

EXERCICE 2011

***RAPPORT SEMESTRIEL
D'ACTIVITE***

GROUPE SNCF



Sommaire

Le groupe SNCF en 2011	2
1. Événements majeurs du premier semestre	2
2. Chiffres clés.....	4
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.....	10
3. Investissements incorporels et corporels et endettement net	22
4. Etat de situation financière consolidé et ratios	24
5. Relations financières avec l'Etat, Réseau Ferré de France et les collectivités locales.....	25
6. Volet social	27
7. Enjeux et perspectives 2011	28
Gouvernement d'entreprise	29
1. Le conseil d'administration.....	29
2. L'équipe dirigeante	30

Le groupe SNCF en 2011

1. Événements majeurs du premier semestre

1.1. Entrée en vigueur de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire

La convention des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) est entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Signée le 13 décembre 2010, elle couvre les trains Intercités, TéoZ et Lunéa, à l'exception des trains spéciaux et des auto-trains. Les résultats sont suivis sous la nouvelle activité « Intercités » nom commercial pour l'ensemble des Trains d'Equilibre du Territoire. Initialement répartis entre les UGT « Intercités » de la branche SNCF Proximités et « Matériels classiques (Corail, Elipsos) » de la branche SNCF Voyages, les actifs couverts par la convention ont donc été regroupés dans une seule UGT au sein de la branche SNCF Proximités. Le Groupe a adapté l'information sectorielle en conséquence pour restituer les résultats des trains TéoZ et Lunéa à l'exception des trains spéciaux et des auto-trains parmi ceux de la branche SNCF Proximités au lieu de la branche SNCF Voyages.

1.2. SeaFrance

Fin septembre 2010, SNCF Participations, filiale du Groupe a annoncé son intention de vendre sa filiale SeaFrance spécialisée sur le trafic maritime entre la France et le Royaume-Uni. SeaFrance est sous la protection du tribunal de commerce via la procédure collective dont elle fait l'objet depuis le 28 avril 2010. La période d'observation devait prendre fin le 28 avril 2011. Elle a été prolongée de six mois. Parallèlement, la demande de recapitalisation soumise à Bruxelles en février 2011 suit son cours. Le 22 juin 2011, la Commission européenne a ouvert une enquête approfondie sur la restructuration de SeaFrance afin d'examiner si le plan de recapitalisation était compatible avec les règles de l'Union Européenne en matière d'aide d'État. Comme au 31 décembre 2010, les éléments financiers relatifs à cette filiale au 30 juin 2011 sont regroupés sur les lignes « Résultat net d'impôt des activités abandonnées » au compte de résultat, « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » au bilan. Le compte de résultat comparatif a, quant à lui, été retraité en conséquence (voir *note 1.4* de l'annexe aux comptes consolidés résumés).

1.3. Création du nouveau Systra

Le premier semestre a vu la concrétisation du projet d'accord signé le 28 octobre 2010 entre SNCF et RATP visant à développer l'ingénierie du transport dans toutes ses composantes autour de leur filiale commune Systra. A l'issue d'une première phase réalisée le 30 juin 2011, SNCF et RATP ont transféré à Systra le contrôle exclusif et 49% de leurs filiales d'ingénierie, respectivement Inexia et Xelis. Initialement sous contrôle conjoint, Systra bénéficie après la révision de sa gouvernance de l'influence notable du groupe SNCF. Au 30 juin 2011, les filiales Systra et Inexia passent d'une consolidation respectivement par intégration proportionnelle et intégration globale à une mise en équivalence. L'entité Xelis entre dans le périmètre en mise en équivalence. Les impacts de l'opération sur les comptes consolidés semestriels résumés sont détaillés en *note 3.1* de l'annexe aux comptes consolidés résumés. Ceux sur le périmètre sont détaillés en *note 20* de cette même annexe. L'apport des 51% restant détenus par SNCF dans Inexia et par RATP dans Xelis est prévu dans une seconde phase d'ici le 31 décembre 2012 au plus tard. Cet apport ne devrait pas générer de résultat de cession ultérieur dans les comptes consolidés. Seuls les pourcentages de détention dans les entités du nouveau groupe Systra devraient légèrement évoluer, la méthode de consolidation par mise en équivalence restant inchangée.

1.4. Protocole d'accord entre RFF et SNCF pour l'entretien du réseau en 2011

RFF et SNCF ont validé le 17 mars 2011 le protocole d'accord, préalable à la signature de la convention d'entretien du réseau ferré national, pour l'année 2011. Les deux acteurs se sont notamment mis d'accord sur le principe d'une relation économique saine. Le montant de la convention de gestion pour 2011 s'élève à un peu plus de 2,1 milliards d'euros. Cette rémunération devrait permettre à SNCF Infra de couvrir intégralement ses charges pour le volume de production demandé par RFF pour l'entretien du réseau en 2011, et par conséquent, d'envisager une relation économique saine. La signature de cette convention contribue à améliorer le chiffre d'affaires de la branche SNCF Infra de 99 M€ par rapport au premier semestre 2010.

2. Chiffres clés

(En millions d'euros)	1er semestre 2011	1er semestre 2010 (1)
Chiffre d'affaires	16 289	14 872
Marge opérationnelle	1 366	1 012
Résultat opérationnel courant	632	216
Résultat financier	-142	-305
Résultat net - part du groupe	558	80
Capacité d'autofinancement	1 056	663
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	1 126	960
ROCE (2)	5,3%	3,3%
Effectifs	243 020	235 868

(1) Retraité des modifications détaillées dans le point 1.1. de la partie Résultats et situation financière du Groupe.

(2) 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 les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens. Le ROCE présenté ici a été calculé sur 12 mois glissants.

(En millions d'euros)	30/06/2011	31/12/2010
Endettement net	8 763	8 499

3. Evénements postérieurs à la clôture

3.1. Entrée en vigueur de la loi NOME au 1er juillet 2011

L'entrée en vigueur de la Loi NOME (Nouvelle organisation du marché de l'électricité) met fin au dispositif TARTAM (Tarif réglementé et transitoire d'ajustement au marché) suivant lequel la SNCF achetait son énergie de traction électrique. La mise en œuvre du dispositif d'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (ARENH) prévue par cette Loi entraîne une hausse des coûts de l'énergie. L'entrée en application de cette loi au 1er juillet 2011 devrait entraîner une hausse des charges d'énergie de 65 M€ sur le second semestre.

3.2. Dégradation de la notation du groupe SNCF par Moody's

L'agence de notation financière Moody's a retiré le 1er juillet à SNCF la meilleure note possible, « AAA », l'abaissant d'un cran. La note de la dette long terme de la SNCF est à présent de « Aa1 », assortie d'une perspective stable. La dégradation s'explique par l'anticipation de la part de l'agence de notation d'un relâchement progressif du lien "très étroit" entre la SNCF et le gouvernement français, en raison de l'ouverture graduelle à la concurrence du marché français du transport ferroviaire.

Résultats et situation financière du Groupe

1. Commentaire général sur les résultats du Groupe

(En millions d'euros)	1er semestre 2011	1er semestre 2010 (1)	Variation 2011 vs 2010	
Chiffre d'affaires total	16 289	14 872	1 417	9,5%
Péages	-1 891	-1 767	- 124	7,0%
Achats et charges externes	-6 015	-5 546	- 469	8,5%
Impôts et taxes	-562	-489	- 73	15,0%
Charges de personnel	-6 488	-6 126	- 361	5,9%
Autres produits et charges	33	68	- 35	-51,5%
Marge opérationnelle	1 366	1 012	354	35,0%
Dotations aux amortissements	-798	-731	- 67	9,1%
Variation nette des provisions	64	-65	129	-198,8%
Résultat opérationnel courant	632	216	417	193,1%
Résultat de cession d'actifs	83	168	- 85	-50,6%
Effets positifs des opérations de périmètre	113	316	- 203	-64,2%
Pertes de valeur	-46	-196	150	-76,7%
Résultat opérationnel	782	503	279	55,6%
Coût financier des avantages du personnel	-20	-43	23	-54,3%
Coût de l'endettement financier net et autres	-123	-262	140	-53,3%
Résultat financier	-142	-305	163	-53,4%
Résultat avant impôt	640	197	443	224,1%
Impôt sur les sociétés	-72	-21	- 51	244,2%
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	3	1	2	276,0%
Résultat net des activités ordinaires	571	177	394	222,0%
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-0	-80	79	-99,5%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-13	-18	5	-27,5%
Résultat net - Part du groupe	558	80	478	600,1%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	8,4%	6,8%		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	3,9%	1,5%		
<i>ROCE = résultat opérationnel courant / capitaux employés moyens (2)</i>	5,3%	3,3%		

(1) Retraité des modifications détaillées dans le point 1.1.

