

1^{er} semestre 2010



RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE GROUPE SNCF

(Normes IFRS)

En Millions d'euros

Sommaire

Le groupe SNCF en 2010.....	2
1. Événements majeurs du premier semestre.....	2
2. Chiffres clés.....	3
3. Événements postérieurs à la clôture.....	4
Résultats et situation financière du Groupe.....	5
1. Commentaire général sur les résultats du Groupe.....	5
2. Activités et résultats des branches.....	9
3. Investissements et endettement.....	21
4. Bilan consolidé et ratios.....	23
5. Relations financières avec l'Etat, Réseau Ferré de France et les collectivités locales.....	25
6. Volet social.....	27
7. Enjeux et perspectives du second semestre 2010.....	28
Gouvernement d'entreprise.....	29
1. Le conseil d'administration.....	29
2. L'équipe dirigeante.....	30

Le groupe SNCF en 2010

1. Événements majeurs du premier semestre

1.1. Opération de rapprochement entre Keolis et EFFIA et prise de contrôle de Keolis par le Groupe

En mars 2009, Keolis, entreprise associée du Groupe, a initié une opération de rapprochement avec EFFIA, filiale à 100% de SNCF. L'ambition de Keolis est de s'appuyer sur les compétences d'EFFIA pour déployer de nouveaux services de mobilité (autopartage, voitures électriques, vélos et autres modes doux) et favoriser une meilleure interaction avec les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains. SNCF a apporté les titres EFFIA (hors EFFIA Services) au groupe Keolis SAS, le holding de contrôle de Keolis. En raison du paiement en titres, SNCF détient à l'issue de l'opération 56,7% du capital de Keolis, tandis que la part des actionnaires financiers est ramenée de 51,5% à 40,8%.

Cette opération a été finalisée le 4 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission européenne. La prise en compte de droits de votes potentiels immédiatement exerçables par SNCF dès la date de réalisation de l'opération permet au Groupe, par application de la norme IAS 27 révisée, de consolider le groupe Keolis par intégration globale à 56,7% à partir du 4 février 2010, contre une comptabilisation par mise en équivalence auparavant. Les impacts du regroupement sont décrits dans les comptes consolidés semestriels résumés (*note 3-2*).

1.2. Prise de contrôle à 100% de Ermewa

La branche SNCF Geodis du Groupe a annoncé fin juin 2009 avoir affermi sa position au sein du capital du loueur de wagons et de conteneurs Ermewa. La prise de contrôle à 100% du groupe Ermewa anciennement détenu à 49,6% marque la volonté de la branche de renforcer son positionnement sur le métier des gestionnaires d'actifs en proposant directement aux chargeurs des offres variées. Cette opération a été finalisée le 2 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission européenne pour une prise de contrôle conjoint. Cette autorisation est assortie de l'engagement pris par SNCF de céder la participation dans TMF (commissionnaire de transport de produits céréaliers) ainsi que le parc de wagons céréaliers détenus actuellement par Ermewa. L'ensemble du groupe Ermewa est passé d'une

intégration proportionnelle sur 2009 et janvier 2010 à une intégration globale dans les comptes consolidés semestriels résumés depuis le 2 février 2010. Les actifs et passifs de l'activité TMF comme le parc de wagons à céder ont été classés sur une ligne à part au bilan en application de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ». Ils ont été cédés par Ermewa le 12 juillet 2010 (voir point 3-1 des événements postérieurs à la clôture). Les impacts du regroupement sont décrits dans les comptes consolidés semestriels résumés (note 3-1).

1.3. Création de la branche Gares & Connexions

En 2009, la gestion des gares était assurée par les branches SNCF Proximités et SNCF Voyages. La branche Gares & Connexions, gestionnaire de gares dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs, a été créée au 1er janvier 2010. A cette occasion elle a pris en gestion l'ensemble des gares de voyageurs affecté à SNCF. La branche a également reçu les activités de la Direction de l'architecture de l'aménagement des bâtiments auparavant rattachées à la branche SNCF Infra ainsi que les conventions de gestion des quais et grandes halles voyageurs de RFF. Les prestations spécifiques aux transporteurs sont, quant à elles, restées dans les deux branches SNCF Proximités et SNCF Voyages.

2. Chiffres clés

(En millions d'euros)	1er semestre 2010	1er semestre 2009
Chiffre d'affaires	14 945	11 944
Marge opérationnelle	995	566
Résultat opérationnel courant	178	-194
Résultat financier	-313	-105
Résultat net - part du groupe	80	-496
Capacité d'autofinancement	663	290
Investissements bruts	1 336	1 589
ROCE (*)	3,5%	2,4%
Effectifs	235 868	199 904

(*) ROCE ou Return On Capital Employed = résultat opérationnel courant sur capitaux employés moyens. Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris intérêts minoritaires), et de l'endettement financier net. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens. Le ROCE présenté ici a été calculé sur 12 mois glissants.

(En millions d'euros)	30/06/2010	31/12/2009
Endettement net	8 623	7 172

3. Événements postérieurs à la clôture

3.1. Cession de la participation de Ermewa dans la société TMF

Ermewa a cédé le 12 juillet 2010 ses 1 083 wagons céréaliers, ainsi que sa participation à hauteur de 75% dans la société TMF (commissionnaire de transport ferroviaire dans le secteur céréalier) à VTG, société de location de wagons et de logistique ferroviaire basée à Hambourg. Ermewa se conforme ainsi à la réglementation européenne sur les concentrations en se désengageant du secteur céréalier.

3.2. Approbation par l'Union Européenne du rachat de Giraud par le Groupe

La Commission européenne a autorisé le 15 juillet 2010 la prise de contrôle total de Giraud par le groupe Geodis. Elle a estimé que cette transaction ne portera pas atteinte de manière significative à la concurrence dans tout ou partie de l'Espace économique européen.

Après la prise de contrôle en 2009 des branches Sidérurgie et Europe de l'Est de Giraud, le groupe Geodis est entré en négociation exclusive pour l'acquisition de ses activités Europe du Nord et Europe du Sud.

3.3. Renouvellement du contrat de Keolis pour l'exploitation du réseau urbain de Lyon

Le 8 juillet 2010, l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise a confié à Keolis l'exploitation de son réseau de transport urbain pour la période 2011-2016.

Le contrat représente pour les six années d'exploitation un chiffre d'affaires de près de 2 milliards d'euros.

3.4. Souscription de nouveaux emprunts

Deux nouveaux emprunts ont été souscrits pour un total de 296 M€ avec encaissement des fonds en juillet 2010.

Résultats et situation financière du Groupe

1. Commentaire général sur les résultats du Groupe

(En millions d'euros)	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variation 2010 vs 2009	
Chiffres d'affaires total	14 945	11 944	3 000	25,1%
Péages	-1 767	-1 551	- 217	14,0%
Achats et charges externes	-5 588	-4 228	- 1 360	32,2%
Impôts et taxes	-491	-452	- 39	8,6%
Charges de personnel	-6 169	-5 128	- 1 041	20,3%
Autres produits et charges	66	-20	85	-428,9%
Marge opérationnelle	995	566	430	76,0%
Dotations aux amortissements	-738	-643	- 95	14,8%
Variation nette des provisions	-79	-116	37	-32,2%
Résultat opérationnel courant	178	-194	372	-191,9%
Résultat de cession d'actifs	168	16	152	956,8%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	316	-	316	n/a
Pertes de valeur	-232	-205	- 27	13,2%
Résultat opérationnel	430	-383	813	-212,3%
Coût financier des avantages au personnel	-43	-20	- 24	120,3%
Coût de l'endettement financier net	-270	-86	- 184	215,1%
Résultat financier	-313	-105	- 208	197,4%
Résultat avant impôt	117	-488	605	-123,9%
Impôt sur les sociétés	-21	-5	- 16	327,5%
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	1	16	- 15	-95,1%
Résultat net des activités ordinaires	97	-477	574	-120,2%
Résultat net des activités cédées	1	-16	17	-106,1%
Résultat net - part des minoritaires	-18	-3	- 15	508,4%
Résultat net - Part du groupe	80	-496	576	-116,1%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	6,7%	4,7%		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	1,2%	-1,6%		
<i>ROCE = résultat opérationnel courant / capitaux employés moyens (1)</i>	3,5%	2,4%		

(1) Voir définition du ROCE donnée dans les Chiffres clés.

