



2009
**Rapport d'activité
& d'écomobilité**



Rapport d'activité & d'écomobilité 2009

—

Sommaire



Chapitre 1
**La stratégie
offensive**
004



Chapitre 2
**SNCF Infra,
la transformation
industrielle**
030



Chapitre 7
**Ressources humaines,
acteurs d'un groupe
en mouvement**
110



Chapitre 3
**SNCF Proximités,
première branche
du groupe SNCF**
046



Chapitre 8
**Écomobilité,
le grand défi
de SNCF**
126



Chapitre 4
**SNCF Voyages,
vers un nouveau
modèle**
062



Chapitre 9
**États financiers
2009**
140



Chapitre 5
**SNCF Geodis,
une logistique
mondiale
multimodale**
078



Chapitre 6
**Gares & Connexions,
naissance
d'une nouvelle
branche**
094

Avant-propos

—

L'avènement de la concurrence fait naître une cinquième branche au sein de SNCF, Gares & Connexions. La crise économique l'incite à multiplier les petits prix. Les clients veulent un transport de bout en bout, SNCF investit aussi sur le tram, le bus, le vélo et autres modes de transport doux. Face à l'urgence climatique, SNCF se mobilise pour faire triompher la mobilité écologique des marchandises. Le monde veut du train, SNCF déploie son savoir-faire hors frontières. C'est un groupe qui s'adapte à toutes les mutations de son environnement.

—

La stratégie offensive

—
La crise économique et les faiblesses structurelles mettent l'ambition de SNCF sous tension financière, mais n'entament ni son cap stratégique ni sa combativité.
—

Guillaume Pepy
Président de SNCF

1.1 **“Faire de SNCF l’une des
premières références mondiales
de la mobilité durable.”**



La stratégie

“ Une crise économique sans précédent freine les échanges et limite le pouvoir d'achat des consommateurs en 2009. Comme tous les transports, SNCF est touché. Mais l'entreprise montre une résistance et une réactivité assez exceptionnelles.

2009, un choc d'activité sans précédent

L'effondrement des trafics de marchandises dans le monde impacte les recettes de SNCF Geodis dans la moyenne du secteur. Après des années de croissance forte, SNCF Voyages connaît le premier recul de son activité, sans commune mesure toutefois avec la chute du secteur aérien. Les branches de service public, SNCF Infra et SNCF Proximités, bénéficient en revanche de la dynamique de leurs contrats, qui préservent leurs volumes d'activité des aléas de la conjoncture. Face à ce contexte très défavorable, nous avons réagi dès le premier trimestre en prenant des mesures d'adaptation et d'économies volontaristes et efficaces : 550 millions d'euros de marge opérationnelle ont été préservés à fin 2009, preuve de la remarquable réactivité de notre entreprise. Dans le même temps, nous avons continué à investir à hauteur de 2,2 milliards d'euros sur nos fonds propres, dont plus de 300 millions injectés dans le plan de relance, confirmant l'engagement de l'entreprise publique SNCF dans le retour vers la croissance.

La fin du schéma économique historique

Deux problèmes structurels longtemps différés - le déficit de l'activité de Fret SNCF et le manque de rentabilité des conventions avec RFF - dégradent cruellement les comptes du groupe SNCF. Ils nous conduisent à déprécier massivement des actifs de ces activités à hauteur d'1 milliard d'euros, amputant d'autant le résultat net 2009. L'urgence est claire : si les bénéfices de TGV permettaient jusqu'ici de compenser les pertes de ces deux activités, l'activité de chaque branche doit désormais trouver son propre équilibre financier. Permettre à chaque branche de financer son développement, c'est l'exigence du modèle économique que nous nous attelons à construire en 2010, avec l'appui de notre actionnaire. Pour 2010, nous n'anticipons ni dégradation supplémentaire de la situation économique ni franche reprise. Hors effets de périmètre, nous tablons sur une progression de 4 % du chiffre d'affaires. Avec toutes les équipes, je poursuis trois chantiers qui guident notre esprit de conquête.