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

1.1. Comparabilité des comptes

- Du fait du classement de SeaFrance en activités détenues en vue de la vente, les éléments financiers relatifs à cette société ont été reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités abandonnées » dans la colonne « 1er semestre 2010 ». Par rapport aux comptes consolidés publiés au 30 juin 2010, le reclassement a les impacts suivants au compte de résultat :
 - une diminution du chiffre d'affaires de 73 M€ ;
 - une amélioration de la marge opérationnelle de 16 M€, du résultat opérationnel courant de 37 M€ et du résultat des activités ordinaires avant impôt de 81 M€ ;
 - une diminution du résultat net d'impôt des activités abandonnées de 81 M€.
- L'opération Systra, réalisée au 30 juin 2011, n'affecte pas la comparabilité des comptes ; les résultats des entités Systra et Inexia restent consolidés par intégration proportionnelle et globale au premier semestre 2011. La contribution au résultat du Groupe de Xelis est quant à elle nulle au 30 juin 2011.
- La comparabilité des résultats du premier semestre 2011 avec la même période de 2010 est affectée par les variations de périmètre et de taux de change suivantes :

		Impact sur le chiffre d'affaires
Branche SNCF Infra	Variations de périmètre 2010	
	Acquisition Afacor	3
	Variation des taux de change	-1
Branche SNCF Proximités	Variations de périmètre 2010	
	Prise de contrôle de Keolis	294
	Variation des taux de change	21
Branche SNCF Voyages	Variations de périmètre 2010	
	Création d'Eurostar International Limited	-22
	Acquisition Findworks Technologies	2
Branche SNCF Geodis	Variations de périmètre 2010	
	Acquisition Giraud	97
	Acquisition Ciblex	53
	Prise de contrôle de Ermewa	26
	Acquisition BSL S.p.a	20
	Autres variations de périmètre	-1
Variation des taux de change	13	
Eliminations inter-branches	Effet indirect de la création d'Eurostar International Limited	11
Impact des variations de périmètre et de taux de change		516

1.2. Résultats du premier semestre 2011

a) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe s'élève à 16 289 M€ à fin juin 2011, soit une augmentation de 1 417 M€ (+9,5%) par rapport à 2010.

Cette hausse se décompose en :

- un effet périmètre pour +483 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour +34 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour le Groupe de +901 M€ (+6,1%) ; celle des branches est la suivante :
 - SNCF Infra +97 M€, +3,9%
 - SNCF Proximités +368 M€, +6,7%
 - SNCF Voyages +125 M€, +3,6%
 - SNCF Geodis +270 M€, +6,3%
 - Gares & Connexions +33 M€, +6,1%

b) Marge opérationnelle

À 1 366 M€ en 2011, la marge opérationnelle s'améliore de 354 M€, soit de 35%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 6,8% à 8,4% entre 2010 et 2011.

(En millions d'euros)	1er semestre 2011	1er semestre 2010 (1)	Variation 2011 vs 2010		Variation 2011 vs 2010 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	16 289	14 872	1 417	9,5%	901	6,1%
Charges de personnel	- 6 488	- 6 126	- 361	5,9%	- 164	2,7%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant)	- 5 391	- 5 012	- 379	7,6%	- 116	2,3%
Péages	- 1 891	- 1 767	- 124	7,0%	- 97	5,4%
Energie de traction et carburant	- 624	- 534	- 90	16,8%	- 57	10,8%
Impôts et taxes	- 562	- 489	- 73	15,0%	- 65	13,2%
Autres produits et charges	33	68	- 35	-51,5%	- 38	-56,4%
Marge opérationnelle (MOP)	1 366	1 012	354	35,0%	364	37,2%
Taux MOP / CA	8,4%	6,8%				

(1) Retraité des modifications détaillées dans le point 1.1.

NB : les analyses ci-dessous portent sur des variations à périmètre et change constants.

Les **charges de personnel** augmentent de 164 M€, soit +2,7%.

Cette évolution s'explique par un effet prix (hausse des frais de personnel moyens par salarié de 3,8%) en partie compensé par un effet volume (baisse de l'effectif de 1,0% - voir point 6.1 du volet social).

Les **achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges** augmentent de 155 M€ (+3,1%). La reprise d'activité constatée sur la branche SNCF Geodis se traduit par une hausse corrélative de la sous-traitance (+136 M€) en particulier sur l'activité Offre globale.

La hausse des **péages** de 5,4% (+97 M€) résulte principalement d'un effet prix défavorable sur les péages RFF pour 116 M€.

Les dépenses en **énergie de traction et carburant** augmentent de 57 M€ (+10,8%) ; cette évolution est due à la hausse des prix du carburant (+34 M€) et de l'énergie thermique de traction (+26 M€).

L'augmentation des **impôts et taxes** s'établit à 65 M€, dont 50 M€ au titre de la Contribution de Solidarité Territoriale (CST) mise en place pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire.

c) Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 632 M€, en hausse de 417 M€ par rapport à 2010.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe de 1,5% en 2010 à 3,9% en 2011.

L'augmentation des dotations nettes aux amortissements (+67 M€) est notamment due pour 22 M€ à l'effet périmètre et pour 28 M€ aux dotations aux amortissements du matériel roulant des Trains d'Equilibre du Territoire ; les pertes de valeur constatées dans les comptes semestriels 2010 sur le matériel roulant de cette activité ont été reprises fin 2010 suite à l'entrée en vigueur de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire.

La variation nette des provisions est une reprise de 64 M€ à fin juin 2011, à comparer à une dotation de 65 M€ à fin juin 2010.

Les reprises nettes aux provisions 2011 concernent principalement la reprise de la provision liée au litige avec RTE (+106 M€).

d) Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en progression de 279 M€ et s'établit à +782 M€.

Le **résultat de cession d'actifs** à fin juin 2010 avait enregistré la plus-value de la cession à RTE des lignes à haute tension (80 M€).

Les **effets positifs des opérations de périmètre** constatés en 2011 découlent de la création du nouveau Systra (113 M€). Au premier semestre 2010 ce poste avait été bonifié par les prises de contrôle de Keolis et Ermewa.

Les **pertes de valeurs** comptabilisées au premier semestre 2011 sont en diminution de 150 M€ comparé à la même période de 2010 dont 140 M€ sur le Fret ferroviaire.

e) Résultat financier

Le résultat financier s'améliore de 163 M€ ; retraité des effets de juste valeur (103 M€), il s'améliore de 60 M€. Cette variation s'explique principalement par les facteurs suivants :

- une amélioration du coût financier des avantages du personnel de 23 M€ ; la révision du taux d'actualisation utilisé pour le calcul des rentes accidents du travail et de la provision liée à la cessation progressive d'activité avait entraîné une charge de 23 M€ sur le premier semestre 2010 alors qu'elle est mineure avec peu d'impact sur le premier semestre 2011 ;
- une amélioration du résultat de change de 19 M€ sur Ermewa ;
- la comptabilisation d'un produit financier de 10 M€ correspondant à une indemnité de transfert du portefeuille de swap.

f) Impôt sur les sociétés

La hausse de 51 M€ de l'impôt sur les sociétés résulte à hauteur de 38 M€ de la nouvelle Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire.

g) Résultat net d'impôt des activités abandonnées

Suite à la décision du Groupe de céder sa filiale SeaFrance, les éléments financiers de cette société ont été reclassés sur la ligne « Résultat net d'impôt des activités abandonnées » dans le compte de résultat comparatif à fin juin 2010 (*voir point 1.2 des événements majeurs du premier semestre*).

