

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 31 JUILLET 2014

GROUPE SNCF

30 juin 2014

RAPPORT SEMESTRIEL
D'ACTIVITÉ

et

COMPTES CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS RÉSUMÉS



30 juin 2014

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS En millions d'euros



SOMMAIRE

Le groupe SNCF en 2014	2
1. Événements majeurs du premier semestre	2
2. Chiffres clés.....	4
3. Événements postérieurs à la clôture.....	5
Résultats et situation financière du groupe	6
1. Commentaire général sur les résultats du groupe	6
2. Activités et résultats des branches	10
3. Investissements nets 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.....	26
7. Enjeux et perspectives	28
Gouvernement d'entreprise.....	29
1. Le conseil d'administration.....	29
2. L'équipe dirigeante.....	30

LE GROUPE SNCF EN 2014

1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE

1.1. REPRISE DE PERTE DE VALEUR

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

Les informations détaillées sont présentées en note 1.2.3 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.2. RÉFORME DU FERROVIAIRE

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire a été adopté par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014. Le processus parlementaire s'est poursuivi en séance publique au Sénat qui a voté le projet de loi le 10 juillet 2014. La loi a été adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et devrait être promulguée par le président de la République courant août 2014, après la décision du Conseil constitutionnel, s'il était saisi. La réforme est articulée autour de cinq objectifs :

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

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

- L'actuel EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), future SNCF Mobilités continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Geodis ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), future SNCF Réseau réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé par la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

Les contours des éléments transférés entre les actuels Société Nationale des Chemins de fer Français et Réseau Ferré de France vers les futurs SNCF Réseau et EPIC de tête seront définis et finalisés dans des décrets d'application sur le second semestre.

Compte tenu des éléments ci-dessus, les critères d'application d'IFRS 5 n'étant pas remplis au 30 juin 2014, aucun élément n'a été reclassé en actif destiné à être cédé dans l'état de situation financière ni en résultat des activités abandonnées dans le compte de résultat.

1.3. MOUVEMENT SOCIAL

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

2. CHIFFRES CLÉS

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013
Chiffre d'affaires	16 014	16 010
Marge opérationnelle	1 069	1 296
Résultat opérationnel courant	252	501
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	517	1 143
Résultat financier	-199	-144
Résultat net - part du groupe	224	865
Capacité d'autofinancement	764	941
Investissements nets	1 097	1 004
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	269	523
ROCE (1)	4,2%	7,3%
Effectifs	244 065	243 580

(1) ROCE ou return on capital employed = résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence sur capitaux employés moyens.

Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens. Le ROCE présenté ici a été calculé sur 12 mois glissants.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	31/12/2013
Endettement net	7 884	7 391

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Outre l'adoption définitive de la loi portant réforme du ferroviaire le 22 juillet 2014 (voir note 2 des comptes consolidés semestriels résumés), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1. GAIN DU MÉTRO AUTOMATIQUE DE LONDRES « DOCKLANDS LIGHT RAIL » (DLR)

Transport for London (TfL) a choisi le partenariat réunissant Keolis (70%) et Amey (30%) pour exploiter son réseau de métro automatique, Docklands Light Rail (DLR). Le contrat, d'une durée initiale de 7 ans, démarrera le 7 décembre 2014. Il générera un chiffre d'affaires cumulé de 883 M€ (700 M£).

3.2. REMISE À LA JUSTICE DES RAPPORTS D'EXPERTISE SUR LA CATASTROPHE DE BRÉTIGNY

Presque un an après le déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonnes), deux rapports d'expertise ont été présentés à la justice le 6 juillet 2014. Ces rapports, dont des extraits ont été publiés dans la presse, ne sont pas en la possession de RFF ni de SNCF. La plus grande prudence s'impose dans leur interprétation. Ils sont présentés comme prolongeant les premières conclusions du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) émises le 10 janvier 2014. Ils confirmeraient également des hypothèses présentées par RFF et SNCF à la suite d'expertises internes sur l'origine immédiate de la catastrophe. Enfin, ils s'ajoutent à d'autres constatations existantes et à venir. Toutes les expertises feront l'objet d'un débat contradictoire dans le cadre du débat judiciaire.

Depuis un an RFF et SNCF ont mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, SNCF s'est engagée, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. 124 propositions d'indemnisation ont été présentées.

À titre préventif, SNCF et RFF ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

3.3. COLLISION À DENGUIN

Le jeudi 17 juillet 2014, le TER 867285 parti de Pau et à destination de Dax, a heurté l'arrière du TGV 8585 qui relie Tarbes à Paris-Montparnasse. Le choc s'est produit à côté de la gare de Lescar, à 14 km de Pau. L'accident a fait 40 blessés, dont 13 hospitalisés, parmi lesquels 4 dans un état grave, mais tous hors de danger. 175 passagers se trouvaient dans le TGV et 80 dans le TER. Ils ont tous été pris en charge. Les voyageurs qui le souhaitaient ont poursuivi leur voyage par train de nuit, bus et taxi vers leur destination.

A la suite de l'accident, trois enquêtes ont été déclenchées pour en déterminer les causes exactes : celle du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, l'enquête judiciaire ouverte par le procureur de la République et l'enquête interne conjointe SNCF-RFF.

Des mesures locales et nationales immédiates ont été décidées, dont certaines déjà mises en œuvre et d'autres sujettes à l'aval des autorités judiciaires.

Cet événement survenu postérieurement à la clôture semestrielle est sans lien avec des situations qui existaient au 30 juin 2014. Il n'a pas d'incidence sur les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe. Les conséquences financières pour SNCF restent à évaluer sur le second semestre.

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variation 2014 vs 2013	
Chiffre d'affaires	16 014	16 010	5	0,0%
Péages	-1 859	-1 792	-67	3,8%
Achats et charges externes hors péages	-5 995	-5 887	-108	1,8%
Impôts et taxes	-569	-567	-3	0,5%
Charges de personnel	-6 780	-6 685	-95	1,4%
Autres produits et charges	259	216	42	19,5%
Marge opérationnelle	1 069	1 296	-227	-17,5%
Dotations aux amortissements	-764	-731	-33	4,5%
Variation nette des provisions	-54	-63	10	-15,5%
Résultat opérationnel courant	252	501	-250	-49,8%
Résultat de cession d'actifs	110	74	36	48,8%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	-	-1	1	-100,0%
Pertes de valeur	138	546	-409	-74,8%
Résultat opérationnel	500	1 121	-622	-55,5%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	17	22	-5	-21,3%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	517	1 143	-626	-54,8%
Coût financier des avantages du personnel	-46	-23	-23	103,0%
Coût de l'endettement financier net et autres	-153	-122	-31	25,8%
Résultat financier	-199	-144	-55	38,0%
Résultat avant impôt	317	999	-681	-68,2%
Impôt sur les résultats	-84	-123	39	-31,9%
Résultat net des activités ordinaires	234	876	-642	-73,3%
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	-1	1	-96,2%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-9	-11	1	-11,7%
Résultat net - Part du groupe	224	865	-641	-74,1%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	6,7%	8,1%		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	1,6%	3,1%		
<i>ROCE (1)</i>	4,2%	7,3%		

(1) Définition du ROCE donnée dans les Chiffres clés.