1.1. Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats du premier semestre 2010 avec la même période de 2009 est affectée par les variations de périmètre suivantes :

		Impact sur le chiffre d'affaires	Impact sur la marge opérationnelle
Branche SNCF Geodis	Variations 2010		
	Acquisition Veolia Cargo	84	-1
	Changement de méthode de consolidation de Ermewa	44	22
	Acquisition STVA Egerland	27	0
	Acquisition Ciblex	25	1
	Effet report des variations 2009		
	Acquisition IBM Global Logistics	214	1
	Acquisition Giraud	62	1
	Acquisition Cool Jet	50	5
	Changement de méthode de consolidation de Novatrans	13	-3
	Autres variations du groupe Geodis	40	3
Branche SNCF Proximités	Changement de méthode de consolidation de Keolis	1 718	102
Impact des variations de périmètre		2 277	130

1.2. Résultats du premier semestre 2010

a) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe s'élève à 14 945 M€ à fin juin 2010, soit une augmentation de 3 000 M€ (+25,1%) par rapport au premier semestre 2009.

Cette hausse se décompose en :

- un effet périmètre pour +2 277 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour +58 M€,
- une variation organique pour le Groupe de +665 M€ (+5,6%) ; celle des branches est la suivante :
 - SNCF Infra : +137 M€, +5,8%
 - SNCF Proximités : +179 M€, +5,6% hors effet création de la branche Gares & Connexions.
 - SNCF Voyages : +199 M€, +5,9% hors effet création de la branche Gares & Connexions.
 - SNCF Geodis : +260 M€, +7,6%

b) Marge opérationnelle

À 995 M€ au premier semestre 2010, la marge opérationnelle s'améliore de 430 M€, soit de 76%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 4,7% à 6,7%.

(En millions d'euros)	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variation 2010 vs 2009		Variation 2010 vs 2009 hors effet périmètre ⁽¹⁾	
Chiffre d'affaires (CA)	14 945	11 944	3 000	25%	724	6%
Charges de personnel	- 6 169	- 5 128	- 1 041	20%	- 110	2%
Achats et charges externes (hors péages et énergie)	- 4 963	- 3 791	- 1 172	31%	- 274	7%
Péages	- 1 767	- 1 551	- 217	14%	- 72	5%
Energie	- 625	- 437	- 188	43%	- 37	8%
Impôts et taxes	- 491	- 452	- 39	9%	- 7	2%
Autres produits et charges	66	- 20	85	-429%	75	-375%
Marge opérationnelle (MOP)	995	566	430	76%	300	53%
Taux MOP / CA	6,7%	4,7%				

(1) Le détail des variations de périmètre figure dans le point 1-1.

NB : les analyses ci-dessous portent sur des variations hors effet périmètre.

La hausse des charges de personnel est de 110 M€, soit +2,1%.

Cette évolution s'explique essentiellement par la hausse des frais de personnel moyens par salarié de 2,84% (+148 M€) sur le périmètre de l'EPIC.

La baisse de l'effectif (voir point 6-1 du volet social) compense partiellement cet effet.

Les achats et charges externes (hors péages et énergie) augmentent de 274 M€ (+7,2%) en lien avec la reprise d'activité constatée sur la branche SNCF Geodis se traduisant par un recours plus important à la sous-traitance.

La hausse des péages de 4,6% (+72 M€) résulte d'un effet prix défavorable pour 97 M€ et d'un effet volume favorable pour 23 M€.

Les dépenses en énergie augmentent de 37 M€ (+8,4%) en lien avec la hausse des tarifs de l'électricité de traction et du prix des carburants.

L'augmentation des impôts et taxes s'établit à 7 M€, dont 9,5 M€ au titre de la nouvelle contribution au fond de sécurisation des parcours professionnels.

c) Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 178 M€, en hausse de 372 M€ par rapport à 2009.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe de -1,6% en 2009 à 1,2% en 2010.

L'augmentation des dotations nettes aux amortissements (+95 M€) est dû pour 84 M€ à l'effet périmètre.

La variation nette des provisions est une dotation de 79 M€ à fin juin 2010, en baisse de 37 M€ par rapport à juin 2009. Hors effet périmètre la variation nette est une dotation de 63 M€.

Les dotations nettes aux provisions 2010 concernent principalement des provisions pour restructuration (16 M€), des dépréciations de créances d'exploitation (17 M€) et des dépréciations d'immobilisations (15 M€).

d) Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en progression de 813 M€ et s'établit à +430 M€.

Le résultat de cession d'actifs 2010 de 168 M€ est notamment lié :

- pour 80 M€ à la cession à RTE des lignes à haute tension ;
- pour 55 M€ à des cessions immobilières à Lyon, Paris et Reims.

Les réévaluations à la juste valeur des participations antérieurement détenues découlent des changements de méthode de consolidation de Keolis (167 M€) et Ermewa (149 M€).

Les pertes de valeur s'élèvent à 232 M€ (en hausse de 27 M€ par rapport à 2009) ; elles concernent principalement :

- une dépréciation complémentaire du matériel roulant de l'activité de Fret SNCF (147 M€) essentiellement liée au non maintien de l'entité MultiLot/MultiClient en tant qu'UGT ; cette décision engendre une réaffectation comptable des locomotives sur les autres UGT et leur dépréciation ;
- une dépréciation d'un navire de la société SeaFrance (36 M€) ;
- une dépréciation complémentaire des immobilisations des UGT Infrastructure (29 M€), Intercités (15 M€) et Teoz (5 M€).

e) Résultat financier

Le résultat financier se dégrade de 208 M€. Cette variation s'explique principalement par les facteurs suivants :

- stabilité du coût de l'endettement financier net, la baisse des taux venant compenser la hausse de l'endettement financier net,
- baisse des taux long terme qui a généré une augmentation du coût des avantages de personnel de 23 M€ ainsi qu'une variation négative de juste valeur de 145 M€ essentiellement sur les swaps de taux payeurs taux fixe receveur taux variable,
- dégradation de l'euro par rapport aux principales devises a entraîné une variation d'effet de change négative de 21 M€.

f) Quote-part du résultat dans les entreprises associées

La quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence est de 1 M€ contre 16 M€ en 2009.

Le résultat 2009 était principalement constitué des quotes-parts de résultat dans Keolis intégré globalement au 30 juin 2010.

g) Impôt sur les sociétés

Au sein de ce poste, la charge d'impôt exigible passe de 9 M€ en 2009 à 22 M€ en 2010 dont 10 M€ sont liés à l'effet pérépète.

h) Résultat net part du Groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du Groupe est bénéficiaire de 80 M€, contre une perte de 496 M€ au premier semestre 2009, après constatation des intérêts minoritaires de 18 M€.