Dans les comptes clos au 31 décembre 2010, une provision et une dépréciation d'actif ont été constatées pour 194 M€ avant le classement de la société comme détenue en vue d'être cédée compte tenu de sa situation financière. Il n'y a pas eu d'événement sur le semestre susceptible de remettre en cause la valorisation déterminée à fin décembre 2010 ou d'affecter la ligne « Résultat net d'impôt des activités abandonnées ».

h) Résultat net part du Groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du Groupe est bénéficiaire de 558 M€, contre un gain de 80 M€ en 2010, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 13 M€.

L'amélioration de 478 M€ du résultat est imputable à hauteur de 113 M€ aux éléments non récurrents suivants :

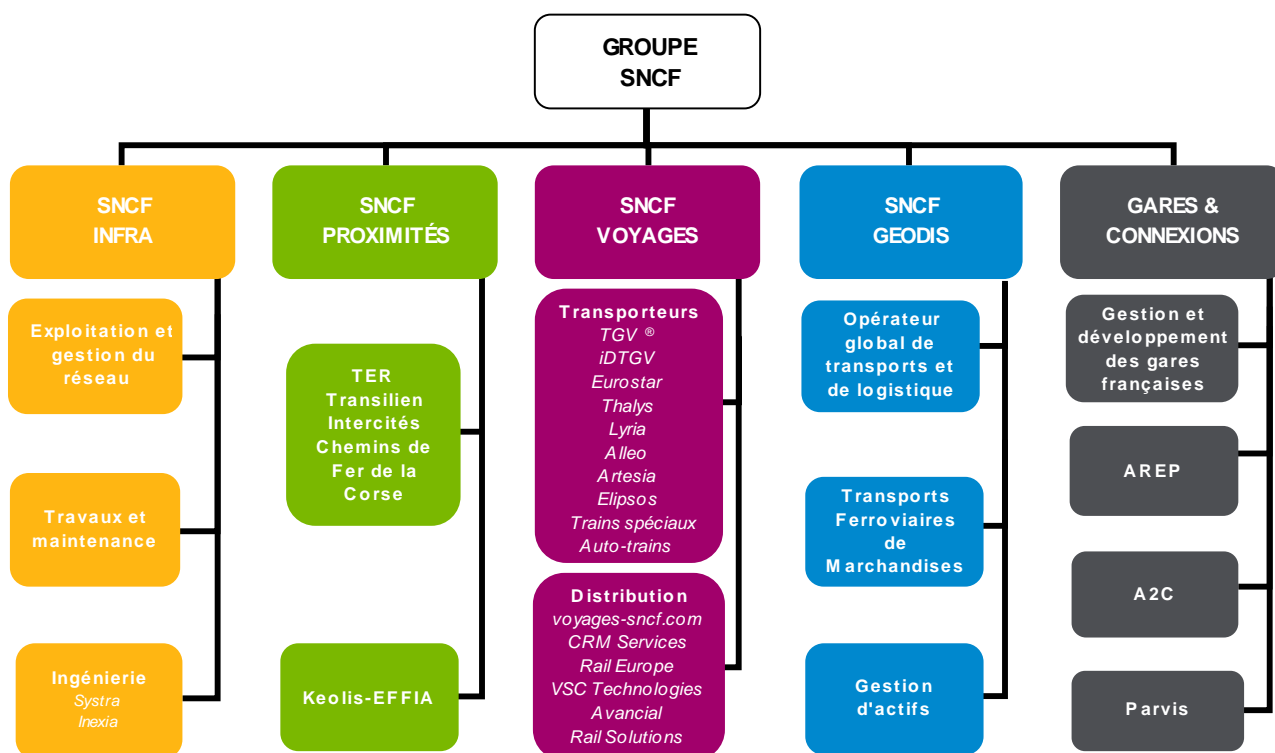
- variation des pertes de valeur constatées notamment sur le Fret ferroviaire, les Trains d'Equilibre du Territoire, l'Infrastructure – Maintenance et travaux et SeaFrance (+187 M€) ;
- impact sur le résultat 2011 de la création du nouveau Systra (+113 M€) ;
- reprise en 2011 de la provision liée au litige avec RTE (+106 M€) ;
- variation des justes valeurs en résultat financier (+103 M€) ;
- plus-value de cession à RTE constatée en 2010 (-80 M€) ;
- impact sur le résultat 2010 des prises de contrôle de Keolis et Ermewa (-316 M€).

Le résultat net récurrent est en croissance de 365 M€ et s'établit à +377 M€ à fin juin 2011.

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

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 :

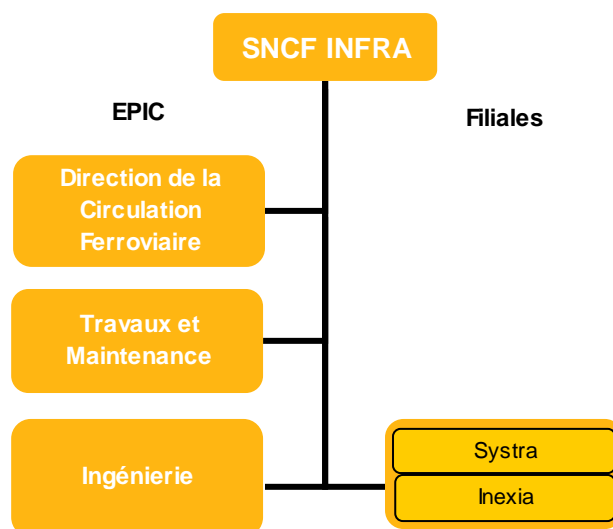
en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes & Participations	Eliminations interbranches	Groupe
Chiffre d'affaires	2 586	6 163	3 560	4 787	574	2 675	-4 056	16 289
Marge opérationnelle	-23	423	479	125	94	267		1 366
Résultat opérationnel courant	-19	195	285	-76	45	202		632
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-59	-293	-373	-181	-42	-176		-1 126

Les données financières par branche figurant dans les tableaux des pages suivantes sont présentées aux bornes de chaque branche.

L'entrée en vigueur de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire a amené le Groupe à reclasser les résultats de l'activité TéoZ et Lunéa hors trains spéciaux et auto-trains de la branche SNCF Voyages vers la branche SNCF Proximités (voir point 1.1 des événements majeurs du premier semestre). Les données par branche des six premiers mois de 2010 ont été adaptées en conséquence par rapport à l'information produite en 2010. Cela a eu pour effet sur 2010 de créer chez SNCF Voyages un chiffre d'affaires interne de 62 M€ augmentant d'autant l'élimination interbranche et de transférer de la branche SNCF Voyages vers la branche SNCF Proximités :

- du chiffre d'affaires externe pour 210 M€ ;
- de la marge opérationnelle pour -51 M€ ;
- du résultat opérationnel courant pour -52 M€ ;
- des investissements sur fonds propres pour 5 M€.

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 (principalement Systra et Inexia).