1.1. Comparabilité des comptes

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

<i>en millions d'euros</i>		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
Branche SNCF Proximités	Variation de périmètre 2013 ⁽¹⁾ Acquisition Pirnay	0,5
	Variation de périmètre 2014 Acquisition De Turck BVBA	2,4
	Variation des taux de change	-41,7
Branche SNCF Voyages	Variations de périmètre 2013 ⁽¹⁾ Cession Findworks	-4,8
	Autres variations de périmètre	0,4
	Variation de périmètre 2014 Cession Avanti	-0,8
	Variation des taux de change	-0,8
Branche SNCF Geodis	Variations de périmètre 2013 ⁽¹⁾ Acquisitions Captrain Suède et Danemark	0,7
	Autres variations de périmètre	-0,2
	Variation des taux de change	-81,9
Fonctions communes et Participations	Variations de périmètre 2013 ⁽¹⁾ Changement de méthode de consolidation Eurailtest	-1,6
	Changement de méthode de consolidation Orféa	-0,1
Total des effets périmètre et change		-127,6

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

1.2. Résultats du premier semestre 2014

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF, stable par rapport au premier semestre 2013, s'élève à 16 014 M€ à fin juin 2014.

Il est mouvementé par :

- un effet périmètre pour -3 M€ (*voir 1.1*),
- un effet change pour -124 M€ (*voir 1.1*),
- une variation organique pour le groupe de +132 M€ (+0,8%) ; celle des branches est la suivante :

• SNCF Infra	+84 M€, +3,4%
• SNCF Proximités	+118 M€, +2,0%
• SNCF Voyages	-91 M€, -3,1%
• SNCF Geodis	+26 M€, +0,6%
• Gares & Connexions	+11 M€, +9,0%

1.2.2 Marge opérationnelle

À 1 069 M€ en 2014, la marge opérationnelle se dégrade de 227 M€, soit de 17,5%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 8,1% à 6,7% entre 2013 et 2014.

La marge opérationnelle a été affectée à hauteur d'environ 170 M€ par le mouvement social du mois de juin 2014 (*voir point 1.3 des événements majeurs du premier semestre*).

en millions d'euros	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variation 2014 vs 2013		Variation 2014 vs 2013 à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	16 014	16 010	5	0,0%	132	0,8%
Charges de personnel	-6 780	-6 685	-95	1,4%	-121	1,8%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-5 183	-5 071	-112	2,2%	-213	4,2%
Péages	-1 859	-1 792	-67	3,8%	-67	3,8%
Energie de traction et carburant	-554	-600	46	-7,7%	45	-7,4%
Impôts et taxes	-569	-567	-3	0,5%	-4	0,7%
Marge opérationnelle (MOP)	1 069	1 296	-227	-17,5%	-229	-17,7%
Taux MOP / CA	6,7%	8,1%				

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

Les **charges de personnel** augmentent de 121 M€, soit +1,8% ; cette évolution résulte principalement de la hausse des frais de personnel moyens par salarié de 1,7%.

Les **achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges** augmentent de 213 M€ (+4,2%). La hausse du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), calculé en 2014 par application d'un taux de 6% sur la masse salariale éligible contre 4% en 2013, a un effet favorable sur ce poste. En excluant cet élément, la hausse des achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges s'établit à +5,2%.

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

La hausse des **péages** de 67 M€ (+3,8%) est notamment due pour 106 M€ à un effet prix défavorable sur les péages RFF payés par l'EPIC SNCF et pour 40 M€ à un effet volume favorable sur ces mêmes péages.

Les achats d'**énergie de traction et carburant** diminuent de 45 M€ (-7,4%) ; l'essentiel de cette évolution résulte d'effets prix et volume favorables sur le poste énergie de traction électrique et thermique.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 252 M€, en baisse de 250 M€ par rapport à 2013.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 3,1% en 2013 à 1,6% en 2014.

L'augmentation de 33 M€ des dotations aux amortissements résulte principalement de la reprise de perte de valeur enregistrée en mai 2013 sur SNCF Infra – Maintenance et travaux (33 M€) et de l'effet des mises en service de nouvelles immobilisations net de celui des immobilisations totalement amorties (31 M€). En revanche la dépréciation des actifs TGV constatée fin 2013 a eu comme conséquence une baisse des dotations aux amortissements de 43 M€.

La variation nette des provisions est une dotation de 54 M€ à fin juin 2014, à comparer à une dotation de 63 M€ à fin juin 2013.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 622 M€ et s'établit à +500 M€.

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

En 2014 le poste **pertes de valeur** (+138 M€) se compose essentiellement de la reprise de perte de valeur sur les moyens de production du fret ferroviaire (*voir point 1.1 des événements majeurs du premier semestre*). Les comptes 2013 avaient été notamment affectés par la reprise de perte de valeur sur SNCF Infra – Maintenance et travaux.

1.2.5 Résultat financier

Le résultat financier se dégrade de 55 M€ ; retraité des effets négatifs de juste valeur il baisse de 24 M€. Cette évolution est principalement liée à la baisse du taux d'actualisation de la provision pour avantages du personnel (2,30% en 2014 contre 2,55% en 2013).

1.2.6 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats diminue de 39 M€ entre 2013 et 2014 en lien avec la baisse du résultat avant impôt du groupe d'intégration fiscale SNCF.

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

1.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 224 M€, contre un gain de 865 M€ en 2013, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 9 M€.