“Quand SNCF avance, c’est tout le pays qui en bénéficie.”

Le train est vital

C'est ma priorité, elle n'étonnera personne : le train ne doit jamais s'arrêter d'avancer. Mieux prévenir les incidents en finançant la maintenance et la modernisation de nos rames, de nos gares et de nos infrastructures est une chose. Mieux gérer les incidents quand ils surviennent en est une autre. Je veux que nous délivrions aux clients une information proactive, tous azimuts et personnalisée, en cas de situation perturbée. La continuité est le fondement d'un grand service public. SNCF doit et peut la garantir, avec l'engagement de tous les cheminots et des autres collaborateurs du groupe.

La mobilité pour tous

La satisfaction des clients est le cœur de notre stratégie d'entreprise et de nos préoccupations quotidiennes. Et que veulent-ils ? Plus qu'un train, un bus ou un camion, nos clients demandent une solution de déplacement de bout en bout, économe et fluide. Je crois aux nouvelles mobilités, au covoiturage qui permet de rallier la gare, au vélo et à l'autopartage qui amènent à destination, au transport écologique de marchandises. Le train et la gare sont le cœur de toutes ces mobilités nouvelles, et l'offre SNCF les intègre. C'est l'expérience du client que nous réinventons à force d'innovations, pour mieux le satisfaire tout en l'aidant à adopter des modes de déplacement respectueux et responsables.

SNCF, champion industriel

Derrière le service que perçoivent les clients, il y a le formidable savoir-faire des personnels du groupe SNCF - la sécurité des personnes, la grande vitesse, la gestion de réseaux complexes - que le monde entier nous reconnaît et dont nous sommes fiers. SNCF est un groupe industriel phare de notre pays, un moteur d'investissement, un vecteur de croissance des territoires, un employeur clé avec 9 000 recrutements en 2009 et un acteur engagé du Grenelle avec le déploiement d'un nouveau transport écologique de marchandises. Les ambitions économiques et écologiques de notre entreprise contribuent à celles de la France et, au-delà, de l'Europe. Quand SNCF avance, c'est tout le pays qui en bénéficie. Nos avenir sont indissociables, et cela mérite que nous nous battions tous pour faire de SNCF l'une des premières références mondiales de la mobilité durable. ”

A handwritten signature in black ink that reads "Guillaume Pepy". The signature is written in a cursive, flowing style.

Guillaume Pepy, Président de SNCF

Conseil d'administration

1^{er} avril 2010

01 Guillaume Pepy
Président de SNCF
Président du Conseil d'administration

02 Michèle Pappalardo
Déléguée interministérielle,
Commissaire générale
au développement durable
Représentante de l'État, nommée
sur proposition du ministre chargé
des Transports

03 Claude Gressier
Direction générale des
Infrastructures, des Transports
et de la Mer au ministère de l'Écologie,
de l'Énergie, du Développement
durable et de l'Aménagement
du territoire
Représentant de l'État, nommé
sur proposition du ministre chargé
des Transports

04 Bruno Bezard
Directeur général de l'Agence
des participations de l'État
Représentant de l'État, nommé
sur proposition du ministre chargé
de l'Économie et des Finances

05 Philippe Josse
Directeur du Budget au ministère
de l'Économie, des Finances
et de l'Emploi
Représentant de l'État, nommé
sur proposition du ministre chargé
du Budget

06 Daniel Canepa
Préfet de la région Ile-de-France,
préfet de Paris
Représentant de l'État, nommé
sur proposition du ministre chargé
du Plan et de l'Aménagement
du territoire

07 Michel Giraudon
Représentant des salariés
(liste CFDT)

08 Jean Basseres
Chef du service de l'Inspection
générale des Finances
Représentant de l'État, nommé
sur proposition du ministre chargé
de l'Industrie

09 Éric Tournebœuf
Représentant des salariés
(liste UNSA)