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2011	1er semestre 2010	Variations
Chiffre d'affaires	2 586	2 487	99
Marge opérationnelle (MOP)	-23	-51	28
<i>MOP / CA</i>	-0,9%	-2,0%	
Résultat opérationnel courant	-19	-61	42
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-59	-60	1

Faits marquants

- Les conseils d'administration de SNCF et RFF ont validé le 17 mars 2011 le protocole d'accord préalable à la signature de la convention relative à l'entretien du réseau pour 2011. Le 26 mai 2011 le conseil d'administration de SNCF a adopté cette convention (*voir point 1.4 des événements majeurs du premier semestre*).
- Une nouvelle convention liant RFF à la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) pour 3 ans est entrée en application au 1^{er} janvier 2011.
- En termes d'activité le premier semestre a été marqué par la mise en service d'une nouvelle phase de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) de Lyon et du nouveau Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) des Invalides sur la ligne C du RER ; par ailleurs ont débuté les travaux de doublement partiel de la voie ferrée entre Toulouse et Saint-Sulpice dans le cadre du plan rail Midi-Pyrénées.
- Le premier semestre a vu la concrétisation du projet d'accord signé le 28 octobre 2010 entre SNCF et RATP visant à développer l'ingénierie du transport dans toutes ses composantes autour de leur filiale commune Systra (*voir point 1.3 des événements majeurs du premier semestre*).

Résultats du premier semestre 2011

- Chiffre d'affaires

L'évolution du chiffre d'affaires (+99 M€ soit +4,0%) s'explique par :

- l'augmentation de la rémunération de la nouvelle convention 2011 d'entretien du réseau (+99 M€) ;
- l'impact de l'accord intervenu avec RFF sur les conventions fournitures 2009 et 2010 (+42 M€) ;
- le développement de l'activité des filiales, principalement Inexia (+13 M€).

Ces effets sont atténués par une baisse de l'activité matières pour RFF du fait de la fin du chantier d'approvisionnement de la LGV Rhin-Rhône.

Par ailleurs la nouvelle convention 2011 signée entre RFF et la DCF entraîne une baisse du chiffre d'affaires de 33 M€.

- Marge opérationnelle

La croissance de la marge opérationnelle de la branche SNCF Infra (+28 M€) s'explique principalement par la revalorisation du forfait principal de la nouvelle convention 2011 d'entretien du réseau (+39 M€).

- Résultat opérationnel courant

Outre par la hausse de la marge opérationnelle de 28 M€, l'amélioration du résultat opérationnel courant de 42 M€ s'explique par l'évolution de la variation nette des provisions (le solde 2011 est une reprise nette de 6 M€ contre une dotation nette de 8 M€ en 2010).

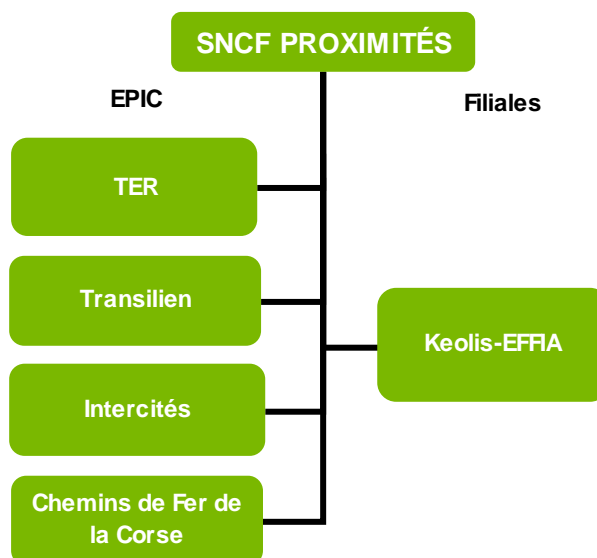
- Investissements incorporels et corporels sur fonds propres

Les investissements sont stables à fin juin 2011 comparés à la même période de 2010.

Perspectives du deuxième semestre 2011

- Les phases de négociation et de préparation des principales conventions avec RFF applicables en 2012 s'achèveront au deuxième semestre 2011.
- La fin de l'année sera également marquée par la mise en service de la LGV Rhin-Rhône au mois de décembre et par la préparation du cadencement des circulations dont la mise en œuvre est prévue pour le prochain service annuel 2012.

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, Intercités, Chemins de Fer de la Corse et filiales de Keolis), par autocar, tramway ou métro (Keolis) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2011	1er semestre 2010 (1)	Variations
Chiffre d'affaires	6 163	5 481	683
Marge opérationnelle (MOP)	423	242	181
<i>MOP / CA</i>	6,9%	4,4%	
Résultat opérationnel courant	195	42	153
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-293	-210	-83

(1) Retraité des modifications détaillées dans le point 2.

Faits marquants

- Le premier semestre a été marqué par la mise en œuvre de la convention État – SNCF sur les Trains d'Équilibre du Territoire au 1er janvier 2011 (voir point 1.1 des événements majeurs du premier semestre).
- Transilien a engagé en 2011 la renégociation de la convention STIF pour une mise en œuvre au 1er janvier 2012.
- TER a mis en service au mois de juin le tram-train Nantes-Clisson et présenté en Alsace la première rame Régiolis, nouvelle génération de trains régionaux à un niveau.
- Le 18 mai 2011 a été présenté à Thierry Mariani, secrétaire d'Etat aux Transports, le rapport commandé fin 2009 par le ministère des Transports au sénateur Francis Grignon sur les conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs.
- Le consortium GoldLinQ, dont fait partie Keolis, a été désigné « attributaire provisoire » du projet de tramway Gold Coast par l'Etat du Queensland. La société du Groupe sera chargée de l'exploitation et de la maintenance de la ligne. Les travaux débuteront en 2012 pour une mise en service prévue en 2014.
- Un partenariat sous forme de joint-venture liant la SNCF et Keolis a été mis en place pour répondre aux appels d'offre des franchises anglaises (West Coast Main Line et East Coast Main Line).

Résultats du premier semestre 2011

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2011 est en hausse de 683 M€ (+12,4%) par rapport à 2010. Cette évolution s'explique notamment par :

- l'effet de la prise de contrôle de Keolis au 4 février 2010 pour +294 M€,
- un effet change favorable pour +21 M€.

A périmètre et taux de change constants, la croissance du chiffre d'affaires est de +368 M€ dont :

- +175 M€ pour Transilien et TER ; leur activité a été marquée par une augmentation de 62 M€ des produits du trafic et par la hausse de 105 M€ des contributions versées par les Autorités Organisatrices du fait notamment d'un effet d'indexation positif et des développements de l'offre ;
- +113 M€ pour Keolis dont près de 60% à l'international (nouveaux contrats gagnés en 2010 et bonnes performances observées au Royaume-Uni, en Belgique et en Allemagne) et le reste en France grâce notamment au renouvellement des contrats de Lyon et Lille, et à la croissance de l'interurbain et de l'activité d'EFFIA.
- +105 M€ pour Intercités et Teoz dont +122 M€ sont liés à la convention des Trains d'Equilibre du Territoire.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Proximités progresse de 181 M€ (+75%) entre 2010 et 2011 ; hors impact de la prise de contrôle de Keolis (+12 M€) la marge croît de 169 M€.

Cette évolution résulte en premier lieu de la mise en place de la convention des Trains d'Equilibre du Territoire pour 122 M€.

Par ailleurs la bonne qualité de la production en 2011 et l'impact en 2010 des grèves améliore la marge de TER de 39 M€.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de la branche s'améliore de 153 M€ ; cette évolution est essentiellement portée par l'évolution favorable de la marge opérationnelle.