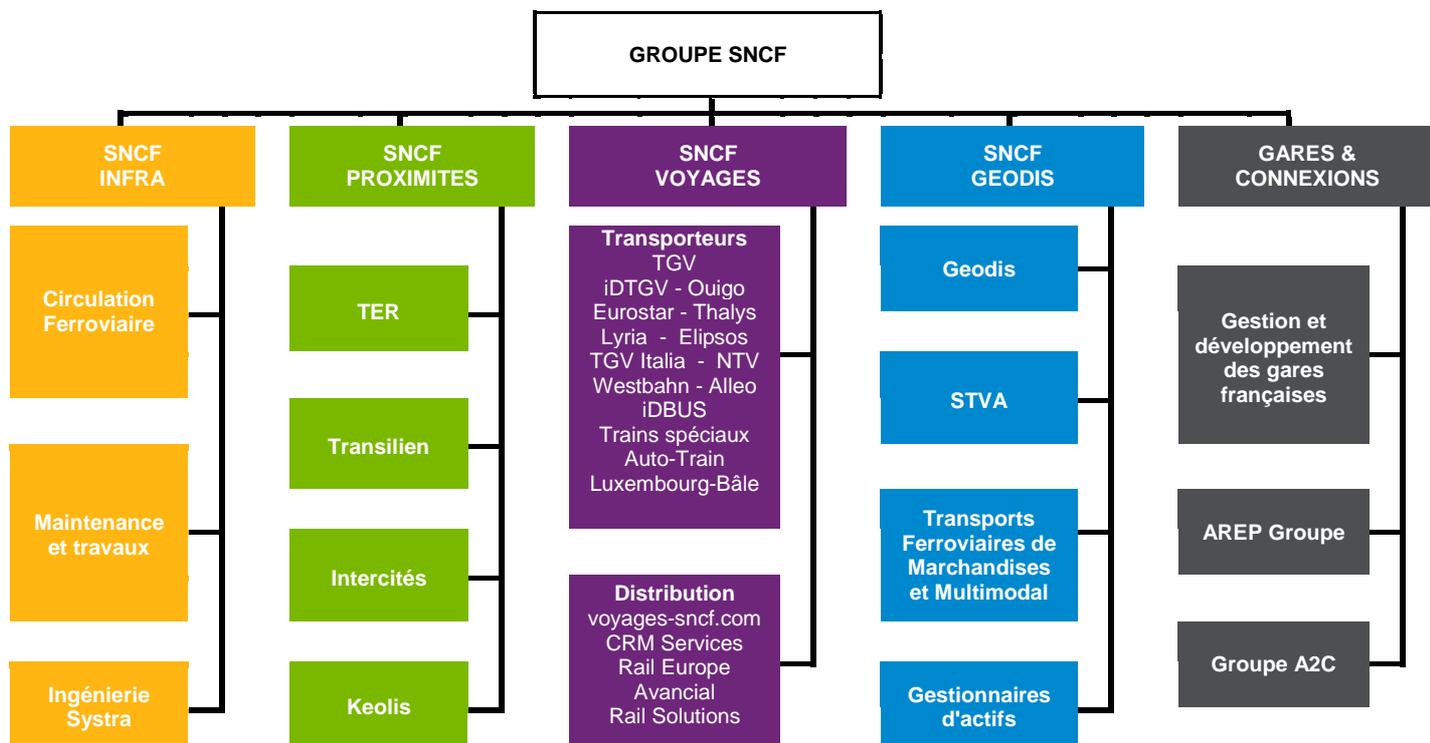
La dégradation de 641 M€ du résultat est imputable à hauteur de 414 M€ à des éléments non récurrents constitués principalement de la variation des pertes de valeur constatées (409 M€). L'analyse des pertes de valeur figure dans le point 1.2.4. (*voir ci-dessus*).

Le résultat net récurrent se dégrade de 226 M€ et s'établit à +58 M€ à fin juin 2014.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) recule de 7,3% à 4,2%.

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.



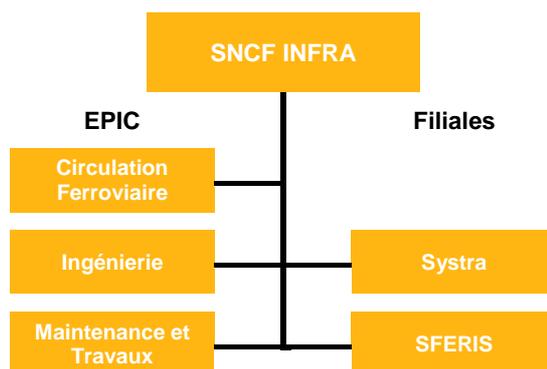
Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant, au résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence et aux investissements nets des composantes du groupe s'établissent comme suit (les données financières par branche figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif groupe) :

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes et Participations	Groupe
Chiffre d'affaires	2 593	5 879	2 849	4 385	137	171	16 014
Marge opérationnelle	60	292	259	190	121	148	1 069
Résultat opérationnel courant	5	81	96	11	49	11	252
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5	89	101	12	49	14	269
Investissements nets	-61	-400	-244	-107	-98	-186	-1 097

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

A compter de 2014 la direction du groupe suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque branche (contributif groupe) et non plus le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chacune d'elles. De ce fait, le chiffre d'affaire présenté dans les analyses par branche est un chiffre d'affaires externe. Par souci de comparabilité, les données 2013 publiées ont été retraitées en conséquence.

2.1. BRANCHE SNCF INFRA



La branche SNCF Infra regroupe les activités :

- de gestionnaire délégué du réseau ferroviaire pour le compte de Réseau Ferré de France (gestion des circulations et entretien du réseau) ;
- d'ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (Systra).

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	2 593	2 509	84
Marge opérationnelle (MOP)	60	68	-8
<i>MOP / CA</i>	2,3%	2,7%	
Résultat opérationnel courant	5	48	-44
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5	47	-43
Investissements nets	-61	-69	7

(1) Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

Faits marquants

- Le premier semestre a été marqué par l'aboutissement de deux chantiers majeurs : la modernisation du sillon alpin sud entre Chambéry et Valence et l'ouverture de la ligne de tram-train reliant Nantes à Châteaubriant.
- L'activité, toujours soutenue, s'est portée principalement sur des opérations de maintenance et de régénération des lignes les plus structurantes du réseau, tout particulièrement en Ile-de-France (lignes A, C et E du RER, lignes de la banlieue de Paris-Saint-Lazare) mais aussi en province (Marseille – Toulon, Dijon – Dôle, Paris – Rouen – Le Havre notamment). Par ailleurs, d'importants travaux ont eu lieu au nord de Bordeaux dans la perspective du raccordement au réseau existant de la future ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique.
- La branche SNCF Infra et Réseau Ferré de France (RFF) ont associé en début d'année l'ensemble des collaborateurs et des parties prenantes du futur gestionnaire unique de l'infrastructure (entreprises ferroviaires, autorités organisatrices, associations) à l'élaboration du projet d'entreprise de la nouvelle organisation (projet Réseau 2020).
- La branche a renforcé son positionnement à l'international par l'intermédiaire de sa filiale Systra qui s'est vue attribuer le contrat de management de projet et de supervision de la réalisation de la phase 1 du métro de Doha au Qatar. Par sa filiale SNCF Infra LBA, la branche a également pris part à la création d'une société chargée de fabriquer des composants caténaires pour le réseau à grande vitesse chinois.

