRANCE	F	0	0	100,00	100,00
VC Italia	ITALIE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VFLI	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VIIA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VIIA CONNECT BOURGNEUF-AITON	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	68,14
Vilogistique	FRANCE	IG	100,00	96,04	100,00	96,04
Vitesse Logistics BV	PAYS BAS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Walbaum	FRANCE	IG	99,76	99,76	99,76	99,76
Waren Shipping	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
WEA	ALLEMAGNE	IG	74,00	71,07	74,00	71,07
Wilson Denmark Holding A/S STP	DANEMARK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
XP LOG	FRANCE	IG	99,97	99,97	99,97	99,97

<b>Société</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC Année N</b>	<b>PI Année N</b>	<b>PC Année N-1</b>	<b>PI Année N-1</b>
<b>Gares &amp; Connexions</b>						
A2C	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
AREP	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
AREP Groupe	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
AREP Pekin	CHINE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
AREP Vietnam	VIETNAM	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
AREP Ville	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Menighetti	FRANCE	IG	100,00	100,00	41,92	41,92
Parvis	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Société des commerces en gares	FRANCE	CE	50,00	50,00	0	0
Sté d'Aménagement Mézzanine Paris Nord	FRANCE	IG	60,00	60,00	60,00	60,00
VALGA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Fonctions Communes et Participations</b>						
Eco-Mobilité Partenaires SAS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ecomobilité Ventures	FRANCE	CE	49,39	49,39	54,29	54,29
Espaces Ferroviaires Aménagement	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Espaces Ferroviaires Résidences du Rail	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Espaces Ferroviaires Transactions	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
EUROFIMA	SUISSE	IN	22,60	22,60	22,60	22,60
GARE	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
GIE Eurail Test	FRANCE	CE	90,00	90,00	90,00	90,00
ICF	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MASTERIS	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
NOVEDIS-ICF	FRANCE	IG	100,00	100,00	99,98	99,98
Noviaserv	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Orfea- SERHR	FRANCE	IG	50,00	50,00	50,00	50,00
Rail Immo	FRANCE	IG	100,00	100,00	0	0
S2FIT	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
S2FIT1	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SA Chateau d'Arcy	FRANCE	IG	98,36	98,36	98,08	98,08
SCI du Cercle	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI La Chapelle	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Ney	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SCI Paradis Clichy	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNC Monceau	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNC VEZELAY	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF America Inc	ÉTATS-UNIS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Conseil	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Développement	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Energie	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF International	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Interservices	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Participations	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF RE	LUXEMBOURG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Société des Trains Expositions (STE)	FRANCE	IG	99,99	99,99	99,99	99,99
Ste Nationale d Espaces Ferroviaires	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
STELSIA	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Trans'actif Immobilier	FRANCE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

# RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

## (EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014)

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

- le contrôle des comptes consolidés du groupe SNCF Mobilités, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

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

## I. OPINION SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

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

Comme indiqué dans la note 32 « Évènements postérieurs à la clôture » de l'annexe aux comptes consolidés, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires a rendu, en date du 3 février 2015, sa décision dans le cadre d'un différend existant entre le Syndicat des Transports de l'Île-de-France et la branche Gares & Connexions de votre groupe. Compte tenu des motifs décrits en annexe, votre groupe n'a pu mettre en œuvre un test de perte de valeur au 31 décembre 2014, tel que requis par la norme IAS 36. En conséquence, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la valeur des actifs nets immobilisés de cette branche qui s'élèvent à 1,8 milliard d'euros dans les comptes consolidés de votre groupe au 31 décembre 2014.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que

du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 8 « Pertes de valeur » de l'annexe aux comptes consolidés faisant notamment état des évolutions concernant l'évaluation de la valeur recouvrable des moyens de production rattachés aux UGT Fret Ferroviaire et Gestionnaires d'actifs qui satisfait dorénavant aux dispositions des normes IFRS. La valeur recouvrable de ces moyens de production avait fait l'objet d'une réserve dans le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés des exercices précédents.

## II. JUSTIFICATION DES APPRÉCIATIONS

Comme indiqué dans la note 1.2 « Estimations comptables » de l'annexe aux comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2014 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- Comme indiqué dans la note 2.8 « Dépréciation des écarts d'acquisition, des immobilisations incorporelles et corporelles » de l'annexe aux comptes consolidés, votre groupe a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs :
  - les écarts d'acquisition, dont le montant s'élève globalement à 1,4 milliard d'euros, ont fait l'objet de tests de dépréciation selon les principes décrits en note 2.8. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation des flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles issues des plans d'affaires révisés à fin 2014 et à vérifier l'information donnée dans les notes 8 et 12 de l'annexe aux comptes consolidés ;
  - lorsque des indices de perte ou de reprise de valeur ont été identifiés, le groupe SNCF Mobilités a procédé à des tests de perte de valeur sur les actifs rattachés à ces activités. Nous avons examiné les modalités retenues par votre groupe lors de la mise en œuvre de ces tests, les prévisions des flux de trésorerie et les hypothèses utilisées, et vérifié l'information donnée dans les notes 3.1, 8, 12, 13 et 14 de l'annexe aux comptes consolidés.