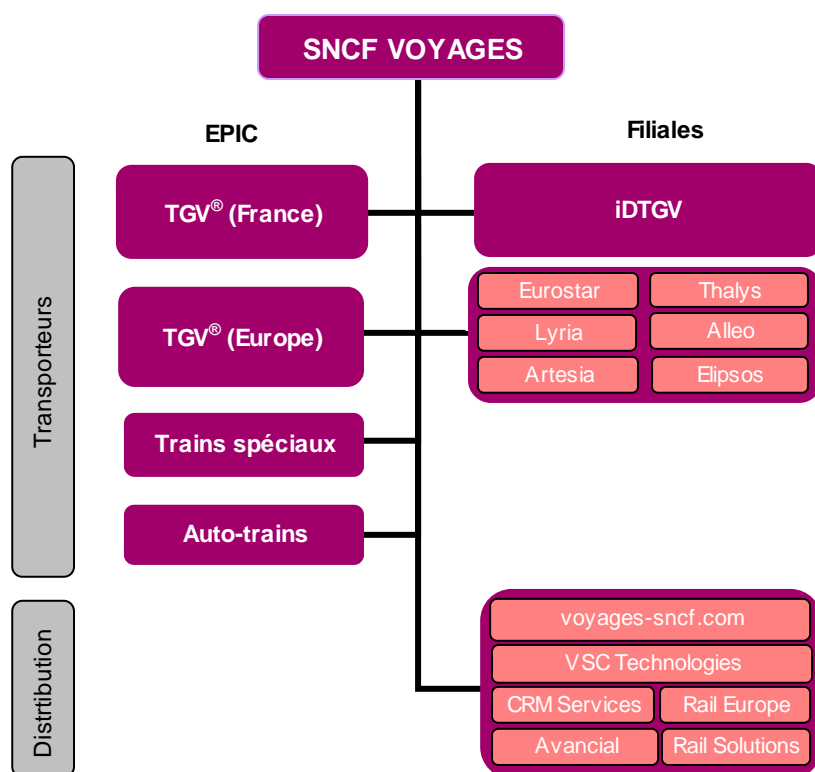
▪ Investissements incorporels et corporels sur fonds propres

La hausse des investissements de 83 M€ s'explique notamment par la hausse des acquisitions de matériel roulant (rames Francilien) par Transilien et par l'effet périmètre lié à la prise de contrôle de Keolis.

Perspectives du deuxième semestre 2011

- Pour Keolis, des réponses à appel d'offre sont attendues au deuxième semestre, notamment aux Pays-Bas, en Scandinavie et en Allemagne ; en juillet Keolis a été retenu pour l'exploitation des transports publics d'Aix-en-Provence et d'Orléans.
- Concernant l'exploitation, TER, Transilien et Intercités préparent le déploiement d'une offre cadencée généralisée au prochain service annuel de décembre 2011.

2.3. Branche SNCF Voyages



L'activité de la branche SNCF Voyages se compose :

- de prestations de transporteur au travers de ses activités TGV®, Trains spéciaux et auto-trains 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 2011	1er semestre 2010 (1)	Variations
Chiffre d'affaires	3 560	3 455	105
Marge opérationnelle (MOP)	479	530	-51
<i>MOP / CA</i>	13,5%	15,3%	
Résultat opérationnel courant	285	342	-57
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-373	-262	-111

(1) Retraité des modifications détaillées dans le point 2.

Faits marquants

- Le premier semestre a été marqué par la mise en œuvre de la convention État – SNCF sur les Trains d'Équilibre du Territoire au 1er janvier 2011 (*voir point 1.1 des événements majeurs du premier semestre*).
- La branche a engagé avec succès des plans d'actions visant à améliorer la qualité de service et la satisfaction des clients ; cela porte sur :
 - le lancement des projets Impact Sud-Est et Impact Atlantique pour redresser la régularité sur ces axes ;
 - la généralisation du programme SNCF Assistance dont le but est d'améliorer l'information et la prise en charge des clients en situation perturbée ; par ailleurs l'équipement des contrôleurs en smartphones débute ;
 - la structuration du programme d'amélioration de l'information voyageurs ;
 - l'amélioration du confort et de la propreté à bord des rames ;
 - des mesures spécifiques pour les abonnés TGV[®] : plan d'amélioration de la régularité sur les lignes sensibles, geste commercial de 200 €, mise en place d'un Engagement Horaires Garantis spécifique ;
 - l'évolution de l'Engagement Horaires Garantis au 1er mars afin de mieux prendre en charge les clients lors d'une situation perturbée et de mieux les dédommager en cas de grands retards.
- L'augmentation du volume des travaux sur le réseau impacte la qualité de la production et retarde l'ouverture des trains à la réservation, notamment sur l'axe Atlantique.
- La montée en charge des nouvelles relations TGV[®] internationales ouvertes fin 2010 (Paris-Genève via le Haut-Bugey et Paris-Figueras), annonce l'élargissement de la coopération avec la Deutsche Bahn à la relation Francfort-Marseille en 2012.
- Le site voyages-sncf.com étend sa relation client aux réseaux sociaux en lançant un « fil Twitter ». Cet outil apporte un nouveau canal d'informations aux clients en mobilité et permet de répondre à toutes les questions concernant un achat, une réservation ou encore le retrait d'un billet.

Résultats du premier semestre 2011

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en progression de 105 M€ (+3%) ; à périmètre et change constants la hausse s'établit à +125 M€ (+3,6%). Les produits du trafic sont en augmentation de 115 M€ dont 84 M€ sur TGV[®] et iDTGV.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche Voyages se dégrade de 51 M€ dont 31 M€ s'expliquent par un effet périmètre ; la nouvelle contribution de solidarité territoriale (50 M€) et l'augmentation des péages (+123 M€, principalement liée à un effet prix) ont eu un impact négatif sur la marge de la branche.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant suit la même tendance que la marge opérationnelle (-57 M€ à 285 M€).

▪ Investissements incorporels et corporels sur fonds propres

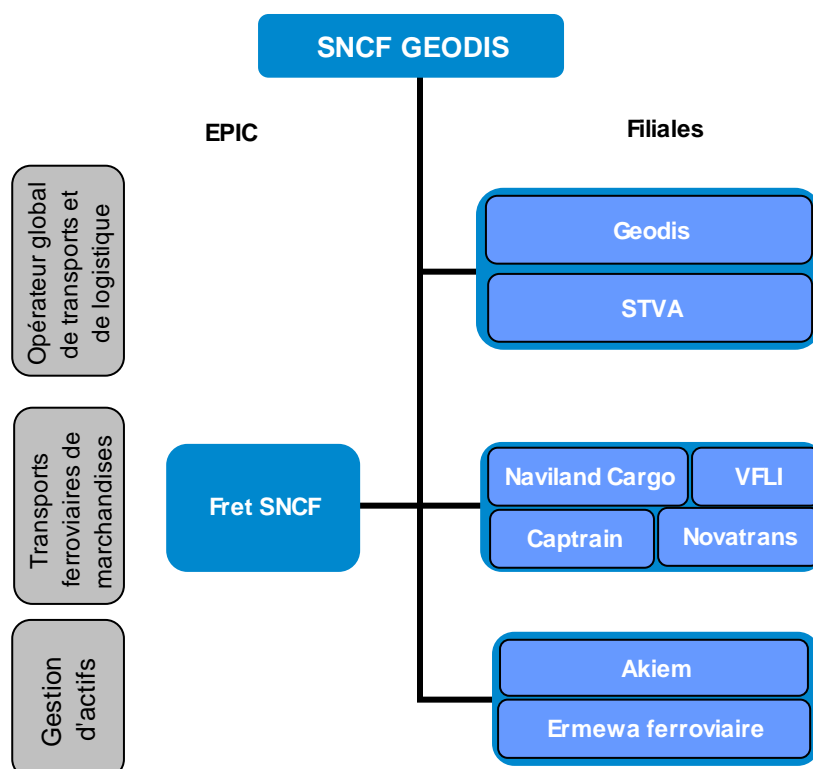
La hausse des investissements (+111 M€) est liée au renouvellement des rames Eurostar, TGV[®] Dasye et TGV[®] 2N2 (2 niveaux 2ème génération).