Résultats du premier semestre 2014

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2014 de la branche SNCF Infra progresse de 84 M€ (+3,4%) à 2 593 M€.

Cette croissance est principalement portée par les activités d'entretien et de rénovation du réseau.

- Marge opérationnelle

Le recul de la marge opérationnelle de la branche SNCF Infra (-8 M€) est essentiellement due à la diminution en 2014 d'effets non récurrents favorables liés aux relations avec RFF.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant, en dégradation de 44 M€, est affecté par la hausse de 33 M€ des dotations aux amortissements consécutive à la reprise de perte de valeur sur SNCF Infra – Maintenance et travaux au 1^{er} mai 2013.

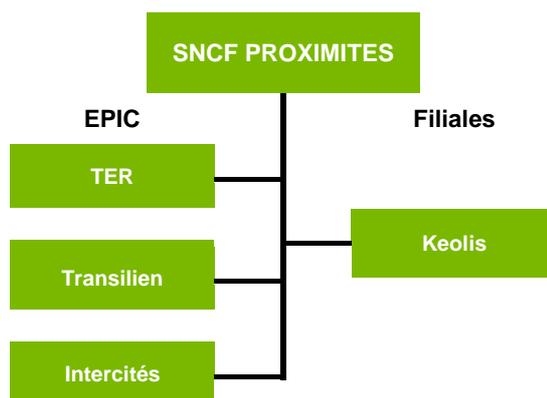
- Investissements nets

Le niveau des investissements 2014 est stable par rapport à 2013 ; ils ont principalement consisté en des opérations de modernisation de l'appareil de production.

Perspectives du deuxième semestre 2014

- Le deuxième semestre 2014 sera notamment consacré à la finalisation des organisations et modes de fonctionnement de SNCF Réseau ; la trajectoire économique et financière de cette nouvelle société sera élaborée dans la perspective du futur contrat de performance avec l'Etat.
- Le volume des travaux de développement ou de régénération va s'accroître de manière conséquente, tout particulièrement en Ile-de-France. Dans le cadre du plan Vigirail, le rythme des renouvellements d'appareils de voie va s'accélérer parallèlement à la mise en service de nouveaux engins dédiés à la surveillance du réseau.

2.2. BRANCHE SNCF PROXIMITÉS



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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	5 879	5 799	80
Marge opérationnelle (MOP)	292	313	-21
<i>MOP / CA</i>	5,0%	5,4%	
Résultat opérationnel courant	81	130	-49
Résultat opérationnel courant après quote-parte de résultat net des entreprises mises en équivalence	89	135	-45
Investissements nets	-400	-289	-112

(1) Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

Faits marquants

Transilien

- Répondant à la volonté du Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF) d'accélérer les travaux sur le réseau ferré francilien, SNCF et RFF ont présenté le 5 mars 2014 aux élus des lignes concernées le « programme fiabilité » du réseau Paris-Saint-Lazare.
- Le déploiement de la nouvelle automotrice Francilien s'est poursuivi au cours du premier semestre 2014 ; ce matériel moderne équipe désormais la ligne J (Paris-Saint-Lazare – Ermont-Eaubonne / Mantes-la-Jolie / Gisors).

Intercités

- L'activité s'est lancée dans une démarche d'amélioration de la qualité de service des lignes Intercités (programme Qualités) parallèlement à la mise en place d'offres commerciales attractives vers plus de 300 destinations en France.

TER

- Sur le plan contractuel le premier semestre 2014 a vu la signature de la nouvelle convention avec la région Centre ainsi que la prolongation de la convention TER Bretagne jusqu'en 2017.
- Après la délivrance le 27 mars 2014 par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) de leur autorisation de mise en exploitation commerciale, les nouvelles rames Régiois sont entrées en service dans six régions.
- Alain Le Vern, directeur de l'activité, a présenté le 8 avril 2014 à la presse les enjeux de TER et les actions mises en œuvre pour bâtir avec les régions un nouveau modèle TER et nouer une relation de confiance durable avec les autorités organisatrices.

Keolis

- Le Department for Transport (DfT) britannique a annoncé le 23 mai avoir confié à Govia, le partenariat réunissant Keolis (35%) et Go-Ahead (65%), l'exploitation de la franchise Thameslink Southern and Great Northern (TSGN) à compter de septembre 2014. Ce contrat d'une durée de sept ans est le plus important jamais signé au Royaume-Uni : il représente 22% des trajets ferroviaires effectués dans le pays et générera un chiffre d'affaires annuel de 1,36 milliard d'euros. Cette franchise devient le plus gros réseau du groupe Keolis, qui conforte ainsi son positionnement dans le transport public en zone urbaine dense.
- Keolis, partenaire du consortium « Grandlinq » a signé avec « Region of Waterloo » au Canada un contrat pour l'exploitation et la maintenance du futur tramway dont le lancement est prévu en 2017. Ce premier contrat de tramway pour Keolis en Amérique du Nord marque l'expansion du groupe vers l'ouest canadien.

Résultats du premier semestre 2014

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2014 est en hausse de 80 M€ (+1,4%) par rapport à 2013. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable de 3 M€ chez Keolis (*le détail des variations de périmètre figure dans le point 1.1*),
- un effet change défavorable de -42 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaire de la branche progresse de +118 M€ (+2,0%), tiré par l'activité de Keolis en France (+3,0%) et à l'international (+14,0%) principalement en Australie, en Suède et aux Etats-Unis.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Proximités diminue de 21 M€ (-6,7%) entre 2013 et 2014. Le mouvement social du mois de juin 2014 explique l'essentiel de ce recul.

▪ Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de la branche se dégrade de 49 M€ en lien avec :

- l'évolution des dotations aux amortissements consécutive notamment aux mises en service de matériel roulant par Transilien ;
- une variation nette des provisions dont le solde est une dotation nette de 23 M€ contre une dotation nette de 15 M€ en 2013.

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

Le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence bénéficie d'une progression de 4 M€ du résultat net des sociétés anglaises de Keolis entre 2013 et 2014.

▪ Investissements nets

Les investissements de la branche augmentent sensiblement (+112 M€) ; en 2013 Transilien avait encaissé en avance des subventions d'investissements relatives à l'acquisition de nouvelles rames Francilien réalisée en 2014.

Perspectives du deuxième semestre 2014

TER

- Au deuxième semestre 2014 doit être signée la nouvelle convention TER liant SNCF à la région Haute-Normandie.