La stratégie

10 Marc Debrincat
Responsable juridique de la FNAUT
Représentant des voyageurs

11 Stéphane Leblanc
Représentant des salariés
(liste SUD Rail)

12 Jean-Pierre Clamadieu
Président-directeur général
de Rhodia SA
Représentant des chargeurs

13 Thierry Roy
Représentant des salariés
(liste CGT)

14 Patrick Ollier
Maire de Rueil-Malmaison,
Député des Hauts-de-Seine,
Président de la Commission
des affaires économiques
de l'Assemblée nationale
Détenant d'un mandat électoral local,
choisi en raison de sa connaissance
des aspects régionaux, départementaux
ou locaux des questions ferroviaires

15 Grégory Roux
Représentant des salariés
(liste CGT)

16 Jean-Paul Emorine
Conseiller général
de Saône-et-Loire, Sénateur,
Président de la Commission de
l'économie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire
Détenant d'un mandat électoral
local, choisi en raison de sa
connaissance des aspects régionaux,
départementaux ou locaux des
questions ferroviaires

17 Henri Bascunana
Représentant des salariés
(liste CGT)

18 Michel Dubromel
Responsable du réseau Transport
et mobilité durable de France
Nature Environnement
Choisi en raison de ses compétences
personnelles dans le domaine
des transports

Daniel Bursaux
Commissaire du gouvernement

Patrick Vieu
Commissaire du gouvernement
adjoint

André Barilari
Chef de la mission de contrôle
économique et financier
des transports

Michelle Audibet
Secrétaire du Conseil d'administration

Dominique Lagorio
Secrétaire du Comité
central d'entreprise



Comité de direction générale

1^{er} avril 2010

01 Guillaume Pepy
Président de SNCF

02 Pierre Blayau
Directeur général SNCF Geodis

03 David Azéma
Directeur général délégué
Stratégie et finances

04 Jean-Pierre Farandou
Directeur général SNCF Proximités

05 Barbara Dalibard
Directrice générale SNCF Voyages

06 Pierre Izard
Directeur général SNCF Infra

07 François Nogué
Directeur général délégué
Ressources humaines

08 Bernard Emsellem
Directeur général délégué
Écomobilité

09 Jacques Damas
Directeur général de la Sécurité
et de la qualité du service ferroviaire



01



02



03

Comité exécutif

1^{er} avril 2010

01 Guillaume Pepy
Président de SNCF

02 Pierre Blayau
Directeur général SNCF Geodis

03 David Azéma
Directeur général délégué
Stratégie et finances

04 Jean-Pierre Farandou
Directeur général SNCF Proximités

05 Barbara Dalibard
Directrice générale SNCF Voyages

06 Pierre Izard
Directeur général SNCF Infra

07 François Nogué
Directeur général délégué
Ressources humaines

08 Bernard Emsellem
Directeur général délégué
Écomobilité

09 Jacques Damas
Directeur général de la Sécurité
et de la qualité du service ferroviaire

10 Sophie Boissard
Directrice générale
Gares & Connexions

11 Stéphane Volant
Secrétaire général

12 Patrick Ropert
Directeur de la Communication



04



05



06



07



08



09

Le Président nomme les membres du Comité de direction générale, du Comité exécutif et définit leurs attributions. Le Comité de direction générale examine de manière collégiale, à l'initiative du Président, ou sur proposition de ses autres membres, les projets d'évolution et les orientations nécessaires au développement du groupe. Associés à ces réflexions, les membres du Comité exécutif reçoivent du Président les délégations utiles pour agir et décider en son nom, selon leur domaine de compétences. Dans le cadre de ces délégations, ils ont autorité sur l'ensemble des organismes de l'entreprise. La Direction de l'Audit et des risques a pour objectif de donner à la Direction générale une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise des opérations, tant pour l'EPIC que pour le groupe, et de contribuer à améliorer le contrôle interne au sein de l'EPIC et dans le groupe. Enfin, une Direction de l'Audit de sécurité, rattachée au Directeur général de la Sécurité et de la qualité du service ferroviaire, procède à des audits des entités SNCF.



