



Exercice 2014

***COMPTES DISSOCIES DE
GESTION
Gares & Connexions***

Sauf indication contraire les montants sont exprimés en millions d'€uros

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
BILAN	5
COMPTE DE RÉSULTAT	6
ETAT DES FLUX DE TRESORERIE	7
NOTES EXPLICATIVES RELATIVES AUX COMPTES DISSOCIES	8
1 PERIMETRE	8
2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	9
2.1 REFORME DU FERROVIAIRE	9
2.2 ADOPTION DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE	9
2.3 AVIS ET PUBLICATION	10
2.4 EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DE LA BRANCHE	10
3 EVOLUTION DES REGLES DE GESTION	11
4 PRINCIPES COMPTABLES	12
4.1 BILAN	12
4.2 COMPTE DE RESULTAT	20
5 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE BILAN	25
5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	25
5.2 ACTIFS FINANCIERS	27
5.3 STOCKS ET EN-COURS	27
5.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION	27
5.5 TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENT TRÉSORERIE	28
5.6 CAPITAUX PROPRES	28
5.7 PROVISIONS NON COURANTES	29
5.8 ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL	29
5.9 PASSIFS FINANCIERS	30
5.10 DETTES D'EXPLOITATION	30
6 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR LE COMPTE DE RESULTAT	31
6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES	31

6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES	32
6.3 CHARGES DE PERSONNEL	32
6.4 IMPÔTS ET TAXES.....	33
6.5 AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS	33
6.6 MARGE OPÉRATIONNELLE	33
6.7 DOTATION AUX AMORTISSEMENTS	34
6.8 VARIATION NETTE DES PROVISIONS	34
6.9 DÉPRÉCIATION D'IMMOBILISATION ET PERTES DE VALEURS	34
6.10 RÉSULTAT DE CESSIION D'ACTIFS	34
6.11 RÉSULTAT OPERATIONNEL.....	35
6.12 RÉSULTAT FINANCIER	35
6.13 IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS	35
6.14 RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	35
7 ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)	36
7.1 ENGAGEMENTS RECUS	36
7.2 ENGAGEMENTS DONNES.....	37
8 EVENEMENTS POST-CLOTURE.....	37
8.1 DÉCISION DE L'ARAF	37

PREAMBULE

Aux termes des articles 6-1 et 9-4 de la directive européenne 91/440 du 29 juillet 1991, transposés dans les articles L2122-4, L2123-1, L2144-1 et 2 du Code des Transports, ainsi que de l'article 11-2 paragraphe IV du décret n° 2012-70, l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) SNCF Mobilités est tenu d'établir et de publier des comptes séparés pour les Activités Infrastructure, Gares & Connexions et Fret.

L'EPIC SNCF Mobilités est organisé autour de cinq Activités commerciales (SNCF Infrastructure, SNCF Proximités, SNCF Voyages, Fret SNCF et Gares & Connexions) et des Fonctions Communes regroupant les domaines prestataires (Matériel, Traction) et les fonctions support.

Les comptes dissociés de gestion, établis pour chaque Activité, comportent un bilan, un compte de résultat, un tableau de flux de trésorerie et des notes explicatives. Ces notes précisent les périmètres comptables, les règles d'imputation comptable directe et indirecte appliquées, ainsi que les principes déterminant les relations financières entre les Activités, destinés notamment à éviter les subventions croisées.

Les comptes dissociés de gestion ont été établis à partir des comptes arrêtés par le Conseil d'Administration du 12 février 2015. Par conséquent, les principales estimations prises en compte dans les comptes dissociés sont celles arrêtées à cette même date.

Les comptes dissociés de gestion présentés ci-après concernent Gares & Connexions.

BILAN

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Immobilisations incorporelles	8	9	0
Immobilisations corporelles	1 757	1 721	36
Actifs non courants	1 766	1 730	36
Créances d'exploitation	157	161	-4
Trésorerie et équivalent trésorerie	0	0	0
Actifs courants	157	161	-4
ACTIF	1 922	1 891	31
Capital	943	943	0
Réserves	88	19	69
Résultat	90	100	-10
Capitaux propres	1 121	1 062	59
Provisions non courantes	26	19	7
Dettes de trésorerie	0	8	-8
Passifs financiers	485	506	-22
Engagements envers le personnel	3	3	0
Passifs non courants	514	536	-22
Dettes d'exploitation	287	293	-6
PASSIF	1 922	1 891	31

COMPTE DE RESULTAT

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Chiffre d'affaires	1 153	1 154	-1
Achats et charges externes	-698	-704	6
Charges de personnel	-163	-166	3
Impôts et taxes	-53	-51	-2
Autres produits et charges opérationnels	5	4	1
Marge opérationnelle	244	237	7
Dotations aux amortissements	-134	-126	-8
Variation nette des provisions	-9	-1	-8
Résultat opérationnel courant	101	110	-9
Dépréciations d'immobilisations et pertes de valeur	1	1	0
Résultat de cession d'actifs	5	9	-4
Résultat opérationnel	106	119	-13
Résultat financier	-17	-19	3
Résultat des activités ordinaires	90	100	-10
Impôt sur les sociétés	0	0	0
Résultat net	90	100	-10

ETAT DES FLUX DE TRESORERIE

Le tableau des flux de trésorerie est construit selon la méthode dite « indirecte » qui consiste à corriger le résultat net de l'entreprise, des charges et produits sans incidence sur la trésorerie.

En M€	31/12/2014	31/12/2013
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	226	270
Résultat net	90	100
Ajustements	135	115
Elim. des amortissements et provisions	140	125
Elim. des résultats de cession	-5	-10
Frais financiers et impôts	16	19
Elimination du coût de l'endettement financier net	16	19
Variation des activités opérationnelles	-16	35
Incidence de la variation du BFR	-12	38
Impôts payés	-4	-3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-150	-152
Incidence des variations de périmètre	-11	-16
Incidence des acquisitions / cessions internes EPIC	15	-18
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-300	-223
Subventions d'investissement reçues	135	92
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	11	14
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-68	-141
Emission d'emprunts	22	114
Remboursement d'emprunts	-44	-229
Dividendes versés	-30	-7
Intérêts financiers nets versés	-16	-19
Variation des dettes de trésorerie	1	0
Autres effets sur la trésorerie	0	0
Trésorerie	8	-23
Trésorerie d'ouverture	-8	15
Trésorerie de clôture	0	-8

NB : En 2013, les remboursements et émissions d'emprunt ont été présentées de manière compensée.

NOTES EXPLICATIVES AUX COMPTES DISSOCIES

1 PERIMETRE

L'activité Gares & Connexions exerce les missions de développement et de valorisation des espaces en gares et assure les prestations indispensables aux opérateurs ferroviaires : maintien des équipements en exploitation, accès aux installations pour les passagers, services d'accueil et d'information. L'activité garantit l'application de la législation relative aux installations (vidéo surveillance, accessibilité des personnes à mobilité réduite, prestations relatives à l'accès du tunnel transmanche).