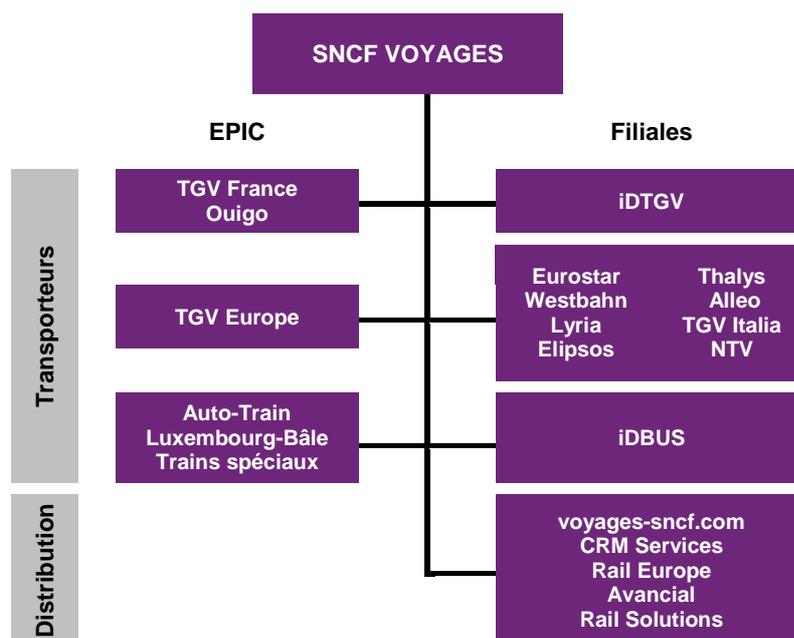
Intercités

- Sur le plan contractuel, Intercités continuera au second semestre ses discussions avec l'Etat en vue de décider des suites à donner à l'actuelle convention d'exploitation qui doit prendre fin au 31 décembre 2014.

Keolis

- Keolis, poursuivra au deuxième semestre son développement à l'international : des réponses à des appels d'offre sont attendues en Amérique du Nord, en Inde et au Moyen-Orient.
- Keolis, associé avec l'entreprise de travaux publics britannique Amey, s'est vu attribuer début juillet l'exploitation du métro automatique Docklands Light Rail de Londres pour sept ans. Le début de l'exploitation est prévu pour la fin de l'année. Toujours en Grande-Bretagne, la franchise Thameslink doit également être opérationnelle à cette échéance.

2.3. BRANCHE SNCF VOYAGES



L'activité de la branche SNCF Voyages se compose :

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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	2 849	2 946	-97
Marge opérationnelle (MOP)	259	389	-130
<i>MOP / CA</i>	9,1%	13,2%	
Résultat opérationnel courant	96	205	-109
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	101	216	-115
Investissements nets	-244	-266	21

(1) Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

Faits marquants

- Au premier semestre 2014 la branche SNCF Voyages a développé son offre de transport à l'international en proposant notamment :
 - une desserte directe de la Belgique et des Pays-Bas depuis Lille-Europe en Thalys ;
 - la mise en circulation d'un troisième aller-retour entre Paris et Barcelone ;
 - l'ouverture de nouvelles liaisons iDBus vers l'Espagne et le nord de l'Europe, incluant une première ligne entièrement internationale entre Amsterdam, Bruxelles et Londres.
- Le site voyages-sncf.com a lancé une nouvelle offre, les « Instants V », alliant un service de réservation d'événements (sportifs, culturels,...) à une offre de transport.

Résultats du premier semestre 2014

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en recul de 97 M€ (-3,3%). Cette évolution correspond principalement à un recul de 129 M€ (-4,7%) des produits du trafic. Le chiffre d'affaires généré par le nouveau contrat de restauration (36 M€) permet d'atténuer légèrement le repli.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Voyages recule de 130 M€, à 259 M€.

Alors que l'activité se contracte, la progression des charges reste globalement élevée notamment celles relatives aux péages ferroviaires. Le nouveau contrat de restauration à bord a également affecté le niveau des achats externes.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de la branche se dégrade de 109 M€, à 96 M€ ; la dégradation de la marge opérationnelle est partiellement compensée par :

- une baisse des dotations aux amortissements notamment liée à la perte de valeur constatée en fin d'exercice 2013 sur une partie des actifs TGV ;
- l'évolution de la variation nette des provisions dont le solde au 30 juin 2014 est une reprise nette de 0,3 M€ contre une dotation nette de 10 M€ en 2013.

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

Le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence est affecté en 2014 par le recul de 7 M€ du résultat net d'Eurostar.

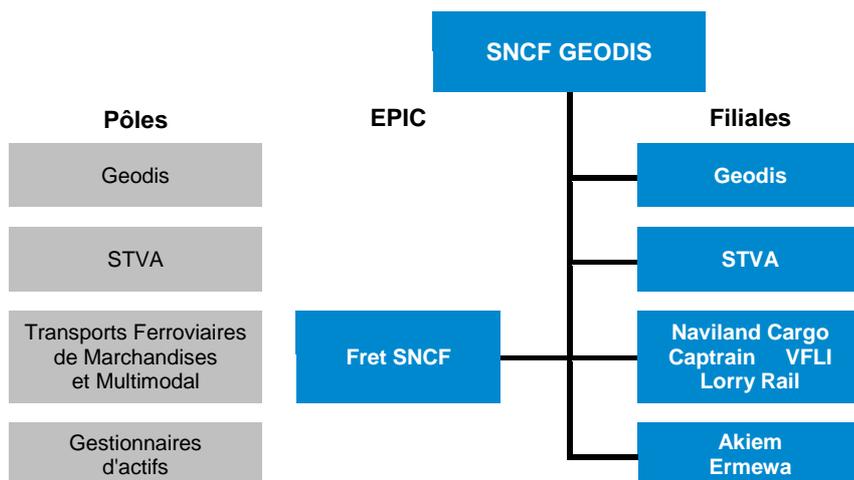
- Investissements nets

Les investissements 2014 de la branche SNCF Voyages sont en léger recul par rapport à 2013 (-21 M€). Ils se sont composés essentiellement de livraisons de rames TGV Euroduplex et d'opérations de rénovation des premières générations de TGV.

Perspectives du deuxième semestre 2014

- Les enjeux de la branche SNCF Voyages pour le deuxième semestre 2014 consisteront à :
 - proposer une gamme d'offre segmentée et complémentaire afin de favoriser la satisfaction client ; ceci implique notamment, pour s'adapter aux nouvelles conditions de marché, d'augmenter la part des petits prix avec Ouigo, iDTGV et les tarifs Prem's ;
 - maîtriser la distribution multicanaux et digitalisée et la relation client ;
 - affirmer son rôle de leader de l'éco mobilité et du service porte-à-porte.
- La branche poursuivra et consolidera son développement à l'international, tant dans ses activités de transporteur que dans ses activités de distributeur.