10



11



12

L'année 2009 en quelques repères

**Concurrence, international,
voyage pour tous et engagement fret :
panorama express du groupe SNCF.**

5^e

branche SNCF
Gares & Connexions,
branche autonome et distincte née
en avril 2009, gère, exploite
et développe les 3 000 gares
françaises.

13

décembre 2009
Ouverture des trafics internationaux
de voyageurs à la concurrence et
premier opérateur entrant annoncé :
la compagnie Trenitalia.

250

**kilomètres de tramways
à Melbourne**
En remportant le contrat
du plus grand réseau du monde,
Keolis devient le leader mondial
des opérateurs privés de tramways.

2500

TGV 100 % Prem's
Des trains entiers à petit prix :
une offre claire, attractive et visible
qui rallie les suffrages avec 74 %
de taux d'occupation.

1

**milliard d'euros pour
un transport écologique**
C'est la contribution de SNCF
à "l'engagement national pour
le fret ferroviaire", doté de 7 milliards
d'euros par l'État.

2,2

**milliards d'euros investis
sur fonds propres
malgré la crise.**

Une présence mondiale

Couvrant 120 pays, SNCF est aujourd'hui l'un des leaders mondiaux de la mobilité, du transport et de la logistique.

Présence des branches

- SNCF Infra
- SNCF Proximités
- SNCF Voyages
- SNCF Geodis
- Gares & Connexions

Europe

Allemagne	● ● ● ● ●	Norvège	○ ● ● ● ●
Autriche	○ ● ● ● ●	Pays-Bas	○ ● ● ● ●
Belgique	● ● ● ● ●	Pologne	○ ● ● ● ●
Bosnie-Herzégovine	○ ● ● ● ●	Portugal	○ ● ● ● ●
Danemark	○ ● ● ● ●	République tchèque	○ ● ● ● ●
Espagne	● ● ● ● ●	Roumanie	○ ● ● ● ●
Finlande	○ ● ● ● ●	Royaume-Uni	○ ● ● ● ●
France	● ● ● ● ●	Russie	○ ● ● ● ●
Grèce	○ ● ● ● ●	Slovaquie	○ ● ● ● ●
Hongrie	○ ● ● ● ●	Slovénie	○ ● ● ● ●
Irlande	○ ● ● ● ●	Suède	○ ● ● ● ●
Italie	● ● ● ● ●	Suisse	○ ● ● ● ●
Lettonie	○ ● ● ● ●	Turquie	○ ● ● ● ●
Luxembourg	○ ● ● ● ●	Ukraine	○ ● ● ● ●
Macédoine	○ ● ● ● ●		

Amérique

Argentine	○ ● ● ● ●	Chili	○ ● ● ● ●
Brésil	○ ● ● ● ●	Colombie	○ ● ● ● ●
Canada	○ ● ● ● ●	Équateur	○ ● ● ● ●
États-Unis	○ ● ● ● ●	Mexique	○ ● ● ● ●
Pérou	○ ● ● ● ●	Venezuela	○ ● ● ● ●

Légende de la carte

- Présence SNCF



La stratégie

Le groupe, et notamment sa branche SNCF Infra, exporte son ingénierie en Arabie saoudite, en Corée du Sud ou encore en Amérique du Sud. Avec Keolis, SNCF Proximités exploite trains, tramways, cars, bus et métros dans neuf pays en Europe, mais aussi en Algérie, au Canada, en Australie et aux États-Unis. Avec sa branche SNCF Voyages, l'entreprise transporte 128 millions de voyageurs par an dont 20 millions à l'international, et détient 53 % de parts de marché du trafic à grande vitesse en Europe. SNCF Geodis se situe dans le top 10 des opérateurs mondiaux de transport et de logistique de marchandises, avec une présence forte sur les cinq continents. Depuis sa création en avril 2009, Gares & Connexions gère et développe 3 000 gares en France ; sa marque AREP conçoit, entre autres ouvrages, des pôles d'échanges partout dans le monde, notamment à Shanghai, Mumbai, Le Caire, etc.