Perspectives du deuxième semestre 2011

Le second semestre 2011 sera marqué par :

- une reprise de l'activité, déjà perceptible sur les mois d'été, et qui reste néanmoins à confirmer sur le reste de l'année ;
- la fin de l'accès aux tarifs réglementés de l'électricité (TARTAM) au 1er juillet 2011 (*voir point 3.1 des événements postérieurs à la clôture*) ;
- la préparation du lancement en décembre 2011 du TGV[®] Rhin-Rhône ;
- la préparation active du service annuel 2012, marqué par l'extension du cadencement et une refonte générale des horaires ;
- la préparation, dans un contexte difficile du fait des obstacles techniques et réglementaires, de l'ouverture d'un service SNCF en TGV[®] vers l'Italie, succédant au partenariat avec Trenitalia ;
- la clarification attendue dans le document de référence du réseau (DRR) 2013, sur les perspectives d'évolution des péages ferroviaires à moyen terme, à la suite des travaux menés avec l'Etat sur le modèle économique TGV[®] ;
- la poursuite des chantiers en cours sur l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction client, avec notamment la généralisation de l'équipement en smartphones des contrôleurs.

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 2011	1er semestre 2010	Variations
Chiffre d'affaires	4 787	4 307	479
Marge opérationnelle (MOP)	125	51	75
<i>MOP / CA</i>	2,6%	1,2%	
Résultat opérationnel courant	-76	-146	70
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-181	-263	82

Faits marquants

- Au premier semestre 2011 la branche SNCF Geodis a poursuivi le déploiement du schéma directeur pour un Transport Écologique de Marchandises et la mise en place du dispositif MultiLots/MultiClients.
- L'intégration à partir de janvier 2011 de Lorry-Rail dans les comptes de la branche a renforcé le pôle Multi-Modal.
- Lorry-Rail a annoncé le lancement pour l'automne 2011 d'une nouvelle route entre l'Espagne et la Suède, assurant dans un premier temps trois allers-retours par semaine. Cette liaison de 2 000 km permettra de raccourcir le temps de parcours de 24 heures par rapport à la route.
- Geodis s'est porté acquéreur le 1er juin 2011 de la société One Source Logistics (OSL) qui opère aux Etats-Unis. OSL, qui réalise un chiffre d'affaires de 13 MUSD, est un organisateur de transports routiers et sera rattaché à la division Freight Forwarding.
- Geodis lance Distripolis, la nouvelle logistique urbaine. Ce mode d'organisation du transport urbain de marchandises s'inscrit dans la démarche du Grenelle de l'Environnement et permet de développer une logistique du dernier kilomètre plus soucieuse de l'environnement.
- Une table ronde rassemblant tous les acteurs du fret ferroviaire s'est tenue le 30 mai 2011 avec comme objectif d'identifier les points de blocage à lever pour atteindre l'objectif de 25% de transports alternatifs à la route d'ici 2022. Le gouvernement a confirmé une série de mesures destinées à lever à court terme les freins au développement du fret ferroviaire.

Résultats du premier semestre 2011

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2011 est en hausse de 479 M€ (+11,1%) par rapport à 2010. Cette évolution s'explique par :

- un effet périmètre pour +195 M€ (*le détail des variations de périmètre figure dans le point 1.1*),
- un effet change pour +13 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 6,3% (+270 M€).

A l'exception de Fret SNCF dont l'activité est en recul limité de 13 M€, le chiffre d'affaires est en progression sur toutes les divisions de la branche avec notamment +65 M€ sur le Freight Forwarding, +63 M€ sur les transporteurs ferroviaires hors Fret SNCF, +51 M€ sur la logistique, et +48 M€ sur la messagerie.

▪ Marge opérationnelle

La progression de la marge opérationnelle de 75 M€ s'explique par un effet périmètre pour 9 M€.

A périmètre constant, la marge opérationnelle progresse de 65 M€ dont 20 M€ sur l'activité Offre globale et 32 M€ sur le pôle Transports ferroviaires de marchandises du fait de la maîtrise des charges de Fret SNCF.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant suit la même tendance que la marge opérationnelle (+70 M€ à -76 M€).

▪ Investissements incorporels et corporels sur fonds propres

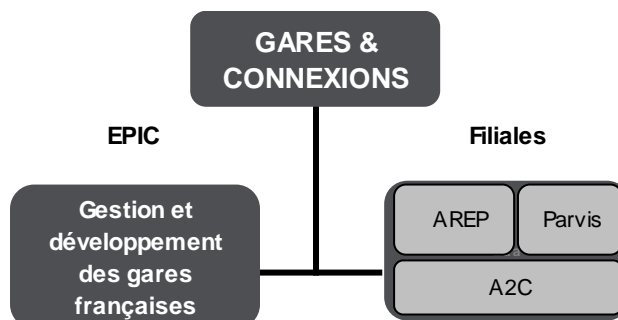
La baisse de 82 M€ des investissements (98 M€ à périmètre et taux de change constants) concerne Captrain pour 56 M€ (acquisition en 2010 de locomotives électriques) et Fret SNCF pour 25 M€ (ralentissement des acquisitions de matériel roulant BB 75000).

Perspectives du deuxième semestre 2011

Dans la continuité du premier semestre, le second semestre 2011 devrait se caractériser par la poursuite de l'amélioration de la rentabilité des divisions et de la réduction des foyers de perte, avec :

- pour Geodis :
 - le redressement des marges de chaque division fondé sur le développement commercial et la maîtrise des coûts ;
 - la poursuite des projets de transformation.
- pour STVA, la poursuite du redressement et du développement de l'Allemagne.
- pour Fret SNCF, la mise en oeuvre des mesures intrinsèques de restructuration (création des entités, offre MultiLots/MultiClients, refonte du processus de production et de commercialisation, réorganisation des dessertes, réduction des coûts de structure...).
- pour les gestionnaires d'actifs, la consolidation du pôle wagons autour d'Ermewa et le développement de l'activité d'Akiem.
- pour les transporteurs ferroviaires, la restauration et la stabilisation des équilibres économiques des filiales.
- pour le multimodal la poursuite du déploiement des offres.

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 2011	1er semestre 2010	Variations
Chiffre d'affaires	574	541	33
Marge opérationnelle (MOP)	94	69	26
<i>MOP / CA</i>	16,4%	12,7%	
Résultat opérationnel courant	45	22	23
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	-42	-56	14

Faits marquants

- La branche poursuit le développement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) avec la signature des conventions de financement des PEM de Cannes et de Nice et l'inauguration de celui de Cagnes-sur-Mer ; ces installations sont cofinancées par les régions, les conseils généraux, l'Etat et SNCF.
- Un appel d'offres pour l'installation de centres d'affaires en gare (Bordeaux, Nancy, Le Mans, Angers, Amiens, Lille-Flandres) a été lancé au premier semestre 2011.
- L'ARAF mène actuellement des travaux sur les règles de la séparation comptable au sein de SNCF de l'activité de gestion des gares de voyageurs.
- Un protocole d'études a été signé avec RFF et la Société du Grand Paris pour les 30 gares d'interconnexion concernées par le futur réseau du Grand Paris.
- AREP a signé une convention portant sur la conception de l'urbanisme du centre d'innovation de Skolkovo situé à 15 km de Moscou.

Résultats du premier semestre 2011

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en progression de 33 M€ (+6,1%). Cette évolution provient essentiellement de l'augmentation des prestations de base facturées aux entreprises ferroviaires (+15 M€) et de la hausse des redevances des commerces en gare (+7 M€).

- Marge opérationnelle

La progression de la marge opérationnelle de 26 M€ est directement liée à la croissance du chiffre d'affaires.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant suit la même tendance que la marge opérationnelle (+23 M€ à +45 M€).

- Investissements incorporels et corporels sur fonds propres

Les investissements n'ont pas connu d'évolution significative en 2011 ; ils ont principalement concerné les opérations de rénovation des gares de Paris-Lyon et Paris-Saint-Lazare et la construction des gares nouvelles de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Perspectives du deuxième semestre 2011

Le second semestre 2011 sera marqué par :

- l'ouverture des deux gares nouvelles de Belfort et Besançon et de la nouvelle plateforme jaune de Paris-Lyon dans le cadre de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône en décembre ;
- la parution du décret « Infrastructures de services » précisant la nature des prestations, le cadre tarifaire applicable et le modèle de gouvernance associé à l'activité de gestion des gares de voyageurs.