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 2014	1er semestre 2013 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	4 385	4 440	-55
Marge opérationnelle (MOP)	190	147	42
	<i>MOP / CA</i>		
Résultat opérationnel courant	11	-38	49
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	12	-36	48
Investissements nets	-107	-133	26

(1) Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

Faits marquants

- Le premier semestre de la branche SNCF Geodis a été marqué par de nombreux succès commerciaux :
 - Geodis
 - Signature de nouveaux contrats avec Point P pour la réalisation et la gestion d'une nouvelle plateforme logistique dans le Pas-de-Calais et avec Conforama Pologne pour le transport amont, l'entreposage et la distribution en France et en Espagne.
 - Renouvellement ou extension de contrats avec le Ministère de la Défense pour le transport de matériels, et avec Moët Hennessy Diageo pour l'entreposage et la distribution de vins et spiritueux.
 - STVA : développements sur le segment du véhicule d'occasion avec des acteurs importants tels qu'Aramis, Natixis, et Renault VO.
 - Transports Ferroviaires de Marchandises et Multimodal
 - Gain d'un nouveau contrat avec le sidérurgiste allemand Salzgitter Mannesmann Großrohrwerk GmbH (Fret SNCF et Captrain Deutschland).
 - Renouvellement ou extension de contrats avec les Brasseries Kronenbourg et Saint-Gobain.
 - Gestionnaires d'actifs : contrat avec Orlen Koltrans, filiale transport d'Orlen, premier groupe pétrolier polonais, étape déterminante dans le déploiement de l'offre Akiem sur le marché polonais.
- Geodis a annoncé la cession des activités de Ciblex à EHDH-Eurotranspharma. Cette décision résulte d'une orientation stratégique consistant à positionner les activités Messagerie & Express sur la messagerie traditionnelle et sur l'express industriel.

- Geodis et AF Logistics ont conclu le 11 juillet 2014 un accord concernant la cession de Züst Ambrosetti (activité de messagerie en Italie) et l'établissement d'un partenariat entre les deux groupes.
- Fret SNCF a fait circuler en janvier puis en avril un train de 1 500 mètres de long et 4 000 tonnes établissant ainsi un nouveau record d'Europe ; l'exploitation commerciale de ce type de train devrait se concrétiser dans le courant de l'année 2016.

Résultats du premier semestre 2014

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2014 est en baisse de 55 M€ (-1,2%) par rapport à 2013. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +1 M€ (*le détail des variations de périmètre figure dans le point 1.1*),
- un effet change pour -82 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 0,6% (+26 M€). La progression concerne les activités Freight Forwarding et Logistique internationale de Geodis ainsi que le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal, en croissance de 1,5%.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 42 M€ ; cette évolution est portée par Geodis (+34 M€) et le pôle Transport Ferroviaire de Marchandises et Multimodal (+21 M€ dont Fret SNCF +11 M€).

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 49 M€ en lien avec la croissance de la marge opérationnelle.

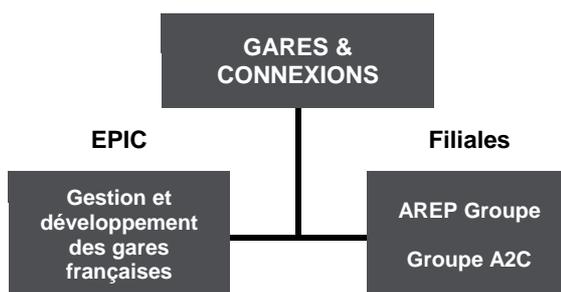
- Investissements nets

La baisse des investissements constatée en 2014 concerne les pôles Geodis et Gestionnaires d'actifs. Au 30 juin 2014 ils se composent principalement d'acquisitions par Ermewa de wagons, transconteneurs et conteneurs et d'investissements réalisés par le pôle Transports Ferroviaires de Marchandises et Multimodal.

Perspectives du deuxième semestre 2014

- L'environnement économique en Europe occidentale, où la branche réalise encore 80% de son chiffre d'affaires, restera peu porteur au deuxième semestre 2014. Dans ce contexte difficile, SNCF Geodis confirme son objectif d'amélioration de la rentabilité, principalement grâce aux progressions de Geodis et de Fret SNCF.
- Les produits du trafic de Fret SNCF tendront en 2014 vers la stabilité pour la première fois depuis 2007. Cette activité suit une trajectoire d'amélioration continue des résultats enregistrée depuis quatre ans, par la poursuite de l'ajustement des moyens et aux gains de productivité obtenus grâce au programme « Efficacité Industrielle et Développement ».

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 AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe A2C (valorisation commerciale en gare).

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013 (1)	Variations
Chiffre d'affaires (CA)	137	126	11
Marge opérationnelle (MOP)	121	107	14
<i>MOP / CA aux bornes (2)</i>	21,3%	18,8%	
Résultat opérationnel courant	49	45	4
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	49	45	4
Investissements nets	-98	-49	-49

(1) Chiffre d'affaires externe (voir point 2).

(2) Taux non pertinent sur un CA contributif.

Faits marquants

- Le premier semestre 2014 a été marqué par les inaugurations des parvis réaménagés de la gare de Paris-Saint-Lazare, du pôle d'échanges multimodal de Dax et du hall historique de la gare de Perpignan.
- Les projets relatifs à la rénovation et à l'extension des gares de Bordeaux-Saint-Jean et Paris-Austerlitz ont été présentés aux parties prenantes en début d'année.
- Sur le plan des services et commerces en gare, le premier semestre a vu l'attribution pour dix ans à Selecta de l'exploitation du marché de la distribution automatique dans plus de 800 gares.

Résultats du premier semestre 2014

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de la branche est en progression de 11 M€ (+9,0%). Cette évolution est due à la croissance des redevances de concessions et à celle du chiffre d'affaires généré par la convention de services en gares conclue avec RFF.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche croît de 14 M€ entre 2013 et 2014. L'essentiel de cette hausse porte sur la convention de services en gares.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant progresse de 4 M€; la croissance de la marge opérationnelle a été en grande partie compensée par la hausse des dotations aux amortissements de 5 M€ et par l'évolution de 5 M€ de la variation nette des provisions.

- Investissements nets

Le volume des investissements de la branche Gares & Connexions a doublé en 2014 comparé à 2013. Il s'établit à 98 M€.

Perspectives du deuxième semestre 2014

- Le second semestre 2014 sera marqué par la mise en place opérationnelle de la joint-venture avec Relay pour la distribution de la presse en gare.
- Les projets d'aménagement des grandes gares parisiennes vont se poursuivre avec sur le site de Paris-Austerlitz la procédure d'appel à concurrence pour les bureaux et le parking et à Paris-Montparnasse le début des négociations avec Altarea, attributaire de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT).

3. INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1. INVESTISSEMENTS NETS

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Evolution	
Investissements nets	-1 097	-1 004	-94	+9%
Cessions nettes	239	154	85	+55%
Investissements nets des cessions	-859	-850	-9	+1%

Les investissements nets, en progression de 94 M€ par rapport à 2013, s'établissent à 1 097 M€ au 30 juin 2014. Ils sont composés essentiellement :

- d'acquisitions de matériels roulants pour SNCF Voyages (TGV Euroduplex) et SNCF Proximités (matériels Régiolis et Regio2N) ;
- d'opérations de rénovation de matériels roulants pour SNCF Voyages, Transilien et TER ;
- d'opérations de modernisation de l'appareil de production de SNCF Infra ;
- d'acquisitions de nouveaux moyens de production (wagons, conteneurs, locomotives) pour les filiales de la branche SNCF Geodis ;
- d'opérations de rénovation et de développement réalisées par la branche Gares & Connexions dans les gares et pôles d'échanges multimodaux de son périmètre.

Le montant des cessions nettes est en progression de 85 M€ par rapport à 2013 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

3.2. ENDETTEMENT NET DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	31/12/2013	Evolution
Dette non courante	14 151	14 235	-84
Créance non courante	-4 443	-4 375	-67
Dette nette non courante	9 708	9 859	-152
Dette courante	4 145	3 603	542
Créance courante	-5 968	-6 071	103
Dette nette courante	-1 824	-2 469	645
Endettement net	7 884	7 391	493
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	

L'endettement net s'élève à 7,9 milliards d'euros au 30 juin 2014, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 1,2 (1,1 à fin 2013). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle calculé sur 12 mois glissants passe de 2,6 fin 2013 à 3,1 fin juin 2014.

L'augmentation de l'endettement net de 0,5 milliard d'euros par rapport au 31 décembre 2013 s'analyse comme suit :

Endettement net à l'ouverture	7 391
CAF	-764
Investissements nets	1 097
Cessions nettes	-239
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-18
Croissance externe nette	39
Variation BFR d'exploitation	265
Dividende versé à l'Etat	175
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	116
Variation BFR d'impôt	-183
Autres	5
Endettement net à la clôture	7 884

3.3. SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de 0,1 milliard d'euros alors que la dette courante augmente de 0,5 milliard d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la hausse des dettes de trésorerie et de la trésorerie passive pour +0,6 milliard d'euros ;
- de l'émission de nouveaux emprunts obligataires pour +0,3 milliard d'euros ;
- de la variation de juste valeur des passifs financiers pour +0,3 milliard d'euros ;
- de remboursements d'emprunts auprès des établissements de crédit pour -0,3 milliard d'euros ;
- de remboursements de dettes de location-financement pour -0,3 milliard d'euros.

La créance non courante progresse de 0,1 milliard d'euros tandis que la créance courante est en diminution de 0,1 milliard d'euros notamment du fait :

- de la hausse des valeurs mobilières de placement pour +0,3 milliards d'euros ;
- de la variation de juste valeur des actifs financiers pour +0,2 milliard d'euros ;
- de la diminution de la trésorerie pour -0,5 milliard d'euros.

L'EPIC assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 92% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

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	15-mai-14
Moody's	Aa2	Négative	12-juin-14
Fitch Ratings	AA+	Stable	28-mai-14

3.4. EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration de 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.

4. ETAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	31/12/2013
Ecarts d'acquisition	1 354	1 354
Immobilisations incorporelles	1 209	1 260
Immobilisations corporelles	15 211	15 007
Actifs financiers non courants	5 648	5 461
Titres mis en équivalence	1 074	1 058
Impôts différés actifs	1 000	994
Actifs non courants	25 496	25 134
Actifs d'exploitation	8 755	8 511
Actifs financiers courants	1 545	1 118
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 553	5 060
Actifs courants	14 853	14 689
Actifs détenus en vue d'être cédés	92	1
TOTAL DE L'ACTIF	40 441	39 823
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	1 424	1 879
Résultat net de l'exercice	225	-180
Capitaux propres Groupe	6 619	6 670
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	100	99
Capitaux propres totaux	6 719	6 769
Engagements envers le personnel non courants	2 116	2 044
Provisions non courantes	880	874
Passifs financiers non courants	14 151	14 235
Impôts différés passifs	226	238
Passifs non courants	17 372	17 390
Engagements envers le personnel courants	179	180
Provisions courantes	247	264
Dettes d'exploitation	11 708	11 613
Passifs d'exploitation	12 134	12 057
Passifs financiers courants	4 145	3 603
Passifs courants	16 278	15 660
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	71	4
TOTAL DU PASSIF	40 441	39 823
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	1,2	1,1
<i>Endettement net / Marge opérationnelle calculée sur 12 mois glissants</i>	3,1	2,6

Sur l'exercice 2014 l'état de situation financière enregistre les variations suivantes :

- une diminution des immobilisations incorporelles nettes de 51 M€ du fait d'une part des acquisitions nettes de cessions pour +65 M€ et d'autre part des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -116 M€ ;
- une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 204 M€ du fait principalement, d'une part des acquisitions nettes de cessions pour +750 M€ et d'autre part des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour -557 M€ ;
- une dégradation du besoin en fond de roulement de 150 M€ ;
- la baisse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le dividende versé à l'Etat actionnaire (-175 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-95 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel à prestations définies (-36 M€), la variation des écarts de conversion (+7 M€) et le résultat global de la période (+243 M€).

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

5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE 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 des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de la branche SNCF Proximités.

5.1. COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires du groupe réalisé avec RFF, les Régions, le STIF et l'Etat :

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	1 651	1 594	56
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	439	445	-5
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	1 211	1 150	62
Travaux pour RFF	936	909	26
Total RFF	2 586	2 504	83
Compensations tarifaires régionales	268	251	17
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	1 960	1 884	76
Total Régions et STIF	2 228	2 135	93
Presse	0	2	-2
Tarifs sociaux	13	31	-18
Défense	77	78	-1
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	150	155	-5
Total État	240	266	-26
TOTAL	5 054	4 905	149

L'évolution de la rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure découle principalement d'un accroissement des opérations d'entretien du réseau.

La variation des travaux pour RFF (+26 M€) est principalement due à des volumes de production supérieurs dans le cadre de la convention de mandat de maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage.

Les prestations de services pour les Autorités Organisatrices et STIF et les compensations tarifaires augmentent de 93 M€ par rapport à 2013 en lien avec les mécanismes d'indexation des contrats.