Afrique & Moyen-Orient

Afrique du Sud	○ ○ ○ ● ○	Koweït	○ ○ ○ ● ○
Algérie	● ○ ○ ● ○	Libye	○ ○ ○ ● ○
Arabie saoudite	● ○ ○ ● ○	Madagascar	○ ○ ○ ● ○
Burkina Faso	○ ○ ○ ● ○	Mali	○ ○ ○ ● ○
Cameroun	○ ○ ○ ● ○	Maroc	○ ○ ○ ● ○
Congo	● ○ ○ ○ ○	Nigeria	○ ○ ○ ● ○
Côte d'Ivoire	○ ○ ○ ● ○	Qatar	○ ○ ○ ● ○
Égypte	● ○ ○ ● ○	Sénégal	○ ○ ○ ● ○
Émirats arabes unis	● ○ ● ● ○	Syrie	○ ○ ○ ● ○
Gabon	○ ○ ○ ○ ○	Tchad	○ ○ ○ ● ○
Israël	● ○ ○ ● ○	Tunisie	○ ○ ○ ● ○

Asie & Océanie

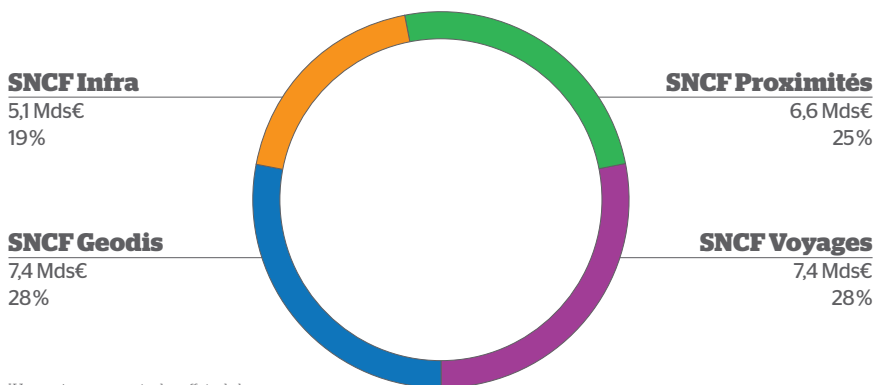
Australie	○ ○ ○ ● ○	● ○ ● ● ○
Bangladesh	○ ○ ○ ● ○	● ○ ○ ● ○
Chine	○ ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Corée du Sud	○ ○ ○ ● ○	● ○ ● ● ○
Hong Kong	● ○ ○ ● ○	● ○ ● ● ○
Inde	● ○ ○ ○ ○	● ○ ● ● ○
Indonésie	● ○ ○ ● ○	● ○ ○ ● ○
Japon	○ ○ ○ ● ○	○ ○ ● ● ○
Kazakhstan	● ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ● ○
Malaisie	○ ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Nouvelle-Zélande	○ ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Philippines	● ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Singapour	● ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Taiwan	● ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Thaïlande	● ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○
Vietnam	● ○ ○ ● ○	○ ○ ○ ● ○



Résultats du groupe SNCF en 2009

Données consolidées (en millions d'euros)	2009	variation/ 2008
Chiffre d'affaires	24 882	- 306
Marge Opérationnelle (MOP) <i>en part de CA</i>	1 688	- 903 6,8 %
Résultat opérationnel courant <i>en part de CA</i>	145	- 836 0,6 %
Résultat opérationnel <i>en part de CA</i>	- 460	- 1 316 - 1,8 %
Résultat financier <i>en part de CA</i>	- 303	201 - 1,2 %
Résultat net récurrent <i>en part de CA</i>	3	- 527 0,0 %
Résultat net - part du groupe <i>en part de CA</i>	- 980	- 1 555 - 3,9 %

Répartition du chiffre d'affaires*



*Hors prise en compte des effets de la création de la branche Gares & Connexions, dont les principaux éléments financiers seront individualisés aux côtés des quatre autres branches à compter de l'exercice 2010.