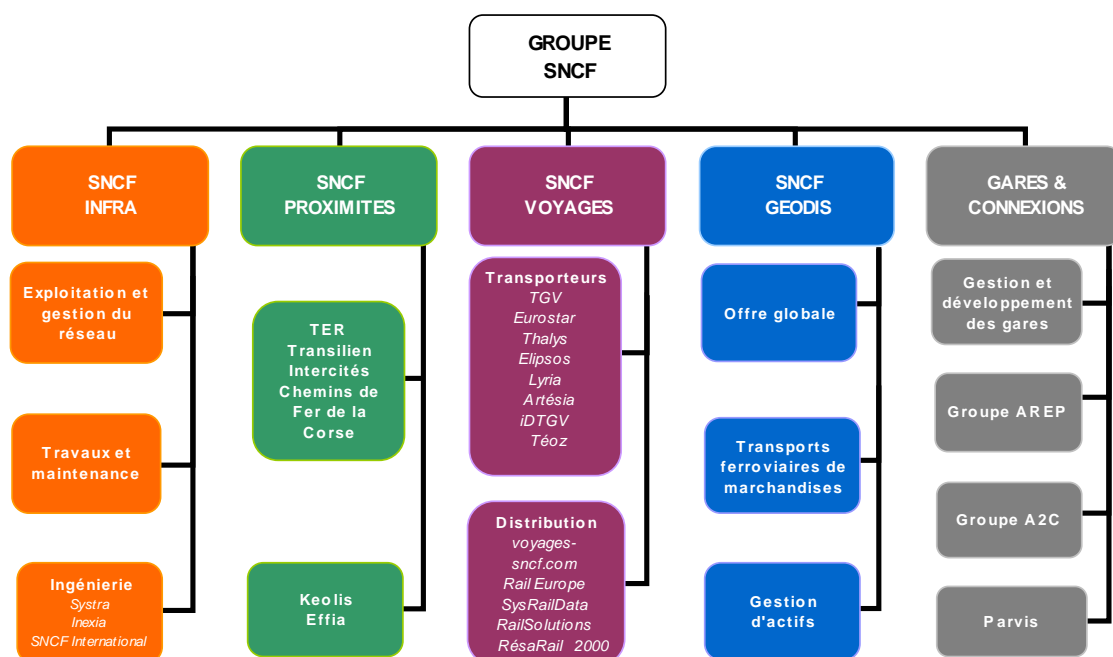
L'amélioration de 576 M€ du résultat est imputable à hauteur de 210 M€ aux éléments suivants :

- impact sur le résultat des prises de contrôle de Keolis et Ermewa (+316 M€) ;
- pertes de valeur sur l'Infrastructure – Maintenance et travaux moindres en 2010 (+122 M€) ;
- plus-value de cession à RTE (+80 M€) ;
- perte de valeur SeaFrance (-36 M€) ;
- actualisation des pertes de valeur constatées sur le Fret ferroviaire (-114 M€) ;
- variation des justes valeurs en résultat financier (-158 M€) ;

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant) passe de 2,4% à 3,5%.

2. Activités et résultats des branches

L'activité du groupe SNCF est organisée en cinq branches, appuyées par des Fonctions communes : SNCF Infra, SNCF Proximités, SNCF Voyages, SNCF Geodis et Gares & Connexions.

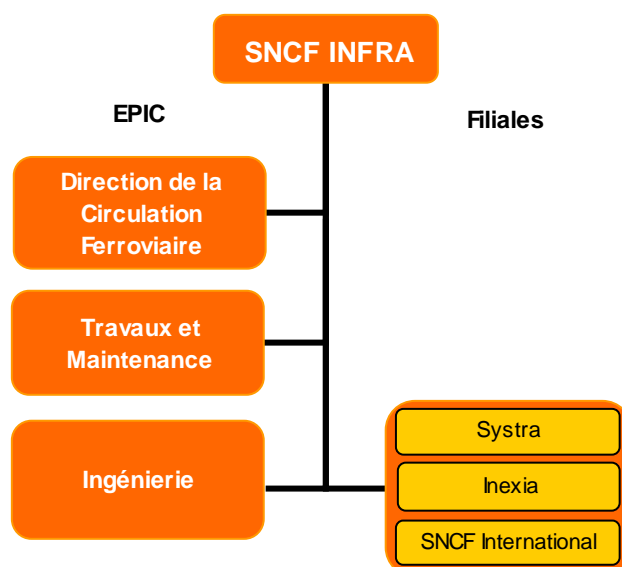


Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant et aux investissements sur fonds propres des composantes du Groupe s'établissent comme suit :

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes & Participations	Eliminations interbranches	Groupe
Chiffre d'affaires	2 487	5 271	3 603	4 307	541	2 573	-3 837	14 945
Marge opérationnelle	-51	293	478	51	69	155		995
Résultat opérationnel courant	-61	95	289	-146	22	-21		178
Investissements sur fonds propres	-60	-205	-267	-263	-56	-108		-960

Les chiffres 2009 par branche présentés dans les tableaux des pages suivantes correspondent à la version publiée des comptes au 30 juin 2009. Ils ne sont pas retraités de la création de la branche Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2010.

2.1. Branche SNCF Infra



La branche SNCF Infra regroupe les activités :

- de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour le compte de Réseau Ferré de France (gestion des circulations et entretien du réseau) ;
- d'Ingénierie (Systra, Inexia et SNCF International).

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variations
Chiffre d'affaires	2 487	2 350	137
Marge opérationnelle (MOP)	-51	-234	184
<i>MOP / CA</i>	-2,0%	-10,0%	
Résultat opérationnel courant	-61	-271	210
Investissements sur fonds propres	-60	-81	21

Faits marquants

- La branche SNCF Infra a engagé au premier semestre 2010 les négociations avec Réseau Ferré de France (RFF) pour le renouvellement de la convention de gestion de l'infrastructure (CGI) dans le cadre d'un nouveau partenariat industriel et commercial.
- Les principales évolutions d'organisation de la branche SNCF Infra ont concerné :
 - la création au 1^{er} janvier 2010 de la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) ;
 - la sortie de la Direction de l'Architecture et de l'Aménagement des Bâtiments (DAAB) du périmètre de la branche ; cette entité est désormais rattachée à la branche Gares & Connexions.
- En termes d'activité le premier semestre a été marqué par la réalisation de grands travaux à Bordeaux (suppression du bouchon ferroviaire) et à Lyon (commande centralisée du réseau).
- Le groupement d'entreprises dans lequel figure Inexia a été retenu par RFF pour être le concessionnaire de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique.

Résultats du premier semestre 2010

▪ Chiffre d'affaires

L'évolution significative du chiffre d'affaires (+137 M€ soit +5,8%) résulte essentiellement de l'accroissement des activités de travaux d'investissements sur le réseau et de régénération totale des infrastructures réalisées pour RFF.

▪ Marge opérationnelle

L'amélioration de la marge opérationnelle de 184 M€ résulte de la combinaison des effets suivants :

- l'accroissement de la marge, notamment sur l'activité Travaux, permise par la hausse significative de l'activité (+82 M€) ;
- la facturation à RFF du surcoût généré par la réforme des retraites (+26 M€) ;
- la reprise d'une partie de la provision pour pertes à terminaison sur la CGI (+26 M€) ;
- la révision de la convention SNCF-Entrepreneur avec RFF (+13 M€).

▪ Résultat opérationnel courant

Outre par la hausse de la marge opérationnelle de 184 M€, l'amélioration du résultat opérationnel courant de 210 M€ s'explique par la diminution des dotations nettes aux provisions, le premier semestre 2009 ayant été marqué par la dotation d'une provision pour perte de la convention de gestion (14 M€).

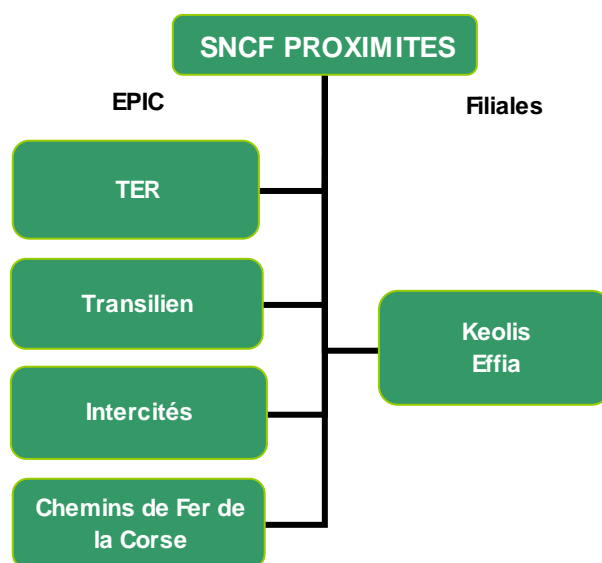
▪ Investissements sur fonds propres

L'essentiel de la variation des investissements nets est lié à la variation du besoin en fonds de roulement du périmètre investissements.

Perspectives

- La branche SNCF Infra poursuivra au deuxième semestre les négociations pour le renouvellement de ses grands contrats avec Réseau Ferré de France.
- Elle espère dénouer favorablement certains de ses litiges avec RFF : convention fournitures, sinistres et conditions d'intervention.