Une gare voyageur est composée d'un ensemble de bâtiments, d'installations et d'équipements qui, exploités par du personnel, permettent d'assurer **trois missions principales** :

- **l'exploitation et le service aux transporteurs ferroviaires et aux clients**
 - assurer la gestion des flux dans les espaces de circulation et d'attente ainsi que l'information voyageurs,
 - fournir des prestations de service aux activités transporteurs ferroviaires et aux clients.
- **la gestion et la valorisation du patrimoine Gares**
 - définir et mettre en œuvre la stratégie de développement patrimonial,
 - assurer la gérance du patrimoine immobilier Gares.

Pour assurer ces deux missions, SNCF Mobilités est rétribuée par l'intermédiaire :

- de tarifs d'usage de la gare orientés vers les coûts appliqués à tous les transporteurs ferroviaires (périmètre régulé),
 - des loyers ou redevances fixés en fonction des conditions de marché ou du prix de revient s'il n'existe pas de marché pertinent (périmètre non régulé).
- **la convention de services en gares, grandes halles voyageurs et ouvrages connexes pour le compte de RFF**
 - assurer le nettoyage et le gardiennage des installations,
 - réaliser l'entretien courant des installations.

L'Activité Gares & Connexions sous-traite à d'autres Activités ou Domaines les missions opérationnelles suivantes qui concourent directement à la réalisation de l'activité régulée :

- Service de gare : le service de gare comprend l'ensemble des prestations humaines nécessaires à l'accueil à l'information et à l'orientation des voyageurs en gare. Les activités SNCF Voyages et SNCF Proximités sont en charge de cette prestation,
- Sûreté : SNCF Mobilités est dotée d'une police ferroviaire (Sûreté Générale - SUGE) en charge de la sûreté des biens et des personnes. Les équipes SUGE, rattachées aux fonctions transverses, assurent la sûreté des gares,
- Entretien des bâtiments : Depuis le 1^{er} janvier 2013, l'activité d'entretien et de maintenance du patrimoine immobilier de SNCF Mobilités et de RFF réalisée par les Agences Bâtiment Energie (ABE) a été transférée à Gares & Connexions.

2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

Les principaux faits marquants de l'année 2014 sont repris ci-dessous.

2.1 RÉFORME DU FERROVIAIRE

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire a été adopté par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014. Le processus parlementaire s'est poursuivi en séance publique au Sénat qui a voté le projet de loi le 10 juillet 2014. La loi a été adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872. La réforme est articulée 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 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi qui prévoit 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 Infrastructure et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infrastructure. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- un EPIC de « tête », créé par la réforme le 1^{er} décembre 2014 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.

Enfin, l'ARAF est dotée de nouvelles prérogatives : « l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures. ».

2.2 ADOPTION DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

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

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

2.3 AVIS ET PUBLICATION

- L'attestation des commissaires aux comptes de l'EPIC SNCF relative aux comptes dissociés de gestion 2013 de l'Activité Gares & Connexions a été établie le 15 mai 2014 et remise officiellement à l'ARAF dans le cadre de l'instruction du référentiel de séparation comptable de Gares & Connexions.
- Décision 2014-009 : l'ARAF a approuvé dans sa décision n°2014-009 du 10 juin 2014 le référentiel de séparation comptable de l'activité de gestion des gares de voyageurs dans sa version du 06 mai 2014.
- Le conseil d'administration de l'EPIC SNCF Mobilités a validé le 26/06/2014 le document de référence des gares de voyageurs (DRG) pour les horaires de services 2015 révisé et 2016 qui ont par la suite été transmis à l'ARAF.
- Le 04 novembre 2014 l'ARAF a publié un avis défavorable (avis 2014-021) sur ces derniers.

2.4 EVOLUTION DE L'ACTIVITE

- 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.
- Conformément aux évolutions de règles de gestion validées par le Comité d'Audit des Comptes et des Risques (CACR) de novembre 2013, Gares & Connexions a délégué à titre expérimental à 4 Régions TER les prestations relevant du Service de Gare.
- Dans le cadre des projets de modernisation et de rénovation des gares transiliennes, l'Agence Travaux d'Île de France a été créée fin 2014. Cette agence sera en charge de mettre en œuvre le déploiement du Schéma Directeur Régional Accessibilité (SDRA).
- Gares & Connexions a mené, dans le cadre des Instances Régionales de Concertations (IRC), 131 réunions qui ont permis de développer le dialogue avec les Autorités Organisatrices de transport (AO) et les entreprises ferroviaires (EF).

3 EVOLUTION DES REGLES DE GESTION

Les évolutions des règles de gestion de l'exercice 2014 ne sont pas appliquées rétrospectivement et n'ont pas été prises en compte dans l'exercice comparatif 2013.

Les principales évolutions des règles de gestion de l'exercice 2014 sont présentées ci-après :

Avantages du personnel

Tout excédent ou déficit des caisses (à l'exception de l'Action Sociale et la Complémentaire de Prévoyance CS) fait l'objet d'une régularisation au titre de l'exercice concerné en fin d'année, soit par remboursement de cotisations sociales, soit par appel de cotisations complémentaires.

La mise en œuvre de cette évolution génère un impact de +0,2 M€ sur les fonds propres et -0,1 M€ sur le résultat.

Frais financiers

Le taux de charges financières long terme est mis à jour tous les mois.

D'autre part, à partir du 01/01/2014, seules les Activités régulées ou conventionnées qui relèvent de la catégorie "Investment Grade", bénéficient du taux de charge de l'entreprise – périmètre EPIC – augmenté de 50 points de base, pour le calcul de leurs charges financières long terme.

Gares & Connexions, en tant qu'Activité régulée relevant de la catégorie "Investment Grade", n'est pas impactée par cette évolution.

4 PRINCIPES COMPTABLES ET REGLES DE GESTION

Les comptes dissociés de gestion de Gares & Connexions sont établis :

- à partir des comptes annuels de l'EPIC SNCF Mobilités, établis en normes françaises et arrêtés par le Conseil d'Administration, en prenant en compte les retraitements en normes IFRS relatifs à l'EPIC, définis dans le cadre du processus d'établissement des comptes consolidés du groupe SNCF Mobilités ;
- en appliquant les règles de gestion internes qui régissent les flux entre Activités / Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités et les règles d'affectation des actifs et passifs au bilan. Celles-ci sont présentées au Comité d'audit de l'EPIC SNCF Mobilités et approuvées par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités.

Les principes comptables et les règles de gestion appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de gestion sont présentés ci-après.

4.1 BILAN

Chaque Activité est pilotée par une équipe de Direction dédiée. Ainsi, chaque Activité est responsable des éléments bilanciaux suivants :

- actif immobilisé,
- actif circulant,
- provisions,
- dettes d'exploitation.

Les capitaux propres et l'endettement, conformément à la règle de gestion définie et présentée dans les paragraphes suivants, font l'objet d'une actualisation périodique par la Direction Financière du Groupe.

4.1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent des logiciels acquis et ceux élaborés par l'entreprise pour elle-même. Ils sont comptabilisés à leur coût historique et sont amortis sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans, sauf exception en lien avec la durée d'utilisation des logiciels.

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

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

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

Le 1^{er} Janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial (EPIC) 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'Etat français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'entreprise.