Activité

Recul modéré de l'activité malgré la crise. Le chiffre d'affaires du groupe SNCF s'élève à 24 882 M€ à fin 2009, en diminution de -1,2 % par rapport à 2008. À périmètre et change constants, l'activité baisse de 3,6 %.

Résultats

Résultat opérationnel courant et résultat net récurrent positifs. Cependant, Fret SNCF et la maintenance du réseau, deux faiblesses structurelles majeures, impactent très fortement les comptes.

La marge opérationnelle atteint 1 688 M€, soit 6,8 % du chiffre d'affaires, contre 4,7 % au 1^{er} semestre 2009. Elle est dépendant en recul par rapport à 2008 où elle s'élevait à 10,3 % du chiffre d'affaires.

Le résultat opérationnel courant est bénéficiaire de 145 M€ à fin 2009, alors même qu'il était déficitaire à fin juin 2009 de -194 M€.

Le résultat opérationnel est négatif de -460 M€, en diminution de -1 316 M€ par rapport à 2008. Cette situation s'explique à la fois par la baisse de la marge opérationnelle (-903 M€) et par des pertes de valeur d'un montant de -1 037 M€ dont les principales composantes sont :

- -245 M€ du fait de la dépréciation totale des actifs de maintenance du réseau ferroviaire (SNCF Infra), conséquence du manque de rentabilité de la Convention de gestion de l'infrastructure (CGI) ;
- -721 M€ du fait de la dépréciation complémentaire des actifs de Fret SNCF, conséquence de la baisse importante des volumes transportés et du déficit structurel de l'activité en 2009.

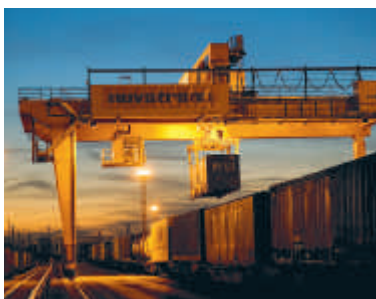
Le résultat financier s'élève à -303 M€ à fin 2009, soit une amélioration de +201 M€ par rapport à 2008 (-504 M€), dont la cause principale est la variation de juste valeur des instruments financiers, conformément à l'application des règles comptables en vigueur.

Le résultat net entre 2008 et 2009, se dégrade de -1 555 M€ dont les deux tiers sont imputables à des éléments non récurrents (-1 028 M€). La crise et les effets de périmètre n'affectent les éléments opérationnels qu'à hauteur de -527 M€. Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net - part du groupe est de -980 M€, contre +575 M€ à fin 2008.

24,9 Mds

d'euros de chiffre d'affaires
pour le groupe SNCF en 2009.





Investissements

Au cours de l'année 2009, conformément à ses engagements, le groupe SNCF a poursuivi ses investissements à un niveau élevé. Le montant total des investissements bruts atteint 3,3 Mds€ (2,2 Mds€ sur fonds propres) dont :

Matériel de transports : plus de 1,1 Md€ (dont 750 M€ de matériel neuf) ;

Modernisation des gares : près de 160 M€ ;

Technicentres, aménagements, matériel technique et informatique : plus de 530 M€.

Situation financière

En millions d'euros	2009	2008
Capacité d'autofinancement	1 499	2 043
Cash-flow libre	- 491	- 82
Dettes nettes	7 172	6 032

du groupe SNCF

La capacité d'autofinancement (CAF) s'élève à 1 499 M€ à fin 2009, ce qui représente une réduction significative de -544 M€ par rapport à 2008.