- Comme indiqué dans la note 2.17 « Impôts différés », votre groupe reconnaît des impôts différés actifs au bilan en fonction



de ses perspectives de bénéfices fiscaux futurs. Nous avons examiné les modalités de reconnaissance des impôts différés actifs ainsi que les prévisions de résultat et les hypothèses sous-tendant leur reconnaissance. Nos travaux relatifs à ces données et ces hypothèses nous ont permis d'apprécier le caractère approprié des estimations retenues et de l'information donnée dans la note 11 de l'annexe aux comptes consolidés :

— Les notes 3.2 « Réforme du ferroviaire » et 27 « Actifs et passifs détenus en vue d'être cédés » de l'annexe aux comptes consolidés exposent les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. En particulier, les actifs et les passifs appelés par la loi du 4 août 2014 à être transférés à SNCF Réseau et à SNCF (nouvel EPIC créé le 1<sup>er</sup> décembre 2014) en 2015 ont été reclassés conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de la situation financière au 31 décembre 2014. Par ailleurs, les éléments constitutifs du résultat de la branche SNCF Infra ont été reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités transférées » du compte de résultat consolidé tant pour 2014 que pour 2013, conformément aux dispositions de la norme IFRS5. En conséquence, l'information comparative diffère des comptes consolidés publiés au titre de l'exercice 2013. Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par votre

groupe, nous avons examiné le correct retraitement des comptes de l'exercice 2013 et l'information donnée à ce titre dans les notes 3.2 et 27 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

### III. VÉRIFICATION SPÉCIFIQUE

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport d'activité du groupe.

À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Courbevoie, le 12 février 2015

Les commissaires aux comptes

#### **PricewaterhouseCoopers Audit**

Laurent Daniel  
Philippe Vincent

#### **Ernst & Young Audit**

Christine Vitrac  
Denis Thibon

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

## **RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LES CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET SUR LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES**

Le rapport sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques a été présenté par le Président au Conseil d'administration.

Le plan de ce rapport s'appuie sur le cadre de référence proposé par l'AMF (Autorité des Marchés Financiers).

Les principales améliorations apportées aux dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques de SNCF Mobilités durant l'année 2014 concernent :

— En matière de contrôle interne, la poursuite de campagnes d'auto-évaluation auprès d'environ 300 entités du groupe et portant d'une part sur l'environnement de contrôle, d'autre part sur certains processus financiers: recettes, stocks, achat d'énergie électrique, achats de sillons, immobilisations de matériel roulant, subventions d'investissements,... ainsi que la mise en place d'un certain nombre de plans d'actions qui en découlent.

— Les compléments apportés au référentiel de points de contrôle qui couvre désormais la totalité des processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de «l'environnement de contrôle».

— La sensibilisation des personnes en charge des règlements fournisseurs dans le Groupe aux risques croissants de tentatives de réalisations de virements internationaux frauduleux (fraudes au «président» et assimilées).

— La mise à disposition par la direction de l'Éthique de nouvelles fiches pratiques concernant la fraude interne et les dispositifs à mettre en œuvre à l'occasion des départs de salariés.

— La réalisation des «matinées de l'Éthique», permettant un éclairage et un dialogue avec des experts reconnus et renforçant la sensibilisation des participants sur des sujets tels que la corruption et le harcèlement moral.

— La création au sein du pôle Geodis de SNCF Logistics d'une direction Éthique et Compliance en charge de définir et mettre en place les dispositifs de contrôle interne relatifs aux risques de non-conformité aux lois sur la corruption, la concurrence et le contrôle des exportations.

— Le début de la mise en œuvre par l'Agence Prévention & Santé du vaste plan de formation réalisé avec le CNAM à l'intention des présidents de CHSCT d'une part, de l'ensemble des managers d'autre part. L'objectif est de faire bénéficier 10000 managers de cette formation en deux ans.

— La refonte complète par la DAR et DFG des supports de formation utilisés dans le domaine du contrôle interne, de la gestion des risques et de la prévention de la fraude et utilisés à l'occasion des formations sur ces sujets réalisées dans le cadre de l'espace formation Finances.

— La mise en place par la direction de la Sûreté d'un dirigeant national sûreté ferroviaire (DNSF) qui fait office de «guichet unique» Sûreté dans les cas de situations perturbées.

— La mise en œuvre par la direction de la Sûreté de nouveaux outils innovants tels que les autogires pour la réalisation de missions opérationnelles ou encore les drones pour le développement de la surveillance et la prévention de vols de métaux.

Ce rapport est disponible sur simple demande auprès de la Direction de l'Audit et des Risques de SNCF Mobilités  
1-7 place aux Étoiles - 93212 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

**SNCF**

Direction de la Communication  
1-7 place aux Étoiles  
93212 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

sncf.com

—

**Conception et réalisation :**  
M&CSAATCHI LITTLE STORIES