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

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

Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété ou en location financement ou les immobilisations corporelles produites figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production. Dans ce dernier cas, les immobilisations corporelles comprennent le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées.

Les dépenses d'entretien et de réparation des immobilisations corporelles sont comptabilisées comme décrit ci-dessous.

Pour les installations fixes, c'est-à-dire tout matériel et installation ne servant pas au transport sur rails de biens et de personnes :

- 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.

Transferts entre activités

Les transferts se font sur la base de la valeur nette comptable (VNC) des immobilisations conformément à la règle de gestion R1 relative aux transferts d'actifs.

Le transfert des subventions afférentes aux actifs suit le même principe de transfert en contrepartie de la trésorerie interne. A noter que les subventions d'investissements attachées à des immobilisations qui font l'objet d'un transfert à une autre activité, ne seront transférées qu'après l'accord des organisations qui les ont attribuées.

Lorsque les actifs cédés sont dépréciés, l'activité cédante procède préalablement aux transferts à une reprise de ses dépréciations.

Frais d'acquisition des immobilisations

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

Modes et durées d'amortissement des immobilisations corporelles

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

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Installations fixes	
Aménagements des terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	
- Gros œuvre	50 ans
- Clos et couvert	25 ans
- Second œuvre	25 ans
- Aménagements	15 ans
- Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)	
- Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
- Aménagements	15 ans
- Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Immobilisations en cours

L'entreprise est amenée à créer des immobilisations pour elle-même ou destinée à être transférées à d'autres Activités et Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités.

Dépréciation des immobilisations incorporelles et corporelles

Cas général

L'amoidrissement de la valeur d'éléments d'actif, résultant de causes dont les effets ne sont pas jugés irréversibles, est constaté par une dépréciation. Ces dépréciations (comme les amortissements) sont inscrites distinctement à l'actif en diminution de la valeur des éléments correspondants.

Les actifs corporels immobilisés font l'objet d'une dépréciation lorsque, du fait d'évènements ou de circonstances intervenues 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...), leur valeur recouvrable apparaît durablement inférieure à leur valeur nette comptable.

Tests de perte de valeur

L'entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre ou reprendre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur nette recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est définie comme la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

Les tests sont réalisés au niveau de chaque UGT¹, représentant le plus petit niveau auquel les actifs peuvent être testés.

¹ L'Unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs. Le découpage des UGT pour les comptes dissociés est identique à celui pour les comptes de l'EPIC.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de l'utilisation et de la sortie des actifs concernés. 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 une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction ;
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation attendue en France, dans la limite de la durée de vie des actifs testés ;
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature de l'activité. Le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital (taux WACC).

4.1.2 Subventions d'investissements

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissements sous 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.

4.1.3 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constatée lorsqu'un risque potentiel de non-recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique du risque de non-recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances entre Activités / Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités sont auto-liquidées via le compte courant de trésorerie interne de l'EPIC. Il n'existe donc pas de créances au bilan relatives aux Activités / Domaines.

Les autres créances d'exploitation comprennent principalement les créances fiscales et sociales, les créances sur cessions d'immobilisations, les comptes courants.

4.1.4 Conversion des opérations en devises

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

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture.

Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont enregistrés au compte de résultat ou comme composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

4.1.5 Capitaux propres

Equivalent capital

L'équivalent capital constitué en 2009 pour chaque Activité a été décidé à partir de ratios financiers. L'actif net a ainsi été affecté à chaque Activité en contrepartie de la dette et de l'équivalent capital.

Toute modification de l'équivalent capital des Activités est validée formellement par une instance de décision (approbation préalable du Conseil d'administration).

Réserves

Le report à nouveau se décompose en une part interne, correspondant à l'affectation du résultat réalisé avec les autres Activités / Domaines de l'EPIC et une part externe, correspondant à l'affectation du résultat de l'Activité réalisé en dehors de l'EPIC.

Des réserves IFRS comptabilisées au moment de la mise en place des normes représentent les écarts entre les deux normes françaises et IFRS. Ces réserves, impactées chaque année de l'écart entre ces deux normes apparaissant au niveau du résultat, ont été reprises au sein d'un compte de réserve distinct lors de la mise en place du bilan d'ouverture des activités au 1er janvier 2009.

4.1.6 Endettement net et trésorerie

La dette externe est intégralement portée par les Fonctions Transverses de l'EPIC SNCF Mobilités (Division Marchés Financiers).

Une règle de gestion a été définie afin de refléter l'endettement des Activités. Un endettement interne long terme a été déterminé et affecté à chaque Activité lors de la mise en place du bilan d'ouverture le 1er janvier 2009. Cet endettement a été affecté selon le ratio dette nette / marge opérationnelle (MOP).

L'endettement interne long terme varie chaque année par affectation d'une partie de la trésorerie. Une analyse de la trésorerie de clôture de chaque Activité / Domaine est réalisée pour scinder le solde de trésorerie en une part court terme et une part long terme.

La part court terme, qui reste en trésorerie, est déduite par différence entre la trésorerie de clôture et la part long terme.

La part long terme correspond au solde du poste « flux de trésorerie liés aux activités d'investissement », identifiable grâce au Tableau des Flux de Trésorerie (TFT). Elle est comptabilisée en variation de l'endettement interne long terme.

L'endettement ainsi calculé sert de base de calcul aux frais financiers supportés par les Activités.

Les trésoreries actives et passives ont été compensées dans la présentation du bilan.

4.1.7 Dividendes internes

La détermination des dividendes internes fait l'objet d'une règle de gestion.

Un dividende interne est calculé sur la base du résultat net récurrent de chaque activité selon le respect de certains critères (situation nette positive pour les activités relevant de la catégorie « Investissement », ne remettant pas en cause le respect du ratio cible Dette nette/MOP fixé par activité).

Une activité relevant de la catégorie « spéculative » ne verse pas de dividende interne.

Le dividende versé par les Activités régulées ou conventionnées est adapté aux nécessités de leur programme d'investissement, et ne peut excéder le dividende versé par l'EPIC SNCF Mobilités à l'Etat.

4.1.8 Provisions

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

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'entreprise ou d'engagements externes, engageant SNCF Mobilités sur son périmètre, puisqu'il existe 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 l'entreprise doive supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe des états financiers est alors fournie.

Les provisions sont affectées aux Activités et Domaines qui portent les risques qu'elles sont destinées à couvrir. Dans les cas marginaux où les risques sont portés par plusieurs Activités / Domaines et qu'il n'est pas possible de déterminer de manière fiable le montant à provisionner pour chacune des Activités / Domaines concernés, la provision est imputée dans les comptes des Fonctions Transverses. Par ailleurs, des transferts de provision entre Activités / Domaines peuvent être réalisés lorsque le risque n'est plus porté par l'Activité sur laquelle il a été initialement constaté. Ces transferts sont réalisés en contrepartie des capitaux propres (report à nouveau) conformément aux règles de gestion internes.

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

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.

Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

L'entreprise comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand elle se retrouve obligée 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.

Provisions pour risques et litiges

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations.

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

L'évaluation du risque est établie en fonction de la réclamation et du statut de la procédure qu'elle soit contentieuse, judiciaire ou arbitrale.