2.2. Branche SNCF Proximités



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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variations
Chiffre d'affaires	5 271	3 187	2 084
Marge opérationnelle (MOP)	293	101	192
<i>MOP / CA</i>	5,6%	3,2%	
Résultat opérationnel courant	95	-44	139
Investissements sur fonds propres	-205	-132	-73

Hors effet périmètre (+1 719 M€) et hors effet création de la branche Gares & Connexions au 1er janvier 2010 (+186 M€), le chiffre d'affaires de la branche SNCF Proximités progresse de 179 M€ (+5,6%).

Faits marquants

- Le premier semestre 2010 a été marqué par la concrétisation de la prise de contrôle par la branche SNCF Proximités de Keolis par l'apport d'EFFIA (voir point 1.1 des événements majeurs du premier semestre).
- Les trafics TER et Transilien des six premiers mois 2010 ont progressé respectivement de 2,3% et 0,8% (hors grèves).
- Le mouvement de grève du 6 au 22 avril 2010 a entraîné une perte de chiffre d'affaires de 29 M€ pour la branche dont 19 M€ au titre de pénalités contractuelles TER.

Résultats du premier semestre 2010

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2010 est en hausse de 2 084 M€ (+65,4%) par rapport à 2009. Cette évolution s'explique par :

- l'intégration de Keolis au 4 février 2010 +1 719 M€,
- la création de la branche Gares & Connexions au 1er janvier 2010 +186 M€,
- la hausse des contributions versées par les Autorités Organisatrices (AO) +154 M€,
- l'augmentation des produits du trafic +37 M€.

En revanche le montant des malus et pénalités est en hausse de 16 M€ par rapport à 2009, en lien essentiellement avec les grèves d'avril 2010.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Proximités progresse de 192 M€ (+290%) entre 2009 et 2010 suite :

- à l'intégration de Keolis au 4 février 2010 +102 M€,
- à la croissance du chiffre d'affaires.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de la branche s'améliore de 139 M€ dont :

- 36 M€ d'effet périmètre,
- 92 M€ liés à l'évolution favorable de la marge opérationnelle.

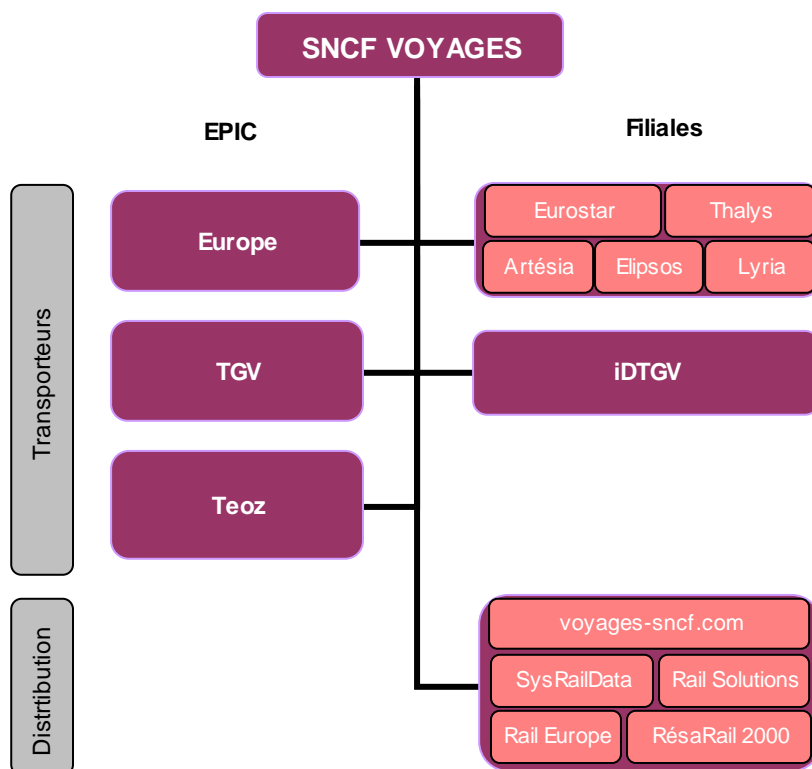
▪ Investissements sur fonds propres

L'intégration de Keolis au 4 février 2010 explique une hausse de 47 M€ des investissements sur fonds propres ; les principales acquisitions du premier semestre 2010 ont concerné du matériel Regiolis, des tram-trains et des rames destinées à l'Ile-de-France.

Perspectives

- Le deuxième semestre devrait être marqué par l'aboutissement des négociations entre SNCF et l'Etat sur le financement des trains d'équilibre du territoire (activité Intercités).
- Début juillet, l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise a renouvelé la délégation de service public de Keolis pour l'exploitation du réseau de transport urbain de Lyon.

2.3. Branche SNCF Voyages



L'activité de la branche SNCF Voyages se compose :

- de prestations de transporteur au travers de ses activités TGV, Teoz et Europe (Eurostar, Thalys, Lyria, ...)
- de la fourniture de prestations associées au transport de voyageurs : distribution (avec entre autres voyages-sncf.com) et accompagnement des trains.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variations
Chiffre d'affaires	3 603	3 612	-9
Marge opérationnelle (MOP)	478	553	-74
<i>MOP / CA</i>	13,3%	15,3%	
Résultat opérationnel courant	289	344	-55
Investissements sur fonds propres	-267	-416	149

Les résultats du 1er semestre 2009 incluent ceux de la branche Gares & Connexions, créée au 1er janvier 2010. Retraité de la création de Gares & Connexions, le chiffre d'affaires de la branche SNCF Voyages progresse de 204 M€ (+6,1%).

Faits marquants

- Dans le cadre de l'axe stratégique, « le client au centre », de nouveaux services aux clients ont été lancés fin mai pour une mise en œuvre à partir de juin 2010 :
 - mise en place du « calendrier des prix » (accès aux meilleurs tarifs par jour et par train entre J-14 et J+14) sur les 25 destinations les plus demandées au départ de Paris (25 destinations supplémentaires à partir du 1er juin et 50 à partir de l'automne) ;
 - mise à disposition du tableau « Les tarifs TGV en un coup d'œil » destiné à faciliter l'appropriation par les clients de l'offre tarifaire ;
 - extension du e-billet (à partir du 8 juin, disponible sur 20 relations, pour tous les clients et tous les tarifs sur tous les canaux de vente) ;
 - généralisation du « TGV Family » : sur 800 trains en fin de semaine et sur 19 destinations majeures du 2 juillet au 29 août 2010 ;
 - service « bagages à domicile » : livraison des bagages de domicile à domicile, avec prise de rendez-vous et réservation possible sur Internet ;
 - service « auto-train » : réservation sur Internet et service voiturier ;
 - lancement de l'appel d'offres pour l'Accelio Nouvelle Génération afin de permettre notamment le déploiement du titre dématérialisé ;
 - une nouvelle version du site voyages-sncf.com a été lancée en juin.
- Un projet de contrat de service public sur les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) est en cours de négociation entre l'État et SNCF, en vue du conventionnement des trains Teoz et Luneau. La finalisation de ces discussions est envisagée à l'automne 2010 pour une mise en œuvre prévue en 2011.

Résultats du premier semestre 2010 – hors effet création de la branche Gares & Connexions

▪ Chiffre d'affaires

Dans un contexte économique un peu plus favorable que sur la même période de 2009, la croissance du chiffre d'affaires de 204 M€ est favorisée par le dynamisme des activités internationales (mise en service de la ligne à grande vitesse hollandaise pour Thalys, développement de l'offre Lyria, dynamisme commercial d'Eurostar), par la bonne tenue du chiffre d'affaires domestique (TGV et iDTGV avec le lancement de l'offre sur Grenoble, Annecy et le renforcement sur Toulouse) qui ont compensé l'impact négatif des mouvements sociaux et des incidents d'exploitation.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche Voyages est en légère progression de 14 M€.

La hausse du chiffre d'affaires est compensée en grande partie par l'augmentation des péages (+78 M€), et des charges de personnel (+111 M€).

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant est stable à 289 M€ (292 M€ en 2009).