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 premier semestre 2011 a été marqué par le lancement de plans de fiabilisation de la production devant permettre :

- de mieux maîtriser le couple disponibilité – fiabilité ;
- de mieux maîtriser les relations entre acteurs exploitation - maintenance en période climatique difficile (fortes chaleurs, feuilles mortes, hivers rigoureux).

Les principales opérations concernent :

- la montée en charge du dispositif Impact TGV[®] Sud-Est visant à améliorer la régularité de l'axe ;
- le lancement d'un projet d'hivernisation-fiabilisation de 333 locomotives électriques dont le but est d'améliorer leur fiabilité dans des conditions climatiques dégradées. Ce projet se déroulera en 2011 et 2012 ;
- l'installation sur 50 rames du RER D d'un dispositif visant à limiter les enrayements et donc les opérations de maintenance ;
- le plan robustesse TER qui se traduit par un ensemble d'actions pour sécuriser la fiabilité du matériel sur les lignes à enjeux ;
- des travaux complémentaires d'hivernisation sur les matériels TGV[®] et TER ;
- le réexamen des systèmes de production sur plusieurs lignes Transilien.

b) Traction

L'activité de la Traction a été marquée au premier semestre 2011 par une productivité en amélioration ainsi qu'un nombre de journées de service non couvertes en recul.

La mise en place du service annuel 2012 s'accompagnera d'une légère augmentation du plan de transport des activités voyageurs (+0,7 %).

c) Immobilier

Le début de l'exercice 2011 a été marquée par :

- la validation par RFF des tarifs 2010 pour la convention prestations de services (CPS) et la convention financière (CFI), permettant de régulariser la facturation due au titre de 2010 ;
- des cessions importantes à Metz et Tours et la vente de terrains à ICF Atlantique, ICF Est et ICF La Sablière.

d) Transport maritime

Dans un marché dominé par le fret routier et marqué par des prix du pétrole à nouveau très élevés, l'activité de SeaFrance a connu en 2011 des performances contrastées caractérisées par :

- un nombre de traversées réalisées en augmentation de 0,8% par rapport à 2010 et une capacité offerte, exprimée en unités camions, fléchissant de 0,4% ;
- un volume camions supérieur de 11,5% à 2010, dans un marché ayant crû en un an de 5,1% mais restant en retrait de 11,7% par rapport aux résultats précédant la crise de 2007 ;
- un nombre de voitures inférieur de 9,5% à 2010, dans un marché en régression de 2,4% ;
- un taux de remplissage en sensible amélioration, s'établissant à 71,7% contre 66,5% en 2010.

3. Investissements incorporels et corporels et endettement net

3.1. Investissements incorporels et corporels

(En millions d'euros)		1er semestre 2011	1er semestre 2010	Evolution	
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres	A	-1 126	-960	-166	17%
Cessions nettes	B	144	317	-174	-55%
Investissements incorporels et corporels sur fonds propres nets des cessions	A + B	-982	-643	-340	53%

Les investissements incorporels et corporels sur fonds propres sont en progression de +181 M€ par rapport à 2010, à 1 141 M€. A périmètre et taux de change constants la hausse s'établit à +135 M€ ; la baisse des investissements constatée sur la branche SNCF Geodis (2010 avait notamment été marqué par l'acquisition de locomotives électriques par Captrain et de locomotives diesel par Fret SNCF) a été plus que compensée par l'augmentation constatée sur les autres branches du Groupe, notamment SNCF Voyages (renouvellement des rames Eurostar et TGV®) et SNCF Proximités (matériel Francilien).

La diminution des cessions nettes est principalement impactée par :

- des cessions immobilières nombreuses en 2010 (-148 M€ dont le site de Batignolles et des biens immobiliers à Paris et à Lyon) ;
- la cession des lignes haute tension à RTE au premier semestre 2010 (80 M€).

3.2. Endettement net du Groupe

(En millions d'euros)	30/06/2011	31/12/2010	Evolution
Dettes non courantes	15 730	16 386	-656
Créances non courantes	-5 800	-6 771	971
Dettes nettes non courantes	9 930	9 615	315
Dettes courantes	6 996	5 985	1 011
Créances courantes	-8 162	-7 101	-1 062
Dettes nettes courantes	-1 167	-1 116	-51
Endettement net	8 763	8 499	264
<i>Gearing</i>	1,2	1,2	

L'endettement net s'élève à 8,8 milliards d'euros au 30 juin 2011, soit un gearing de 1,2 (versus 1,2 fin 2010). Le ratio CAF sur dette nette passe de 17% à fin 2010 à 21% à fin juin 2011 (calculé sur 12 mois glissants).

L'augmentation de l'endettement net de 0,3 milliard d'euros par rapport au 31 décembre 2010 s'analyse comme suit :

	(en M€)
Endettement net à l'ouverture	8 499
CAF	-1 056
Investissements sur fonds propres	1 141
Cessions nettes	-144
Croissance externe nette	11
Variation de BFR d'exploitation	407
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-68
Autre (dividendes reçus des SME, BFR d'impôt, ...)	-28
Endettement net à la clôture	8 763

3.3. Sources de financement et gestion de la dette

La dette non courante diminue de 0,7 milliard d'euros et la dette courante augmente de 1,0 milliard d'euros.

Les variations proviennent essentiellement :

- de l'émission de trois emprunts obligataires pour 0,9 milliard d'euros ;
- du remboursement de plusieurs emprunts pour 0,3 milliard d'euros ;
- de la diminution de la trésorerie passive pour 0,1 milliard d'euros ;
- de la variation de juste valeur des passifs financiers pour -0,1 milliard d'euros.

L'EPIC assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du Groupe. Il porte en effet 88% de l'endettement externe du Groupe à fin juin 2011.

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	28-avr-11
Moody's	Aa1	Stable	01-juil-11
Fitch	AAA	Stable	09-mars-11

La créance financière est stable, la part non courante diminuant de 1,0 milliard d'euros tandis que la part courante augmente de 1,1 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 la note 21 dans les comptes consolidés annuels 2010.

4. Etat de situation financière consolidé et ratios

<i>(En millions d'euros)</i>	30/06/2011	31/12/2010
Ecart d'acquisition	1 596	1 607
Immobilisations incorporelles	1 417	1 430
Immobilisations corporelles	17 097	16 976
Actifs financiers non courants	6 092	7 049
Titres mis en équivalence	523	373
Impôts différés actifs	1 061	1 094
Actifs non courants	27 785	28 528
Actifs d'exploitation	7 939	7 422
Actifs financiers courants	3 525	2 392
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 637	4 708
Actifs courants	16 102	14 522
Actifs détenus en vue d'être cédés	370	337
TOTAL DE L'ACTIF	44 257	43 387
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 973	1 237
Résultat net de l'exercice	558	697
Capitaux propres Groupe	7 502	6 905
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	61	80
Capitaux propres totaux	7 563	6 985
Engagements envers le personnel non courants	1 735	1 752
Provisions non courantes	783	950
Passifs financiers non courants	15 730	16 386
Impôts différés passifs	450	468
Passifs non courants	18 698	19 557
Engagements envers le personnel courants	83	83
Provisions courantes	192	209
Dettes d'exploitation	10 346	10 196
Passifs d'exploitation	10 622	10 489
Passifs financiers courants	6 996	5 985
Passifs courants	17 617	16 473
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	378	372
TOTAL DU PASSIF	44 257	43 387
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,2</i>	<i>1,2</i>
<i>Capacité d'autofinancement / Endettement net</i>	<i>21%</i>	<i>17%</i>

L'état de situation financière enregistre les variations suivantes entre fin décembre 2010 et fin juin 2011 :

- l'augmentation des titres mis en équivalence s'explique pour 140 M€ par la création du nouveau Systra au 30 juin 2011 (*voir point 1.3 des événements majeurs du premier semestre*) ;
- la dégradation du besoin en fonds de roulement pour 368 M€ ;
- l'augmentation des capitaux propres du Groupe qui intègre principalement le résultat de la période (558 M€) ;
- la diminution des provisions en lien avec le règlement du litige avec RTE pour 106 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)	1er semestre 2011	1er semestre 2010	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	1 515	1 433	82
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	430	461	-30
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	1 085	972	113
Travaux pour RFF	731	705	26
Total RFF	2 246	2 137	108
Compensations tarifaires régionales	217	197	20
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	1 888	1 784	104
Total Régions et STIF	2 105	1 981	124
Presse	2	2	0
Tarifs sociaux	32	34	-1
Défense	75	92	-17
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	119	0	119
Total Etat	229	128	101
TOTAL	4 580	4 247	334

a) Prestations de services pour RFF

L'évolution de la rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure découle de la renégociation des conventions conclues avec RFF pour l'entretien et l'exploitation du réseau.