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 coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

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.

Provisions pour risques environnementaux

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

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

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

4.1.9 Avantages du personnel

L'EPIC SNCF Mobilités assure lui-même certaines prestations au titre des régimes d'avantages du personnel pour le personnel actif et le personnel retraité qui lui sont propres eu égard au régime spécial du personnel sous statut.

Ainsi dans les comptes dissociés de gestion, il convient de distinguer le traitement des avantages au personnel au niveau des Activités / Domaines et au niveau des Fonctions Communes.

Au niveau des Activités / Domaines

La comptabilisation de ces régimes dans les comptes des Activités / Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités revêt deux formes :

- provisions inscrites au bilan des Activités / Domaines au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation,
- charges au titre des cotisations à payer lorsqu'elles sont dues sans comptabilisation de provision, les Activités / Domaines n'étant pas engagées au-delà des cotisations versées.

Dans le premier cas, les avantages au personnel représentent des régimes à prestations définies pour les Activités / Domaines. Il s'agit d'une part d'avantages à long terme (Médailles du Travail, Indemnités de Chômage) qui font l'objet d'évaluations actuarielles et pour lesquels les écarts actuariels sont reconnus immédiatement et totalement en résultat, d'autre part d'avantages postérieurs à l'emploi (Rentes Accidents du Travail pour les retraités, Action Sociale et Prévoyance Complémentaire CS pour les personnels retraités, Indemnités de Fin de Carrière – classées antérieurement en avantages à long terme) pour lesquels les écarts actuariels seront comptabilisés en capitaux propres.

Dans le deuxième cas, les avantages au personnel s'assimilent à des régimes à cotisations libératoires pour les Activités / Domaines de l'EPIC SNCF Mobilités et sont constitués principalement des rentes accidents du travail, de l'action sociale, de la cessation progressive d'activité (CPA) et du Compte Epargne Temps (CET) fin d'activité. Pour cette catégorie d'engagements, les Fonctions Communes de l'EPIC SNCF Mobilités assurent le rôle de centralisateur.

Concernant les rentes accidents du travail et l'action sociale, la méthode est basée sur le calcul de taux de cotisations libératoires refacturées aux Activités / Domaines. Ces taux sont calculés et fixés une fois par an et ne sont pas révisés en cours d'année. Ces principes sont identiques à ceux du droit commun et respectent le principe de base qui est celui de la solidarité et de la mutualisation de tout ou partie des charges.

Concernant la cessation progressive d'activité et le compte épargne temps fin d'activité, seul le résultat d'exploitation est refacturé aux Activités / Domaines, le résultat financier reste dans la caisse CPA / CET. Le coût des services rendus CPA refacturé aux Activités / Domaines est calculé une fois par an. La ventilation par Activités / Domaines de la facturation CPA est recalculée mensuellement suivant l'évolution des agents éligibles à terme à la CPA et des postes pénibles. La refacturation CET fin d'activité aux Activités / Domaines concerne les nouveaux jours déposés dans les compteurs, elle est calculée mensuellement.

Tout excédent ou déficit des caisses (à l'exception de l'Action Sociale et la Complémentaire de Prévoyance CS) fait l'objet d'une régularisation au titre de l'exercice concerné en fin d'année, soit par remboursement de cotisations sociales, soit par appel de cotisations complémentaires.

Au niveau des Fonctions Communes

Ces avantages font l'objet d'évaluations actuarielles et sont enregistrés au bilan des Fonctions Transverses, dans l'entité Protection Sociale. Une méthode unique de reconnaissance des écarts actuariels est appliquée pour les avantages postérieurs à l'emploi (Rentes Accidents du Travail, Action Sociale et Prévoyance Complémentaire CS pour les personnels retraités), la méthode du corridor étant supprimée à compter de 2013. Les écarts actuariels sont comptabilisés en capitaux propres (autres éléments du résultat global). Pour les avantages à long terme (Cessation Progressive d'Activité, Compte Epargne Temps et les Rentes Accidents du Travail pour les actifs), les écarts actuariels restent comptabilisés dans le résultat financier de la période au cours de laquelle ils sont générés.

4.1.10 Dettes d'exploitation

Fournisseurs et comptes rattachés

Cette rubrique comprend les dettes commerciales comptabilisées à leur juste valeur.

Autres dettes d'exploitation

Les autres dettes d'exploitation comprennent les dettes fiscales et sociales, les avances clients, les charges imputables à l'exercice en cours qui seront réglées ultérieurement, ainsi que les produits constatés par avance.

Les produits constatés d'avance résultent essentiellement du lissage de marge opéré sur les contrats pluriannuels.

4.1.11 Engagements Hors Bilan

L'EPIC SNCF Mobilités recense la totalité des engagements hors bilan (EHB) existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils représentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise.

Ils sont affectés aux Activités et Domaines dès lors qu'une affectation directe est possible.

4.2 COMPTE DE RESULTAT

Principes d'imputation des charges et produits

Les charges et produits externes font l'objet d'une imputation comptable directe chaque fois que possible.

Certains coûts communs transverses (coûts des fonctions support, frais financiers...) ou certaines charges non directisables, sont répartis de façon homogène et justifiée entre tous les Activités et Domaines.

Lorsque des prestations internes sont réalisées au profit d'autres activités, celles-ci sont régies soit par un catalogue de prestations internes et / ou des règles de gestion, soit par des conventions particulières conclues entre les Activités.

L'évaluation et la répartition entre les activités du coût de ces prestations internes sont déterminées par des règles de gestion internes, dont les principes sont donnés ci-après.

4.2.1 Chiffre d'Affaires

La prestation de base (activité régulée)

La prestation de base et les tarifs sont définis et publiés dans le Document de Référence du Réseau (DRR), dans le chapitre « services », dans le paragraphe détaillant les prestations fournies par SNCF. Ce document est disponible sur le site RFF. Une annexe intitulée « Offre de référence de SNCF » détaille les conditions applicables.

La prestation de base est globale et indivisible. Elle comporte les services suivants :

- la mise à disposition et l'entretien des infrastructures (liste d'équipements accessibles à toutes les entreprises ferroviaires ayant signé une convention d'accès gare avec Gares & Connexions),

- la mise à disposition des prestations nécessaires à l'accueil des voyageurs (accueil général, service d'assistance aux personnes à mobilité réduite, propreté, sûreté, sécurité...),
- la gestion opérationnelle des flux de voyageurs dans la gare,
- la mise à disposition d'informations aux voyageurs, sur la gare (plans, signalétique, horloges...) et sur leur voyage (horaires, numéro et composition des trains, information conjoncturelle...)

Les prestations non ferroviaires : la mise à disposition d'espaces (activités non régulées)

Les produits comptabilisés au titre de la mise à disposition d'espaces sont les loyers perçus suite à la mise à disposition de certains espaces en gare liés au domaine ferroviaire (surfaces occupées par les équipes de surveillance et gardiennage ...).

Les modalités de mise à disposition de locaux par Gares & Connexions aux autres activités de SNCF Mobilités relèvent de la règle de gestion concernant les locations en gare.