▪ Investissements sur fonds propres

La baisse des investissements sur fonds propres est liée au ralentissement des acquisitions de matériels TGV (-178 M€), compensée partiellement par une augmentation des travaux de rénovation des TGV Sud-Est.

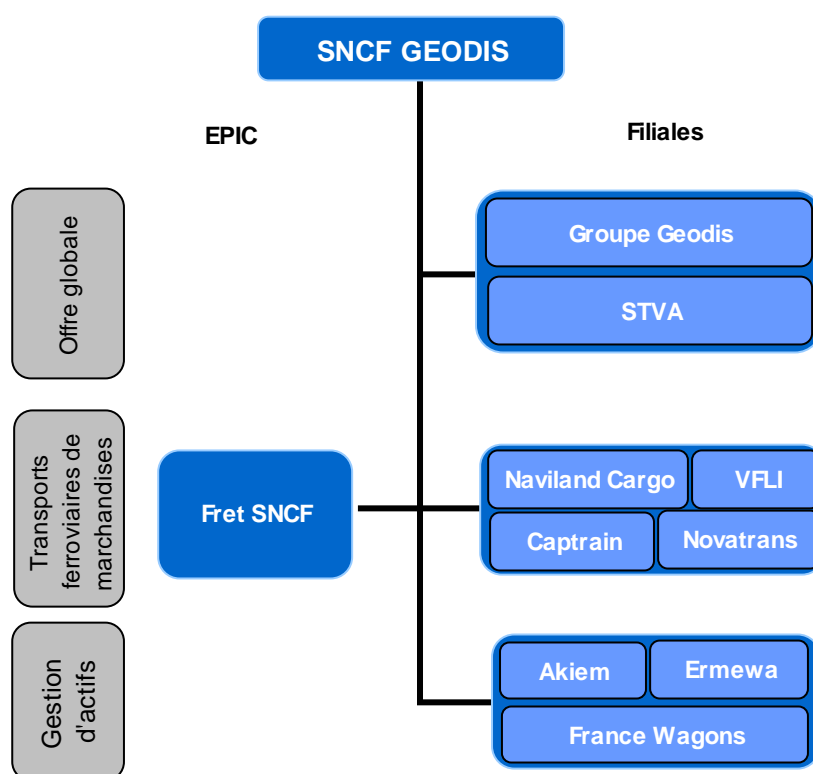
Perspectives

- La création de la nouvelle société Eurostar International Limited devrait intervenir le 1er septembre et aura des conséquences significatives sur les états financiers de la branche (forte hausse du chiffre d'affaires consolidé mais aussi de l'endettement).
- Le développement de l'offre iDTGV se poursuivra au second semestre (lancement notamment de l'offre sur Brest, La Rochelle et Lille-Toulouse), de nouvelles dessertes internationales devraient être développées fin 2010 (ouverture de la ligne du Haut-Bugey vers Genève et renforcement de l'offre vers Amsterdam pour Thalys) et de nouveaux services devraient être déployés (lancement

commercial sur l'axe Est de l'offre Wifi à bord des trains fin 2010, poursuite de la généralisation du e-billet).

- Le projet SNCF Assistance, visant à une amélioration rapide de l'information et de la prise en charge des clients en situation perturbée, sera déployé à partir de l'été.
- Si l'activité paraît mieux orientée depuis le début de l'année, des risques pèsent sur l'évolution du chiffre d'affaires de la branche au 2ème semestre :
 - risque de grève à la rentrée (contexte de la réforme des retraites) ;
 - intensification des travaux qui désorganisent fortement la production (mise en vente tardive des billets), en particulier sur Teoz et Lyria.
- Les projets de développement international montent en puissance (transformation des JV européennes, projets de développement en Arabie Saoudite et aux Etats-Unis).

2.4. Branche SNCF Geodis



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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2010	1er semestre 2009	Variations
Chiffre d'affaires	4 307	3 436	872
Marge opérationnelle (MOP)	51	-61	111
<i>MOP / CA</i>	1,2%	-1,8%	
Résultat opérationnel courant	-146	-237	91
Investissements sur fonds propres	-263	-233	-31

Hors effet périmètre (+559 M€), le chiffre d'affaires de la branche SNCF Geodis progresse de 313 M€ (+9,1%).

Faits marquants

- La branche SNCF Geodis a réalisé les acquisitions suivantes au cours du premier semestre 2010 :
 - groupe Geodis
 - la division Messagerie a intégré Ciblex en mai 2010 ;
 - la division Logistique a acquis Chevallier (devenu Geodis Logistics Beverage) en janvier 2010 et Bertola en mai 2010 ;
 - la division Route a pris le contrôle d'IDF Ouest Transports en avril 2010.
 - STVA a porté sa participation dans Werner Egerland de 20% à 74 % en février 2010.
 - la branche SNCF Geodis contrôle dorénavant 100% du capital de Ermewa après l'acquisition des 50,4% détenus par IPE (février 2010) ; en contrepartie de l'autorisation de l'opération Ermewa par les autorités de la concurrence, Ermewa a procédé à la cession de ses activités céréalières sur juillet 2010 (*voir point 3.1 des événements postérieurs à la clôture*).
- La division Freight Forwarding de Geodis a apporté ses activités africaines à Movis et pris, en contrepartie, une participation de 40% dans cette société.
- La branche SNCF Geodis a commencé à déployer son nouveau schéma directeur pour un transport écologique de marchandises en engageant des actions de transformation de Fret SNCF et en investissant dans des nouveaux produits (hausse des fréquences offertes par Lorry-Rail notamment).

Résultats du premier semestre 2010

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2010 est en hausse de 872 M€ (+25,3%) par rapport à 2009. Cette évolution s'explique par :

- un effet périmètre pour +559 M€ (*le détail des variations de périmètre figure dans le point 1-1*),
- un effet change pour +53 M€,

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 7,6% (+260 M€). La croissance est particulièrement marquée sur l'activité Freight Forwarding, dont l'activité est tirée par la reprise des flux Asie-Europe et la remontée des taux de fret. Les activités liées au secteur automobile (notamment STVA) ont aussi connu une progression significative. A l'inverse, l'activité du pôle Transport Ferroviaire de Marchandises (TFM), en recul de -1,8% (-15 M€), a été pénalisée par l'effet des grèves du mois d'avril.

▪ Marge opérationnelle

La progression de la marge opérationnelle de 111 M€ s'explique par un effet périmètre pour 28 M€ et un effet change pour 1 M€.

A périmètre et taux de change constants, la marge opérationnelle progresse de 82 M€, notamment sur le pôle TFM (+30 M€), sur Geodis (+26 M€ dont +15 M€ sur l'activité Messagerie et +15 M€ sur l'activité Freight Forwarding) et sur Akiem (+21 M€, l'activité ayant démarré au deuxième trimestre 2009).

▪ Résultat opérationnel courant

A périmètre et taux de change constants le résultat opérationnel courant s'améliore de 97 M€, suivant ainsi la même tendance que la marge opérationnelle.

▪ Investissements sur fonds propres

Les investissements sur fonds propres 2010 ne présentent pas d'évolution sensible par rapport à 2009.

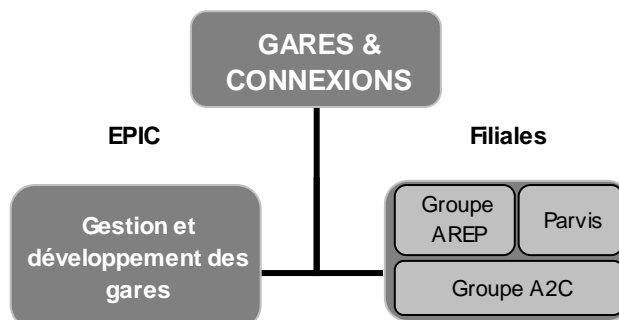
Perspectives

- L'activité du second semestre 2010 devrait s'inscrire dans la continuité du premier semestre :
 - le relèvement des taux de fret continuera de tirer le chiffre d'affaires de la division Freight Forwarding, ce qui pèsera sur le taux de marge brute ;
 - la pression tarifaire des clients chargeurs, en particulier en France, se maintiendra en particulier sur les divisions Messagerie et Route ;
 - la baisse du marché automobile en Europe devrait peser sur le niveau d'activité de Fret SNCF, de STVA et de la division Logistique.