La variation des travaux pour RFF (+26 M€) est principalement due à l'augmentation de la facturation relative à la convention fournitures, consécutivement à l'accord intervenu avec RFF sur les conventions 2009 et 2010.

b) Prestations de services pour les Régions et le STIF

La progression de ce poste par rapport à 2010 (+124 M€) s'explique essentiellement par l'augmentation des prestations facturées au forfait aux Autorités Organisatrices.

c) Prestations de services pour l'Etat

L'augmentation des prestations de services pour l'Etat s'explique principalement par la nouvelle convention sur les Trains d'Equilibre du Territoire.

5.2. Subventions et compensations de charges financières et sociales

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

(En M€)	1er semestre 2011	1er semestre 2010	Variation
Subventions d'exploitation	23	27	-5
Encaissement sur actifs financiers de concession	127	243	-116
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	87	242	-155
Total	236	513	-276

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

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

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

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

Au compte de résultat les subventions d'investissement relatives aux immobilisations corporelles et incorporelles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

6. Volet social

6.1. Effectifs moyens

	30/06/2011	30/06/2010 (1)	Variation		Variation hors effet périmètre (2)	
			%	Effectifs	%	Effectifs
Branche SNCF Infra	52 711	53 200	-0,9%	-488	-1,0%	-523
Branche SNCF Proximités	61 154	53 749	+13,8%	7 405	-0,4%	-193
<i>dont groupe Keolis</i>	45 149	37 989	+18,8%	7 160		
Branche SNCF Voyages	26 274	26 182	+0,4%	92	-2,8%	-725
Branche SNCF Geodis	47 079	46 571	+1,1%	508	-1,4%	-661
<i>dont groupe Geodis</i>	30 300	28 554	+6,1%	1 746		
Gares & Connexions	1 629	1 320	+23,4%	309	+23,4%	309
Fonctions communes et participations	54 172	54 846	-1,2%	-674	-1,2%	-674
TOTAL	243 020	235 868	+3,0%	7 152	-1,0%	-2 467

(1) Effectif corrigé du transfert de Téoz de la branche SNCF Voyages vers la branche SNCF Proximités.

(2) Effets périmètre :

- branche SNCF Infra : acquisition Afacor (+35) ;
- branche SNCF Proximités : prise de contrôle de Keolis au 1^{er} février 2010 (un mois d'effectif soit +7 598) ;
- branche SNCF Voyages : création et intégration d'Eurostar International Limited (+780) et acquisition de Findworks Technologies (+30) et Expretio (+7) ;
- branche SNCF Geodis : principalement acquisitions de Giraud et Ciblex (+1 169).

Hors effet périmètre, les variations significatives concernent :

- une diminution de l'effectif des branches SNCF Infra (-523) et SNCF Voyages (-725) traduisant les gains de productivité réalisés ;
- une diminution de l'effectif de la branche SNCF Geodis (-661) ; l'impact des réorganisations engagées au sein de Fret SNCF a été en partie compensé par la hausse de l'effectif de Geodis, expliquée par la croissance de son activité ;
- une hausse de l'effectif de Gares & Connexions (+309), dont la structure se développe depuis sa création le 1^{er} janvier 2010 ;
- une baisse de l'effectif des Fonctions communes et participations, impactée par l'effet de la restructuration de la compagnie SeaFrance (-389) et les diminutions d'effectif au sein de l'EPIC (-351, essentiellement dans les domaines Matériel et Traction).

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

	1 ^{er} semestre 2011	2010	2009	2008	2007	2006
Société-mère ⁽¹⁾	155 400	157 894	161 771	163 485	166 213	168 386
Filiales	87 620	83 084	38 326	37 854	35 332	33 356
TOTAL	243 020	240 978	200 097	201 339	201 545	201 742

(1) y compris effectif détaché.

6.2. Principaux accords signés au premier semestre 2011

Les principaux accords collectifs signés au premier semestre 2011 sont les suivants :

- accord sur l'évolution de la rémunération signé le 10 mai 2011,
- accord sur la convergence des primes de travail des agents sédentaires signé le 10 mai 2011.

7. Enjeux et perspectives 2011

7.1. Perspectives

Si l'activité domestique voyageurs en juin et sur les premières semaines de juillet est plutôt encourageante, les prévisions économiques sur la fin d'année 2011 ne montrent pas de reprise économique franche sur la zone Euro et restent incertaines compte tenu de la crise de la dette, du cours des principales matières premières et des évolutions des principales devises et taux d'intérêts.

Le groupe est légèrement en avance sur son plan de marche visant à revenir à une situation financière durablement soutenable, globalement comme pour chacune de ses branches, à échéance 2015.

Cependant, le maintien de ses perspectives en la matière impose de poursuivre le règlement systématique de toutes les difficultés structurelles :

- l'aboutissement du Schéma Directeur pour un Nouveau Transport Ecologique de Marchandises ;
- l'établissement d'un modèle économique pérenne de l'activité TGV® ;
- et la garantie de l'équité concurrentielle pour l'ensemble des entreprises ferroviaires y compris SNCF, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

7.2. Enjeux

Le groupe a présenté le 28 juillet 2011 à son conseil d'administration son plan d'affaires 2012-2016. Ce plan s'inscrit dans la continuité de celui présenté en juillet 2010 et confirme les objectifs financiers énoncés à cette date à savoir revenir à une structure financière soutenable à l'horizon 2015-2016 tant pour le Groupe que pour chacune des branches prises individuellement.

L'atteinte des objectifs financiers repose sur les hypothèses suivantes :

- la croissance des marchés pour tous les métiers du Groupe dans les années à venir ;
- le dynamisme des activités internationales (Keolis, Geodis et LGV européennes) ;
- le redressement progressif des trois déficits : CGI, TET et transport ferroviaire de marchandises ;
- des hypothèses d'ouverture des marchés ferroviaires domestiques à la concurrence, qui représentent environ un tiers du chiffre d'affaires du groupe en 2011. L'ouverture à la concurrence nécessite de mettre en avant les adaptations nécessaires et ne peut se faire que dans un cadre social harmonisé ;
- des projets d'acquisitions sur la période dont le financement sera assuré par des arbitrages d'actifs.

Au-delà des objectifs financiers, ce plan dessine les contours d'un groupe SNCF qui regroupe l'ensemble des métiers de transports (voyageurs ou marchandises), de gestion des infrastructures des gares et de gestionnaire délégué de l'infrastructure ferroviaire et qui, tout en s'adaptant aux changements de son environnement, en diversifiant ses métiers et en s'internationalisant, demeure le pivot du système ferroviaire français.

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.

Ces cinq comités permanents ont été complétés par un comité de cohérence économique et sociale temporaire, mis en place à compter du 27 octobre 2010 pour une durée de un an renouvelable. L'objectif de ce comité est d'éclairer le conseil sur les enjeux sociaux et humains des principaux projets de transformation de l'entreprise et plus globalement de sa stratégie.

2. L'équipe dirigeante

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

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.