La facturation aux locataires couvre les différents cas d'occupation de locaux en gare, à savoir les 168 gares principales et les gares de moindre importance. Pour les premières, les loyers sont différenciés selon le type de zones (zone immobilière et zone « cœur de gare ») et les surfaces occupées par les locataires ; un forfait de charges communes est appliqué en sus de la redevance. Pour les secondes, la facturation est fondée sur un prix de marché immobilier auquel viennent s'ajouter un forfait de charges communes et des frais de gestion.

4.2.2 Charges d'exploitation

Charges directes

- **Achats et charges externes (hors énergie)**

Les achats et charges externes (hors énergie dont l'achat fait l'objet d'une règle de gestion spécifique) sont directement imputés à l'Activité concernée.

- **Charges de personnel directes**

Les charges de personnel directes comprennent :

- l'ensemble des rémunérations du personnel de Gares & Connexions (y compris congés payés, RTT, repos compensateurs et remboursements de frais),
- les charges liées à ces rémunérations (cotisations de sécurité sociale, cotisations aux mutuelles...),
- les avantages du personnel (expliqués précédemment dans la note 4.1.10)

Le coût direct des agents est imputé à l'Activité à laquelle ils sont rattachés.

Les charges de personnel indirectes sont explicitées dans le paragraphe « Charges réparties ».

- **Dotations aux amortissements**

L'imputation des charges d'amortissements est directe, en fonction des immobilisations rattachées à l'Activité concernée.

Prestations internes facturées par d'autres Activités/Domaines

• Gardiennage et surveillance

Ces charges correspondent aux prestations de surveillance (sûreté) des zones accessibles au public et aux prestations liées aux ouvertures / fermetures dans les gares. Ces prestations sont réalisées par des prestataires internes (Surveillance Générale SUGE, unités d'intervention rapide UNIR, Poste de Commandement National Sécurité PCNS ou par des sociétés externes de surveillance et de gardiennage).

Concernant les prestations réalisées en interne, une règle de gestion spécifique « Prestation de sécurité » a été définie : les coûts de surveillance générale et d'intervention d'urgence sont refacturés sur la base d'unités d'œuvre réelles, dont le coût est défini annuellement sur une base budgétaire. Certaines prestations (télésurveillance...) sont facturées mensuellement sur la base d'un forfait annuel.

• Charges de services en gare

Les Activités SNCF Voyages et SNCF Proximités, en raison de leur rôle de Transporteurs Intégrateurs, réalisent une prestation « services de gare » pour le compte de Gares & Connexions. Les services de gare sont constitués de :

- Accueil général
- Centre Opérationnel Escale (COE)
- Assistance Voyageurs Handicapés
- Consignes et objets trouvés
- Service chariots et bagages
- Transmanche

Une règle de gestion « prestations services de gare » prévoit qu'un forfait annuel soit arrêté entre Gares & Connexions et les Transporteurs Intégrateurs sur la base d'un coût complet budgété.

• Loyers internes

La Direction de l'Immobilier (DI) met à disposition des immeubles de bureaux. La DI supporte les charges d'amortissement et de frais financiers des immeubles. En contrepartie, conformément à la règle de gestion définie (« Loyers internes »), elle facture des loyers à un prix de marché. Les loyers comprennent également les charges d'entretien et les honoraires de gestion des bâtiments.

• Autres prestations

Pour son activité, Gares & Connexions peut faire appel à des centres d'expertise internes, par exemple pour le développement et l'exploitation de ses systèmes d'information, pour l'utilisation de services télécoms... Le principe général est une facturation de ces prestations au coût complet.

Charges réparties

• Cotisations sociales sur Facilités de Circulation (FC)

Une convention, entrée en vigueur le 01 janvier 2010, a été négociée entre SNCF Mobilités et l'ACOSS afin de valoriser l'avantage en nature résultant de l'utilisation des facilités de circulation par les agents, ex agents et leurs ayants droit. La valorisation de cet avantage en nature se traduit par une hausse de l'assiette de cotisations sociales. Ces cotisations sociales sont ventilées par Activités / Domaines sur la base des ED (abonnement mensuel et régularisation au trimestre).

• Autres charges de personnel réparties

Les charges comptabilisées au titre des cotisations définies sont comprises dans les charges de personnel.

Les charges comptabilisées au titre des régimes à prestations définies sont comptabilisées dans les charges de personnel et dans le résultat financier.

Ces autres charges sont présentées dans la note 6.

- **Frais de structure de l'EPIC et du Groupe SNCF Mobilités**

Les frais de structure de l'EPIC et du Groupe SNCF Mobilités font l'objet d'une refacturation via des redevances spécifiques, conformément à la règle de gestion définie :

- Redevance d'Entreprise : Les frais centraux EPIC font l'objet d'une facturation vers l'ensemble des Activités & Domaines sur la base du chiffre d'affaires externe EPIC tel que prévu lors de l'exercice budgétaire. Les taux de la Redevance d'Entreprise ont été fixés par la Direction Financière du Groupe sur la base d'une trajectoire pluriannuelle visant à diminuer les charges de structure.
- Redevance Groupe : Les frais centraux du groupe font l'objet d'une facturation vers l'ensemble des activités domaines sur la base du chiffre d'affaires externe au Groupe tel que prévu lors de l'exercice budgétaire annuel.

Aucune régularisation n'est effectuée en fin d'année pour tenir compte d'éventuels écarts existants entre les frais centraux prévisionnels et les frais centraux réels.

- **Impôts et taxes**

Les charges comptabilisées au titre des impôts et taxes comprennent :

- les prélèvements « fiscaux » telles que l'Organic, la contribution économique territoriale, la taxe pour frais de chambre de commerce et d'industrie, les taxes sur biens immobiliers (taxes foncières, taxe sur les bureaux en Ile-de-France...), la taxe sur les véhicules de société... Ces charges relèvent de la règle de gestion « impôts, taxes et versements assimilés ». Le principe directeur de cette règle est la répartition exhaustive des coûts des Activités & Domaines au regard de leur rôle de « propriétaire » d'actifs ou de la nature de leur activité économique.
- et les Frais Annexes de Personnel (FAP) qui regroupent les impôts assis sur les salaires ainsi que les prestations portées par la fonction RH pour l'Activité SNCF Régions (cette deuxième catégorie « FAP autres » est comptabilisée dans les charges de personnel). Ces frais sont facturés par le Domaine RH de l'EPIC SNCF Mobilités selon les modalités suivantes définies dans la règle de gestion « Frais Annexes de Personnel » : calcul annuel d'un taux de cotisation FAP déterminé sur une base budgétaire et application de ce taux à la masse salariale imposable de l'Activité. Aucune régularisation n'est effectuée en fin d'année pour ajuster la charge calculée sur le réel.

4.2.3 Les frais financiers

Les frais financiers sont composés des frais financiers court terme (basés sur la trésorerie de l'Activité) et long terme (basés sur l'endettement long terme de l'Activité), conformément aux assiettes d'endettement et de trésorerie calculées conformément aux règles de gestion de l'entreprise.

Le taux de charges financières court terme correspond à la moyenne mensuelle du taux Eonia auquel s'ajoute une marge de 50 points de base.