- Le second semestre verra l'intégration des activités de Giraud en Europe du Sud, Europe du Nord et en France au sein de la division Route de Geodis.

2.5. Branche Gares & Connexions

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



<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2010
Chiffre d'affaires	541
Marge opérationnelle (MOP)	69
<i>MOP / CA</i>	12,7%
Résultat opérationnel courant	22
Investissements sur fonds propres	-56

Faits marquants

- La branche Gares & Connexions, gestionnaire de gares dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs, a été créée au 1^{er} janvier 2010 (voir point 1.3 des événements majeurs du premier semestre).
- Le premier semestre 2010 a été marqué par une série de développements de gares liés notamment à l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône fin 2011.

Résultats du premier semestre 2010

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est composé à 67,5% de redevances d'accès aux gares payées par les transporteurs. Ces redevances sont la contrepartie des prestations de base qui, aux termes de la loi, doivent être offertes de façon transparente et non discriminatoire à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Perspectives

- Sur le chiffre d'affaires externe le deuxième semestre ne devrait pas marquer d'inflexion majeure par rapport au premier semestre; les conséquences des travaux devant être compensés par un meilleur dynamisme commercial.
- En externe, l'Etat devrait publier le décret « Gares » qui viendra préciser le contenu de la prestation de base et en tant que de besoin les modalités tarifaires applicables. Ces décisions seront mises en œuvre pour les prestations qui seront rendues en 2012 et dont les modalités seront mises en consultation en 2010 pour une publication au plus tard en décembre 2010.

2.6. Fonctions communes et participations

Les « Fonctions communes et Participations » regroupent les fonctions supports du Groupe, les prestataires Matériel et Traction, les activités Immobilières (Direction de l'Immobilier, ICF, SNEF) et quelques filiales et participations comme SeaFrance.

a) Matériel

Le Matériel met en œuvre depuis 2009 son programme « Performance 2012 » pour faire de ce Domaine le n°1 de la maintenance à l'échelle européenne au service prioritairement des activités du groupe SNCF mais également des tiers.

Pour répondre à ces grands enjeux, le Matériel s'est fixé trois objectifs avec des réalisations concrètes sur 2010 :

- garantir les fondamentaux de son métier que sont la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et la maîtrise des coûts par :
 - la poursuite du déploiement de la maintenance agile ;
 - la modification des règles de maintenance, tant sur l'aspect ergonomique que sur le fond. Leur réécriture proposera une modularisation des opérations à effectuer sur les engins en fonction des différents lieux géographiques de leur exploitation, de leur remisage ;
 - le lancement de la phase pilote (principalement les établissements TGV) sur la logistique industrielle, visant à passer les approvisionnements à J+1 au lieu de J+3 ou J+4 ;
 - la présentation le 29 juin 2010 des prototypes du système d'accès sécurisé pour voyageurs handicapés (SAS-VH) au Technicentre de Bischheim.
- améliorer l'imbrication entre la maintenance et l'exploitation, c'est-à-dire être à l'écoute des attentes diversifiées de ses clients par :
 - des travaux de partenariat renforcés avec les activités TER ;
 - le renforcement de la filiale IMTS devenue Masteris depuis mars 2010 ;
 - le développement d'une maintenance séquencée en Alsace sur les automoteurs à grande capacité (AGC) afin d'augmenter le taux de disponibilité ;
 - la signature du marché d'acquisition du Régio2N au premier trimestre.
- poursuivre sa transformation industrielle, en cherchant le plus haut niveau de maîtrise de la technique industrielle et en améliorant l'efficacité de ses équipes.
 - par l'amélioration de la gestion de maintenance assistée par ordinateur au travers des projets « Agirre » et « Osmose » ;
 - par la mise en place du dispositif de supervision technique de flotte avec une première mise en œuvre sur TGV en avril avant une déclinaison sur les BB 60000 et sur les X 72500 début mai ;

b) Traction

L'activité de la Traction a été marquée au premier semestre 2010 par :

- la montée en puissance et la fiabilisation de l'interopérabilité de la ligne B lancée fin 2009 ;
- la préparation de la création de la nouvelle entité Eurostar prévue en septembre ;
- le début du déploiement de Sirius (PDA pour les conducteurs) après un report du démarrage en raison des expertises demandées ;
- la poursuite de la rénovation des stations de distribution de fluides (gasoil et sable) ;
- l'ouverture de deux premières résidences Orfea en Ile de France (Pontoise et Trappes) dans le cadre de l'amélioration des lieux de vie Transilien et le remplacement d'un certain nombre de foyers par des maisons Orfea.

La production sur les 6 premiers mois de 2010 s'est traduite par une diminution des kilomètres parcourus de 1,7% par rapport au premier semestre 2009, liés aux travaux de remise à niveau du réseau ainsi qu'à l'effet des grèves du printemps.

c) Immobilier

La convention de gestion des quais de RFF a été transférée à la nouvelle branche Gares & Connexions ; ce contrat représente un chiffre d'affaires semestriel de 20,1 M€ pour une marge opérationnelle de 2,7 M€.

Les principales opérations de cessions du premier semestre ont concerné :

- Boulevard Diderot : le produit de cession est de 34 M€ pour un résultat de cession de 31 M€. Un acompte a été encaissé en 2008, le solde de la créance de 27 M€ est à échéance fin 2012.

- Lyon-Lugdunum : le produit de cession est de 24 M€ pour un résultat de cession de 21 M€. Un encaissement de 90% a eu lieu en mai 2010, le solde, soit 2,4 M€ est à échéance au troisième trimestre 2010.

d) Transport maritime

La situation financière dégradée de SeaFrance dans un contexte récessif a conduit, après la signature d'accords avec les instances représentatives du personnel le 7 janvier 2010, à la mise en œuvre par le Directoire de l'entreprise d'un plan de redressement intégrant des mesures de productivité et d'adaptation de l'offre commerciale ainsi qu'un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) induit par cette reconfiguration.

Malgré la signature des accords, deux mouvements ont gravement affecté au premier semestre 2010 l'exploitation des navires en janvier et avril, entraînant l'annulation de 229 traversées.

Au vu de l'évaluation des effets induits par ces mouvements, le Directoire de SeaFrance s'est trouvé contraint de demander la protection du Tribunal de Commerce de Paris, obtenue par le jugement du 28 avril 2010.

Dans cette situation d'urgence, un Nouveau Projet Industriel (NPI) élaboré par le Directoire a pu être présenté début juin aux représentants des salariés, ainsi qu'aux administrateurs du Conseil de Surveillance et judiciaires. Toujours fondé sur un schéma opérationnel à 4 navires, mais très adapté selon la saison, il intègre notamment une révision approfondie des ouvertures de points de vente à bord en fonction de la demande, et prévoit une réduction supplémentaire de 243 emplois par rapport à l'effectif retenu au terme dans le premier plan de redressement soit une réduction totale de 725 postes.

Le 30 juin 2010, suite à la requête présentée le 16 juin par le Directoire et appuyée par les administrateurs judiciaires, le Tribunal de Commerce de Paris a placé SeaFrance en redressement judiciaire. Cette conversion a permis de consulter les instances représentatives sur le projet de réorganisation et le nouveau PSE découlant du NPI dans un calendrier resserré compatible avec l'échéance du 31 juillet.

Le 21 juillet 2010, les organisations syndicales ont signé de nouveaux accords sur l'organisation du travail, dans le cadre de protocoles applicables à compter du 1er octobre 2010 « *dans le cadre de la mise en œuvre du Nouveau Projet Industriel financé par l'actionnaire SNCF* ». Le même jour, SeaFrance est devenu propriétaire du SF Berlioz, la levée de l'option d'achat étant financée grâce à un prêt gagé de 20,2 M€ consenti sur 10 ans par SNCF.