Le cash-flow libre est de -491 M€ à fin 2009 en nette dégradation de -409 M€ par rapport à 2008. Cette dégradation de cash-flow libre provient d'une manière générale d'un "effet ciseau" négatif entre l'augmentation du montant des charges, la baisse des recettes, en particulier sur SNCF Voyages à hauteur de -623 M€, et le maintien d'un haut niveau d'investissement.

L'endettement net s'élève au 31 décembre 2009 à 7 172 M€, en augmentation de 1 140 M€ par rapport au 31 décembre 2008. Ceci s'explique principalement par l'effet périmètre des acquisitions et le montant des investissements sur fonds propres, réalisés par rapport à la capacité d'autofinancement

Résultats des branches* en 2009

SNCF Infra

En millions d'euros	2009	2008	variation
Chiffre d'affaires	5 146	4 823	+ 6,7 %
Marge Opérationnelle (MOP)	-92	13	-105

Nette hausse du chiffre d'affaires de +6,7 % par rapport à 2008, du fait de l'accroissement des travaux réalisés pour le compte de RFF dans le cadre de la rénovation du réseau. Hausse de l'activité d'Inexia et Systra.

La marge opérationnelle est négative à -92 M€, en dégradation de -105 M€ par rapport à 2008. Hors éléments non récurrents, la marge opérationnelle 2009 est positive à +25 M€ et en progression de +12 M€ par rapport à 2008.

SNCF Proximités

En millions d'euros	2009	2008	variation
Chiffre d'affaires	6 579	6 340	+ 3,8 %
Marge Opérationnelle (MOP)	302	457	-155

Augmentation du chiffre d'affaires de +3,8 % par rapport à 2008. Les activités TER maintiennent une croissance modérée grâce en particulier aux abonnements, aux cadencements et à l'ouverture de nouvelles dessertes décidées par les Régions. La crise économique affecte en revanche l'activité de Transilien, dont les trafics baissent pour la première fois de la décennie.

La marge opérationnelle est de +302 M€, en baisse de -155 M€ par rapport à 2008. Hors éléments non récurrents, la marge opérationnelle est de +323 M€.

SNCF Voyages

En millions d'euros	2009	2008	variation
Chiffre d'affaires	7 375	7 469	-1,3 %
Marge Opérationnelle (MOP)	1 151	1 573	-422

La crise économique a pesé sur l'activité de la branche, le chiffre d'affaires est en recul de -1,3 %. Les produits du trafic TGV domestique restent stables, grâce à une politique commerciale très dynamique.

La performance économique a été pénalisée par l'ampleur de la crise, qui a fortement pesé sur la demande : la marge opérationnelle s'élève à +1 151 M€, en recul de -422 M€ par rapport à 2008. Hors éléments non récurrents, l'évolution est de -283 M€ et s'explique en particulier par la baisse du chiffre d'affaires et la hausse des péages d'infrastructure versés à RFF.

SNCF Geodis

En millions d'euros	2009	2008	variation
Chiffre d'affaires	7 377	8 027	- 8,1 %
Marge Opérationnelle (MOP)	-49	269	-318

La branche transport et logistique est fortement touchée par la crise économique, mais dans la moyenne du secteur du transport de marchandises. Le chiffre d'affaires de SNCF Geodis baisse en effet de -8,1 %, et de -16,1 % à périmètre et change constants. L'impact positif des acquisitions s'élève à +689 M€, dont plus de 75 % au titre du contrat IBM SCO.

La marge opérationnelle est négative à -49 M€, en diminution de -318 M€ par rapport à 2008. Hors éléments non récurrents pour -68 M€, l'évolution est de -250 M€. La performance économique de la branche est touchée par la crise malgré les efforts qu'elle a entrepris pour adapter ses charges à la baisse de son activité. Hors Fret SNCF, la marge opérationnelle récurrente de la branche serait de +318 M€ à fin 2009.

* À noter que les comptes de Gares & Connexions seront présentés aux côtés des quatre autres branches du groupe, à compter de l'exercice 2010.