Le taux de charges financières long terme est défini pour chaque Activité / Domaine par référence à sa catégorie (investissement ou spéculative) au regard des critères financiers permettant de présenter un niveau de solvabilité et une qualité de crédit élevés.

Le taux de charges financières long terme correspond au taux de charge de l'entreprise – périmètre EPIC – augmenté d'une marge de 50 points de base.

4.2.4 L'impôt sur les Sociétés interne

L'impôt sur les sociétés interne est calculé sur la base du résultat fiscal de l'Activité auquel est appliqué le taux d'IS en vigueur à la date d'arrêté des comptes.

Conformément à la règle de gestion, l'impôt sur les sociétés interne appliqué aux Activités régulées ou conventionnées ne pourra pas excéder l'impôt payé par l'EPIC SNCF Mobilités à l'état, hors TREF.

La troisième loi de finances rectificative pour 2012 a instauré un Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE). Le CICE est imputé sur l'IS dû par l'Activité au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. A défaut d'imputation, la créance fiscale non imputée sera remboursée à l'expiration d'une période de 3 années suivant celle au titre de laquelle le crédit a été constaté.

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 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.

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE BILAN

5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En M€	31/12/2013	Acquisitions	Dotations	Cessions	Reprises	Reclassements	31/12/2014
Concessions, Brevets, Logiciels - VB	14	0	0	0	0	5	19
Immobilisations incorporelles - Encours	4	2	0	0	0	-5	1
Concessions, Brevets, Logiciels - AMT	-9	0	-2	0	0	0	-11
Total Immobilisations incorporelles	9	2	-2	0	0	0	8
Terrains	154	0	0	0	0	1	155
Aménagement des terrains	228	0	0	0	0	40	268
Constructions et agencements	3 705	0	0	-11	0	125	3 818
Installations techniques, mat & out	571	0	0	-56	0	69	584
Autres immobilisations corporelles	165	0	0	-2	0	18	181
Immobilisations fixes - Encours	309	297	0	0	0	-238	368
Total des immobilisations corporelles brutes	5 131	297	0	-70	0	15	5 374
Aménagement des terrains -AMT	-72	0	-12	0	0	0	-84
Constructions et agencements - AMT	-1 924	0	-142	11	0	1	-2 053
Installations techniques. mat & out - AMT	-277	0	-37	56	0	-2	-260
Autres immobilisations corporelles - AMT	-67	0	-12	2	0	-1	-78
Immobilisations fixes - DEP	-2	0	0	0	0	0	-1
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles	-2 342	0	-203	69	0	-1	-2 476
Subventions brutes	-1 822	-125	0	2	0	-19	-1 964
Subventions amortissements	754	0	0	-2	71	0	824
Subventions nettes	-1 068	-125	0	0	71	-18	-1 140
Total immobilisations corporelles nettes	1 721	172	-203	0	71	-4	1 757
Total des immobilisations corporelles et incorporelles brutes	3 327	174	0	-68	0	-3	3 430
Total des amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-1 597	0	-205	67	71	-1	-1 664
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	1 730	174	-205	0	71	-4	1 766

(a)

(a) Le solde de -4 M€ correspond à des subventions reçues au titre d'immobilisations à construire par Gares & Connexions.

5.1.1 Evolution des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles nettes s'élèvent à 8 M€ au 31 décembre 2014 comparé à 9 M€ au 31 décembre 2013.

Les immobilisations incorporelles de 8 M€ correspondent principalement à des logiciels. Des mises en service ont été effectuées sur l'exercice pour 5 M€.

5.1.2 Evolution des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles nettes s'élèvent à 1 757 M€ au 31 décembre 2014 contre 1 721 M€ au 31 décembre 2013 soit une hausse de 36 M€. Cette variation est liée aux évolutions suivantes :
Les investissements installations fixes représentent un montant de 297 M€ et il s'agit de production immobilisée.

Les principaux projets d'investissements de la période correspondent aux projets suivants

- Pôle d'Echange Multimodal Montpellier St Roch	18 M€
- Pôle d'Echange Multimodal Versailles Chantiers	12 M€
- Grand projet Gare de Lille Flandres	7 M€

Les sorties d'actifs s'élèvent à -70 M€ et sont constituées principalement des éléments suivants :

- cessions immobilières
- mise en qualité des immobilisations suite aux inventaires
- mises au rebut d'immobilisations

Ces sorties d'actifs concernent majoritairement des installations techniques, matériels et outillages pour 56 M€ et des constructions et agencements pour 11 M€.

Les transferts internes correspondent à la mise en service des projets dont la MOA était principalement SNCF Régions et/ou SNCF Transilien d'un montant de 14 M€ dont projets suivants:

- Ligne tram-train Nantes-Châteaubriant	4 M€
- Rénovation de la gare de La Seyne-sur-Mer	1 M€
- Tangentielle Nord IDF- parvis trottoir	1 M€

Les mises en service des immobilisations corporelles de l'exercice 2014 s'élèvent à 245 M€ et se portent notamment sur les projets suivants :

- Pôle intermodal Pompadour Créteil	15 M€
- Pôle d'Echange Multimodal de Cannes	12 M€
- Pôle d'Echange Multimodal Besançon Viotte	7 M€
- Paris Austerlitz - Cour Seine	6 M€

Ces mises en service concernent les catégories d'immobilisations corporelles suivantes :

- les terrains et aménagements	36 M€
- les constructions et agencements	138 M€
- les installations techniques	70 M€
- les autres immobilisations	1 M€

Analyse des amortissements et dépréciations

Les amortissements et provisions cumulés s'élèvent à -2 476 M€ au 31/12/2014 contre -2 342 M€ au 31/12/2013, soit une variation nette de -134 M€ dont :

- dotations aux amortissements et aux provisions de la période pour - 203 M€
- sortie d'immobilisations liées aux cessions et aux radiations d'actifs pour +69 M€
- reprises nettes de provisions pour dépréciation des immobilisations pour +1 M€
- des transferts d'amortissements liés aux transferts d'actifs inter branche pour -1 M€.

Analyse des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan puis reprises au même rythme que les amortissements des actifs financés.

Au 31/12/2014, le montant net des subventions est de - 1 140 M€ contre - 1 068 M€ à l'exercice précédent.

La variation nette des subventions d'investissement de - 72 M€ se décompose comme suit :

- appels de subventions réalisés sur l'exercice pour -125 M€
- reprises de subvention inscrites au résultat pour +71 M€
- diminution du fait d'actifs cédés / mis au rebut pour 1 M€
- transferts internes de subventions liées aux actifs mis en service (cf. point ci-avant) pour -18 M€

Les subventions appelées sur l'exercice pour -125 M€ concernent principalement les projets suivants :

- | | |
|---|--------|
| - PEM Montpellier St Roch | -11 M€ |
| - PEM Versailles Chantier | - 8 M€ |
| - PEM de Cannes | - 4 M€ |
| - PEM Pompadour Créteil Pôle intermodal | - 4 M€ |

Les subventions mises en service sur l'exercice s'élèvent à 49 M€ dont les plus significatives sont:

- | | |
|---|-------|
| - PEM Pompadour Créteil Pôle intermodal | 11 M€ |
| - Amiens Restructuration gare | 3 M€ |
| - TFT LED ligne C | 2 M€ |

Les transferts de subventions de -18 M€ portent essentiellement sur les projets suivants :

- | | |
|---|-------|
| - RER B Nord | 11 M€ |
| - Ligne tram train Nantes Châteaubriant | 3 M€ |
| - Créteil Pompadour | 2 M€ |

5.1.3 Pertes de valeurs

Sur l'exercice 2014, aucun indice, qu'un actif puisse avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur, n'a été identifié. Aucun test n'a été effectué.