Le terme de la période d'observation de la procédure a été fixé au 15 septembre 2010. Depuis la conversion en redressement, d'éventuels repreneurs peuvent se manifester pour proposer des propositions alternatives au NPI, sachant qu'il reviendra au Tribunal de Commerce de trancher en fonction de l'intérêt de l'entreprise, de ses salariés et de ses créanciers.

Alors que la compagnie avait bénéficié au premier semestre 2009 d'une offre de capacité inférieure d'Eurotunnel, l'activité de SeaFrance a été caractérisée au premier semestre 2010 par :

- un nombre de traversées réalisées en diminution de 25% par rapport à 2009, la capacité offerte, exprimée en unités camions, ne baissant par contre que de 18%,
- un volume camions inférieur de 18% à 2009, dans un marché ayant crû en un an de 4%,
- un nombre de voitures supérieur de 1,3% à 2009 dans un marché progressant de 8%,
- un taux de remplissage restant bas à 66,5% contre 64,8% en 2009.

Le chiffre d'affaires du premier semestre 2010 s'établit à 73 M€, accusant une baisse de 16 M€ (-18,4%) comparativement à 2009.

Avec des charges d'exploitation en diminution de 9%, la marge opérationnelle atteint -16 M€ (-9 M€ en 2009).

Après prise en compte des amortissements et provisions (notamment pour restructuration), de la dépréciation d'un navire (36 M€), des éléments financiers et du résultat exceptionnel, le premier semestre 2010 dégage une perte de 81 M€ contre un déficit net de 80 M€ en 2009.

3. Investissements et endettement

3.1. Investissements

(En millions d'euros)		1er semestre 2010	1er semestre 2009	Evolution	
Investissements sur fonds propres	A	-960	-1 121	161	-14%
Cessions nettes	B	317	119	199	167%
Investissements sur fonds propres nets des cessions	A + B	-643	-1 002	360	-36%

Les investissements sur fonds propres sont en diminution de 161 M€ par rapport à 2009, à 960 M€. Hors effet périmètre la baisse des investissements s'élève à 208 M€

Elle est essentiellement liée au ralentissement des acquisitions de matériels TGV (-178 M€) et de locomotives par l'activité Fret SNCF (-45 M€).

La variation des cessions nettes est principalement impactée par :

- l'encaissement en 2010 d'une partie du prix de la cession du site de Batignolles réalisée en 2009 (93 M€) ;
- la cession à RTE au premier semestre 2010 (80 M€) ;
- la cession de biens immobiliers à Paris, rue des Poissonniers et à Lyon, immeuble Lugdunum (49 M€).

3.2. Endettement net du Groupe

(En millions d'euros)	30/06/2010	31/12/2009	Evolution
Dettes non courantes	17 302	14 887	2 415
Créances non courantes	-7 121	-6 549	-572
Dettes nettes non courantes	10 181	8 338	1 843
Dettes courantes	6 904	6 464	440
Créances courantes	-8 463	-7 630	-832
Dettes nettes courantes	-1 558	-1 167	-392
Dettes nettes	8 623	7 172	1 451
<i>Gearing</i>	1,3	1,1	

L'endettement net s'élève à 8,6 milliards d'euros au 30 juin 2010, soit un gearing de 1,3 (versus 1,1 fin 2009). Le ratio CAF sur dette nette passe de 21% à fin 2009 à 22% à fin juin 2010 (calculé sur 12 mois glissants).

L'augmentation de la dette de 1,5 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2009 s'analyse comme suit :

	(en M€)
Endettement net à l'ouverture	7 172
CAF	-663
Investissements sur fonds propres	960
Cessions	-317
Croissance externe	1 466
Variation de BFR d'exploitation	-112
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	107
Autre (dividendes reçus des SME, BFR d'impôt, ...)	9
Endettement net à la clôture	8 623

La croissance externe concerne principalement la prise de contrôle de Keolis (798 M€) et de Ermewa (551 M€).

3.3. Sources de financement et gestion de la dette

La dette non courante augmente de 2,4 milliards d'euros et la dette courante de 0,4 milliard d'euros.

Les variations proviennent :

- du changement de méthode de consolidation de Keolis et Ermewa pour 1,1 milliards d'euros ;
- de l'émission d'un emprunt obligataire pour 0,9 milliard d'euros ;
- de la variation de juste valeur des emprunts obligataires pour 0,8 milliard d'euros ;
- des remboursements de deux emprunts Eurofima pour 0,4 milliard d'euros ;
- de l'augmentation de la trésorerie passive pour 0,4 milliard d'euros.

L'EPIC assure la gestion de l'essentiel de la dette nette du Groupe. Il porte en effet 86% de l'endettement externe du Groupe à fin juin 2010.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA+	Stable	04-juin-10
Moody's	AAA	Négative	25-juin-10
Fitch	AAA	Stable	22-juil-09

La créance non courante augmente de 0,6 milliard d'euros et la créance courante de 0,8 milliards d'euros notamment du fait :

- de la consolidation de la créance financière du groupe Keolis pour 0,4 milliard d'euros ;
- des échéances de la créance RFF (0,1 milliard d'euros) et de la créance CDP (0,1 milliard d'euros) ;
- de la variation de juste valeur des actifs financiers pour 0,7 milliard d'euros ;
- de l'augmentation de la trésorerie de 0,4 milliard d'euros.

3.4. Exposition du Groupe aux risques de marché

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

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

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

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit dans les comptes consolidés annuels 2009.

4. Bilan consolidé et ratios

<i>(En millions d'euros)</i>	30/06/2010	31/12/2009
Ecart d'acquisition	1 618	886
Immobilisations incorporelles	1 393	605
Immobilisations corporelles	16 479	15 467
Actifs financiers non courants	7 343	6 850
Titres mis en équivalence	378	429
Impôts différés actifs	1 029	992
Actifs non courants	28 240	25 230
Actifs d'exploitation	7 221	6 764
Actifs financiers courants	3 936	3 529
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 527	4 101
Actifs courants	15 684	14 395
Actifs détenus en vue d'être cédés	32	1
TOTAL DE L'ACTIF	43 956	39 626
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 313	2 527
Résultat net de l'exercice	80	-980
Capitaux propres Groupe	6 364	6 518
Intérêts minoritaires	104	78
Capitaux propres totaux	6 467	6 596
Engagements envers le personnel non courants	1 726	1 594
Provisions non courantes	1 083	1 175
Passifs financiers non courants	17 302	14 887
Impôts différés passifs	451	96
Passifs non courants	20 562	17 753
Engagements envers le personnel courants	84	81
Provisions courantes	297	240
Dettes d'exploitation	9 622	8 485
Passifs d'exploitation	10 004	8 807
Passifs financiers courants	6 904	6 464
Passifs courants	16 908	15 271
Dettes relatives aux actifs détenus en vue d'être cédés	19	6
TOTAL DU PASSIF	43 956	39 626
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	1,3	1,1
<i>Capacité d'autofinancement / Dette nette</i>	22%	21%

La capacité d'autofinancement citée ici a été calculée sur 12 mois glissants.

4.1. Modifications apportées au bilan comparatif 2009 par rapport au publié

IAS 20 permet deux méthodes de présentation des subventions d'investissement : en diminution de l'actif immobilisé ou en produits différés au passif. Jusqu'au 31 décembre 2009, le Groupe présentait ces subventions séparément au passif du bilan tandis que les reprises par résultat figuraient sur la même ligne de dotations aux amortissements dans le compte de résultat. La méthode de présentation au bilan a été mise en cohérence avec celle du compte de résultat. Les subventions d'investissement sont reclassées des comptes de passif en diminution des actifs immobilisés au 30 juin 2010 et sur le bilan comparatif au 31 décembre 2009. Les activités subventionnées occupant une place importante au sein du Groupe, notamment dans la branche SNCF Proximités, l'affichage d'un montant d'immobilisations corporelles net des subventions permet de refléter de façon plus pertinente les effets de ces activités au bilan.

Le chiffrage de cette modification est précisé dans les comptes consolidés semestriels résumés (*note 1-5-1*).

A noter que le Groupe applique à compter de l'exercice 2010 l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services ». Cette nouvelle application n'a aucun impact ni au bilan, ni en résultat, ni sur les capitaux propres au 30 juin 2010 (*voir note 1-5-2 des comptes consolidés semestriels résumés*).