5.2 ACTIFS FINANCIERS

Néant.

5.3 STOCKS ET ENCOURS

Néant.

5.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION

Au 31 décembre 2014, la valeur nette des créances d'exploitation s'élève à 157 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014			31/12/2013	Variation
	Montants bruts	Dépréciations	Montants nets	Montants nets	
Créances clients et comptes rattachés	68	-2	66	65	1
Etat et collectivité publiques - subventions	35	0	35	45	-9
Etat et collectivité publiques - hors subventions	7	0	7	3	4
Etat taxes sur le chiffre d'affaires	46	0	46	41	5
Créances sur l'état et les collectivités	88	0	88	88	-1
Autres créances d'exploitation	3	0	3	7	-5
Autres créances	90	0	90	96	-6
Créances d'exploitation	158	-2	157	161	-4

Ce poste enregistre une baisse de -4 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette diminution est liée à l'évolution de l'activité.

5.5 TRESORERIE ET EQUIVALENT TRESORERIE

Au 31 décembre 2014, la trésorerie s'élève à 0 M€ :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Trésorerie & équivalent trésorerie - actif	0	450	-450
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	0	458	-458
Total trésorerie	0	-8	8

NB : En 2013, les positions de trésorerie interne ont été présentées décompensées par nature de flux d'encaissement / décaissement. En 2014, les positions sont présentées compensées puisqu'il n'existe qu'un seul partenaire bancaire interne.

Ce poste enregistre une baisse de -8 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

La variation de trésorerie s'explique par :

- flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles : +226 M€
- flux liés aux activités d'investissements : -150 M€
- flux de trésorerie liés aux activités de financement : -68 M€ expliqués à hauteur de -22 M€ par le remboursement net des dettes financières internes long terme et par le versement du dividende interne de -30 M€ au titre des résultats 2013.

5.6 CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2014, les capitaux propres s'élèvent à 1 121 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2013	Affectation résultat N-1	Résultat de l'exercice	Dividendes versés	Autres	31/12/2014
Capital	943	0	0	0	0	943
Report à nouveau	65	94	0	-30	-1	128
Réserves	-46	5	0	0	0	-40
Résultat	100	-100	90	0	0	90
Capitaux propres	1 062	0	90	-30	-1	1 121

Ce poste enregistre une hausse de 59 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Le résultat bénéficiaire 2013 de +100 M€ a été affecté en report à nouveau à hauteur de +94 M€ et en réserves à hauteur de +5 M€.

L'augmentation de +59 M€ des capitaux propres sur l'année 2014 s'explique par :

- un résultat net 2014 bénéficiaire de +90 M€
- le versement d'un dividende interne de -30 M€ à l'actionnaire au titre des résultats 2013
- l'affectation pour -1 M€ de provisions pour risques sociaux à l'Activité Gares & Connexions (auparavant inscrites dans les comptes de Fonctions Transverses).

5.7 PROVISIONS NON COURANTES

Au 31 décembre 2014, les provisions non courantes s'élèvent à 26 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Risque environnement	24	17	7
Risques fiscaux et sociaux	1	0	1
Litiges contractuels	1	2	-1
Provisions non courantes	26	19	7

Ce poste enregistre une hausse de 7 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Les provisions servent principalement à couvrir les risques environnementaux notamment le traitement de l'amiante pour 16 M€ et la démolition future des bâtiments pour 5 M€.

La variation de +7 M€ est principalement due aux futurs travaux liés au désamiantage du parking de la gare de Paris-Austerlitz pour +5 M€.

5.8 ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Au 31 décembre 2014, le montant des engagements envers le personnel s'élève à 3 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Retraite	1	1	0
Médailles du travail	1	1	0
Autres avantages au personnel	1	1	0
Engagements envers le personnel	3	3	0

Aucun événement significatif n'a été constaté au cours de l'exercice 2014.

5.9 PASSIFS FINANCIERS

Au 31 décembre 2014 les passifs financiers s'élèvent à 485 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Endettement interne	483	506	-23
Autres passifs financiers	1	0	1
Passifs financiers	485	506	-22

L'endettement interne, qui constitue la majorité des dettes long terme, a été recalculé au 31 décembre 2014 conformément à la règle de gestion sur les éléments bilanciaux.

La mise en œuvre de cette règle a conduit à une baisse de la dette long terme de -23 M€ en contrepartie de la trésorerie.

Les autres passifs financiers correspondent à des dépôts long terme.

5.10 DETTES D'EXPLOITATION

Au 31 décembre 2014 les dettes d'exploitation s'élèvent à 287 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Dettes fournisseurs d'exploitation	117	123	-7
Dettes fournisseurs d'immobilisations	100	102	-2
Dettes fournisseurs	217	225	-8
Dette vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	24	23	1
Etat et collectivités publiques	10	10	-1
Taxe sur le chiffre d'affaires	14	15	-2
Dettes fiscales et sociales	48	49	-1
Autres dettes d'exploitation	22	18	4
Dettes d'exploitation	287	293	-6

Ce poste enregistre une baisse de -6 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE COMPTE DE RESULTAT

6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Au 31 décembre 2014 le chiffre d'affaires s'élève à 1 153 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	40	42	-2
Prestations d'escale	636	634	2
Prestations de main d'œuvre	2	2	0
Patrimoine	470	470	0
Autres produits	5	6	-1
Chiffre d'affaires	1 153	1 154	-1

Ce poste enregistre une baisse de -1 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette évolution s'explique par les variations suivantes :

- la baisse de -12 M€ du chiffre d'affaires généré par les ESBE,
- une augmentation des produits du patrimoine pour +7 M€,
- une hausse de la prestation de base pour +4 M€.

6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Au 31 décembre 2014 les achats et charges externes s'élèvent à -698 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Achats de matières et fournitures	-43	-39	-4
Péages	0	1	-1
Charges de commission et de distribution	-9	-7	-2
Moyens de transports et de traction	-4	-5	1
Travaux, entretien, maintenance et nettoyage	-135	-123	-12
Patrimoine	-292	-283	-9
Location de matériels et engins	-3	-3	-1
Prestations d'escale	-218	-228	10
Autres prestations de main d'œuvre	-23	-24	2
Autres charges	-207	-199	-9
Redevance d'entreprise	-8	-8	0
Production immobilisée charges externes	245	213	31
Achats et charges externes	-698	-704	6

Ce poste enregistre une baisse de 6 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette évolution est liée aux variations suivantes :

- la baisse des charges liées à l'exploitation en gares pour +6 M€,
- la diminution des services en gares RFF pour +4 M€,
- la hausse des autres charges pour -5 M€ dont les charges de prestation informatiques pour -4 M€.

6.3 CHARGES DE PERSONNEL

Au 31 décembre 2014 les charges de personnel s'élèvent à -163 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Rémunérations et charges	-178	-175	-2
Provision pour congés payés	0	-1	1
Coût des départs anticipés	-1	-1	0
Mise à disposition de personnel et transferts	-9	-9	-1
Personnel production immobilisée	26	21	5
Frais annexes de personnel	-1	-1	0
Charges de personnel	-163	-166	3

Ce poste enregistre une baisse de 3 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette évolution est liée aux variations suivantes :

- atténuation des charges de personnel liée à l'augmentation de la masse salariale immobilisée pour +5 M€
- augmentation de la masse salariale transférée de Direction Déléguée des Gares Transilien
- réduction des provisions liées au personnel

Les effectifs moyens disponibles (EM) sont passés de 2 687 au 31/12/2013 à 2 766 au 31/12/2014.

6.4 IMPÔTS ET TAXES

Au 31 décembre 2014, le montant des impôts et taxes s'élève à -53 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
CFE, CVAE et IFR	-23	-21	-2
Autres impôts et taxes	-30	-30	0
Impôts et taxes	-53	-51	-2

Ce poste enregistre une hausse de -2 M€ par rapport au 31 décembre 2013. Cette évolution est liée essentiellement à la hausse de la CVAE de +2 M€.

Les autres impôts et taxes comprennent essentiellement les taxes foncières.

6.5 AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPERATIONNELS

Au 31 décembre 2014, les autres produits et charges opérationnels s'élèvent à 5 M€ et se répartissent comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Autres produits et charges opérationnels	5	4	1
Autres produits et charges opérationnels	5	4	1

La variation des autres produits et charges opérationnels s'explique principalement par la hausse du CICE (Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi) pour + 1 M€.

6.6 MARGE OPERATIONNELLE

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Marge opérationnelle	244	237	7
Marge opérationnelle	244	237	7

La marge opérationnelle s'élève à 244 M€ au 31 décembre 2014 et enregistre une hausse de 7 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette variation s'explique principalement par une diminution des charges externes.

6.7 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Au 31 décembre 2014 le montant des dotations aux amortissements s'élève à -134 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Amortissements	-205	-196	-9
Quote-Part de subventions	71	70	1
Dotations aux amortissements	-134	-126	-8

Ce poste enregistre une hausse de -8 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Cette évolution est liée principalement aux mises en services réalisées sur la période (250 M€ pour les immobilisations à fin 2014 contre 210 M€ à fin 2013).

6.8 VARIATION NETTE DES PROVISIONS

Au 31 décembre 2014, la variation nette des provisions s'élève à -9 M€ et est en lien avec l'augmentation de la provision pour désamiantage des installations fixes.

6.9 DÉPRECIATION D'IMMOBILISATIONS ET PERTES DE VALEURS

Au 31 décembre 2014 le montant des dépréciations nettes s'élève à 1 M€ et se répartit comme suit :

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Pertes de valeur - dotations	0	-1	1
Pertes de valeur - reprises	0	1	-1
Dépréciations d'immobilisations et pertes de valeur	1	1	0

Aucun événement significatif n'a été constaté au cours de l'exercice 2014.

6.10 RÉSULTAT DE CESSION D'ACTIFS

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Résultat de cession d'actifs	5	9	-4
Résultat de cession d'actifs	5	9	-4

Le résultat de cession d'actifs s'élève à 5 M€ au 31 décembre 2014.

6.11 RESULTAT OPERATIONNEL

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Résultat opérationnel	106	119	-13
Résultat opérationnel	106	119	-13

Le résultat opérationnel s'élève à 106 M€ au 31 décembre 2014.

La baisse du résultat opérationnelle de -13 M€ s'explique principalement par la hausse des dotations aux amortissements et provisions de -16 M€.

6.12 RÉSULTAT FINANCIER

En M€	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Coût de l'endettement financier externe	1	1	0
Coût de l'endettement financier interne	-18	-20	2
Résultat Financier	-17	-19	3

Le résultat financier s'élève à -17 M€ au 31 décembre 2014.

Il correspond au coût de l'endettement net et se compose de :

- frais financiers internes long terme -18 M€
- activation des coûts d'emprunt +1 M€

6.13 IMPÔTS SUR LES SOCIÉTÉS

En application de la règle de plafonnement sur l'IS interne, aucune charge n'a été constatée sur ce poste au titre de l'exercice 2014.

6.14 RESULTAT NET DE L'EXERCICE

Le résultat net s'élève à 90 M€ au 31 décembre 2014.

7 ENGAGEMENTS HORS BILAN (EHB)

En application des recommandations de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) datant du 6 décembre 2010, une démarche d'harmonisation des EHB a été initiée au sein de SNCF Mobilités en 2011.

Les éléments hors bilan recensés représentent des droits et / ou obligations dont l'exécution contractuelle devrait modifier significativement la situation financière ou le patrimoine de l'entreprise :

- Pour les engagements d'achats d'exploitation, seuls les montants des clauses contractuelles couvrant l'absence de contrepartie (pénalités de résiliation, montants minimum de marchés) sont recensés ;
- Pour les engagements d'achats d'immobilisations, sont repris les montants des contrats fermes passés auprès des fournisseurs minorés des acomptes versés ;
- Les locations simples, crédit-baux et location financement sont obligatoirement déclarés ;
- Les engagements hors bilan portant sur des engagements intra-groupes ne donnent pas lieu à déclaration.

Compte tenu de ces explications, les variations constatées entre 2013 et 2014 sont les suivantes :

7.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En M€	31/12/2014			Engagement total	31/12/2013
	Montant des engagements par période				
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total	Engagement total
Subventions d'investissements à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations (reçus)	124	314	91	528	459
Garanties financières reçues de tiers	12	0	0	12	7
Location simple immobilier (reçus)	102	381	639	1 121	732
Promesses de ventes - biens immobiliers (reçus)	4	0	0	4	3
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	242	695	729	1 666	1 200

Fin décembre 2014, les EHB reçus de 1 666 M€ se déclinent de la manière suivante :

- les contrats de locations (concessionnaires) pour 1 120 M€
- les cautions et garanties bancaires pour 12 M€
- les subventions d'investissements non encore appelées pour 528 M€

7.2 ENGAGEMENTS DONNES

En M€	31/12/2014			31/12/2013	
	Montant des engagements par période			Engagement total	Engagement total
	A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans		
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)	0	0	0	1	0
Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter sur autres immobilisations (hors IFRIC12)	238	604	139	981	981
Location simple mobilier (donnés)	1	1	0	1	0
Promesses de ventes - biens immobiliers (donnés)	4	0	0	4	3
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	244	605	139	987	984

Fin décembre 2014, les EHB donnés de 987 M€ concernent principalement sur :

- les achats d'immobilisations pour 981 M€,
- les ventes de biens immobiliers pour 4 M€.

8 EVÈNEMENTS POST-CLÔTURE

Les principaux évènements post-clôture de l'année 2014 sont repris ci-dessous.

8.1 DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES (ARAF)

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

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

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