4.2. Principales variations

Le bilan enregistre les variations suivantes entre fin décembre 2009 et fin juin 2010 :

- l'augmentation des écarts d'acquisition suite principalement à l'intégration de Keolis dans le périmètre (410 M€) et aux acquisitions réalisées par la branche SNCF Geodis, notamment Ermewa (211 M€), Ciblex (25 M€) et Bertola (21 M€) ;
- l'augmentation des immobilisations incorporelles et corporelles, liée pour 1 427 M€ à l'entrée dans le périmètre d'intégration globale de Keolis, Ermewa et Veolia Cargo ;
- l'amélioration du besoin en fonds de roulement dû à l'effet périmètre pour 391 M€ ;
- l'augmentation des impôts différés passifs du fait des prises de contrôle de Keolis, Ermewa et Veolia Cargo (343 M€).

Les variations sur les actifs et passifs financiers sont analysées dans le point 3.3.

5. Relations financières avec l'Etat, Réseau Ferré de France et les collectivités locales

SNCF reçoit :

- d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'Etat et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- d'autre part (outre des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de la branche SNCF Proximités), des compensations de charges financières et sociales dans des comptes annexes hors bilan ; ces compensations sont fondées sur des textes de l'Union européenne visant à égaliser les conditions de concurrence entre les transports ferrés et les autres modes de transport.

5.1. Commandes publiques de prestations de services

(En millions d'euros)	30/06/2010	30/06/2009	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	1 433	1 415	18
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	461	434	27
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	972	981	-9
Travaux pour RFF	705	600	105
Total RFF	2 137	2 015	123
Compensations tarifaires régionales	197	192	6
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	1 784	1 653	130
<i>dont péages</i>	295	278	16
Total Régions et STIF	1 981	1 845	136
Presse	2	2	0
Tarifs sociaux	34	33	1
Défense	92	88	4
Total Etat	128	123	5
TOTAL	4 247	3 983	263

a) Travaux pour RFF

L'augmentation de ce poste par rapport à 2009 (+105 M€) est liée à l'augmentation des prestations de maîtrise d'œuvre (+43 M€) et de maîtrise d'ouvrage (+17 M€) ainsi qu'à la hausse des approvisionnements de matières pour les travaux de construction de la LGV Rhin-Rhône (+52 M€).

b) Prestations de services pour les Autorités Organisatrices de transport

La progression de ce poste par rapport à 2009 (+130 M€) s'explique essentiellement par l'accroissement de l'offre et l'indexation des conventions, ainsi que par la répercussion directe aux Régions (TER) et au STIF des péages RFF (+16 M€), neutre en résultat.

5.2. Subventions et compensations de charges financières et sociales

Les concours publics apportés à l'entreprise par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

(En M€)	30/06/2010	30/06/2009	Variation
Subventions d'exploitation	18	13	5
Subventions d'investissement reçues	480	539	-59
Total	498	552	-54

a) Concours publics inclus dans le résultat

Subventions d'exploitation

Il s'agit essentiellement des subventions à caractère social versées par l'Etat aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi.

b) Autres versements reçus sans impact sur le résultat

Subventions d'investissement reçues

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

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan en diminution des immobilisations et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

6. Volet social

6.1. Effectifs

	30/06/2010	30/06/2009	Variation		Variation hors effet périmètre ⁽¹⁾	
Branche SNCF Infra	53 200	54 769	-3%	-1 569	-3%	-1 569
Branche SNCF Proximités	53 487	16 546	+223%	36 941	+0%	40
<i>dont groupe Keolis-EFFIA ⁽²⁾</i>	38 500	1 599	+2 308%	36 901		
Branche SNCF Voyages	26 444	27 160	-3%	-716	-3%	-716
Branche SNCF Geodis	46 571	45 790	+2%	781	-8%	-3 664
<i>dont groupe Geodis</i>	28 554	26 760	+7%	1 794		
Gares & Connexions	1 320	0	n/a	1 320	n/a	1 320
Fonctions communes et participations	54 846	55 640	-1%	-794	-1%	-794
TOTAL	235 868	199 904	+18%	35 964	-3%	-5 382

(1) Effet périmètre :

- rapprochement Keolis – EFFIA et prise de contrôle de Keolis (+36 901) ;
- acquisitions réalisées par la branche SNCF Geodis, principalement IBM Global Logistics, Cool Jet et Veolia Cargo en 2009, STVA Egerland en 2010 (+4 445).

(2) En 2009, seulement EFFIA.

Hors effet périmètre, les variations significatives concernent principalement :

- une diminution de l'effectif de la branche SNCF Infra (-1 569) suite aux gains de productivité réalisés et aux transferts des effectifs de AREP et de la Direction de l'Architecture et de l'Aménagement des Bâtiments (DAAB) à la nouvelle branche Gares & Connexions ;
- une baisse de l'effectif de la branche SNCF Voyages (-716) en lien avec la création de la branche Gares & Connexions ;
- une diminution de l'effectif de la branche SNCF Geodis de 3 664 du fait du recul de l'activité et des réorganisations engagées au sein de Fret SNCF ;
- une baisse de l'effectif des Fonctions communes et participations, impactée par l'effet de la restructuration de la compagnie SeaFrance (-213) et les diminutions d'effectif au sein de l'EPIC (-577, essentiellement dans les domaines Matériel, Traction et RH).

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

	1er semestre 2010	2009	2008	2007	2006	2005
Société-mère ⁽¹⁾	158 171	161 771	163 485	166 213	168 386	170 954
Filiales	77 697	38 326	37 854	35 332	33 356	34 885
TOTAL	235 868	200 097	201 339	201 545	201 742	205 839

(1) y compris effectif détaché.

6.2. Principaux accords signés en 2010

Les principaux accords collectifs signés en 2010 sont les suivants :

- accord relatif à certaines mesures accordées aux agents en service libre et aux représentants du personnel signé le 11 janvier 2010,
- accord relatif à la durée des mandats et aux élections professionnelles signé le 22 février 2010,
- accord sur le recours au vote électronique pour les prochains scrutins professionnels CE/DP de l'EPIC SNCF signé le 22 février 2010.

7. Enjeux et perspectives du second semestre 2010

7.1. Perspectives

Les perspectives économiques du second semestre restent incertaines. Les politiques publiques des pays européens s'orientent vers des budgets qui visent la réduction des déficits budgétaires. La reprise de la production industrielle est également très fragile. Sur aucun des ses segments d'activité le Groupe ne peut donc tabler sur une reprise solide et dynamique d'ici à la fin de l'année 2010

Dans ce contexte le Groupe poursuivra ses actions de maîtrise des coûts et des investissements.

La création de la nouvelle société Eurostar International Limited devrait intervenir le 1er septembre et aura des conséquences significatives sur les états financiers (forte hausse du chiffre d'affaires consolidé mais aussi de l'endettement).

7.2. Enjeux

Dans la suite des actions engagées sur le premier semestre SNCF poursuivra les discussions avec l'Etat sur le conventionnement des trains d'équilibre du territoire.

Par ailleurs SNCF Infra poursuivra au deuxième semestre les négociations pour le renouvellement de ses grands contrats avec Réseau Ferré de France.

Les discussions avec les différents partenaires sur l'avenir de Systra se poursuivront.

Enfin, le terme de la période d'observation suite au placement en redressement judiciaire de Seafrance se termine le 15 septembre 2010.

Gouvernement d'entreprise

1. Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'Etablissement Public Industriel et Commercial « SNCF » est composé de dix-huit membres dont :

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

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

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

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

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

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

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

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

Depuis son renouvellement en février 2008, le conseil d'administration s'est doté de cinq comités :

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

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

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

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

Le comité transports et logistique, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques de la branche SNCF Geodis.

2. L'équipe dirigeante

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

Par ailleurs, le Président a constitué une équipe de direction, composée des directeurs généraux délégués de l'Entreprise (au nombre de huit). Ce comité de direction générale (CDG) est le lieu de préparation et de formalisation des décisions portant sur les principales orientations de l'Entreprise, couvrant à la fois l'EPIC et ses filiales.