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

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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variation
Subventions d'exploitation	15	29	-15
Encaissement sur actifs financiers de concession (1)	349	248	101
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	50	92	-42
Total	414	370	45

(1) Dont 1 M€ lié à la convention des Trains d'Equilibre du Territoire (8 M€ en 2013).

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.

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

6. VOLET SOCIAL

6.1. EFFECTIFS MOYENS

	30/06/2014	30/06/2013	Variation		Variation à périmètre constant et hors transferts internes (1)	
Branche SNCF Infra	51 848	50 934	+1,8%	914	+1,6%	814
Branche SNCF Proximités	80 122	66 326	+20,8%	13 795	+3,2%	2 146
<i>dont groupe Keolis</i>	49 573	47 925	+3,4%	1 647	+3,3%	1 598
Branche SNCF Voyages	23 858	24 655	-3,2%	-797	-2,3%	-567
Branche SNCF Geodis	44 319	45 956	-3,6%	-1 638	-3,6%	-1 649
<i>dont groupe Geodis</i>	30 729	31 576	-2,7%	-847	-2,7%	-858
Gares & Connexions	3 377	3 262	+3,5%	115	+3,5%	115
Fonctions communes et participations	40 541	52 446	-22,7%	-11 905	-1,3%	-690
TOTAL	244 065	243 580	+0,2%	485	+0,1%	170

(1) Effets périmètre significatifs :

- Fonctions communes et Participations : prise de contrôle de Orféa (+289).
- Les transferts internes concernent la « décentralisation » de moyens de production (entretien du matériel roulant, conduite et accompagnement des trains) vers les activités voyageurs de l'EPIC SNCF.

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

- La branche SNCF Infra voit ses effectifs croître du fait des travaux de modernisation et de développement du réseau.
- La hausse des effectifs observée sur la branche SNCF Proximités s'explique principalement par la croissance de Keolis dans l'interurbain (+248) et à l'international (+1 110, notamment aux Pays-Bas, en Suède et en Australie).
- La diminution des effectifs SNCF Geodis est une conséquence d'un ralentissement de l'activité observé sur certains métiers de cette branche.

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

	<i>1er semestre 2014</i>	<i>Exercice 2013</i>	<i>Exercice 2012</i>	<i>Exercice 2011</i>	<i>Exercice 2010</i>	<i>Exercice 2009</i>
Société-mère (1)	154 192	155 371	156 110	156 047	157 894	161 771
Filiales	89 873	89 200	87 844	89 043	83 084	38 326
TOTAL	244 065	244 570	243 954	245 090	240 978	200 097

(1) y compris effectif détaché.

6.2. PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS SUR LE PREMIER SEMESTRE 2014

Un seul accord collectif d'entreprise a été signé dans l'EPIC SNCF avec les organisations syndicales représentatives :

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

7. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Compte tenu d'un environnement économique toujours difficile en France et de la perte de chiffre d'affaires induite par la grève, les perspectives annuelles 2014 demeurent incertaines :

- les prévisions sur fin 2014 tablent sur une légère hausse des volumes sur le transport de marchandises, une progression modeste des trafics ferroviaires de voyageurs et une contraction sur SNCF Voyages. Par contre, une activité toujours dynamique attendue de SNCF Infra et de Keolis portée par le développement à l'international ;
- une progression volontariste de la marge opérationnelle sur SNCF Geodis et Keolis permettant de compenser les difficultés prévues sur :
 - Intercités, dont l'activité structurellement déficitaire, malgré une convention signée avec l'Etat en tant qu'Autorité Organisatrice, est aujourd'hui autofinancée quasi intégralement par SNCF ;
 - SNCF Voyages, affectée par un trafic stable associé à la diminution du produit moyen et la poursuite de la hausse des péages ferroviaires.
- une politique sélective et optimisée d'investissements, à hauteur de 2,1 milliards d'euros, nécessaires pour assurer la qualité de service, notamment en Ile-de-France ;
- un objectif de cash-flow libre¹ positif et un niveau de dette contenu.

Cependant, l'atteinte des objectifs 2014 suppose la poursuite sans relâche des plans de performance de l'entreprise et la réalisation d'un nouveau plan d'économies de frais de structure et de réduction des investissements d'ici fin 2014, ainsi qu'un redémarrage de la croissance en France en particulier.

Au-delà de la mise en œuvre nécessaire de mesures complémentaires d'économies, les résultats du premier semestre 2014 mettent en évidence la grande fragilité des modèles économiques TGV et Intercités. Les réflexions stratégiques qui en résultent sont en cours et pourraient conduire à des évolutions sensibles d'ici la fin de l'année.

¹ Le cash-flow libre correspond aux ressources générées par l'activité opérationnelle dont le groupe dispose après avoir financé ses dépenses d'investissement. Il s'obtient en additionnant la capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôt, les dividendes reçus des mises en équivalence, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles y compris en crédit-bail nettes des cessions et subventions d'investissement encaissées, les variations de flux de trésorerie sur actifs financiers de concession.

GOVERNEMENT 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.

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

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

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

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

Le comité voyageurs, chargé du suivi des conventions conclues entre le groupe SNCF 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.

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

2. L'ÉQUIPE DIRIGEANTE

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

30 JUIN 2014

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF

IFRS – en millions d'euros

2, place aux Etoiles – CS 70001 – 93633 La Plaine St Denis Cedex



SOMMAIRE

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF	31
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	33
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL	34
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	35
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	37
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	38
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	39
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	39
2. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	43
3. INFORMATIONS SECTORIELLES	44
4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	46
5. PERTES DE VALEUR	46
6. RÉSULTAT DE CESSION D'ACTIFS	46
7. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	47
8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	48
9. ACTIFS FINANCIERS	49
10. PROVISIONS	50
11. PASSIFS FINANCIERS	51
12. ACTIFS ET PASSIFS DÉTENUS EN VUE D'ÊTRE CÉDÉS	52
13. ENGAGEMENTS HORS BILAN	52
14. LITIGES	53
15. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS A LA CLÔTURE	53
16. PÉRIMÈTRE	54

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2014	30/06/2013
Chiffre d'affaires	3	16 014	16 010
Achats et charges externes	4	-7 854	-7 679
Charges de personnel		-6 780	-6 685
Impôts et taxes		-569	-567
Autres produits et charges opérationnels		259	216
Marge opérationnelle		1 069	1 296
Dotations aux amortissements		-764	-731
Variation nette des provisions		-54	-63
Résultat opérationnel courant		252	501
Résultat de cession d'actifs	6	110	74
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue		0	-1
Pertes de valeur	5	138	546
Résultat opérationnel		500	1 121
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		17	22
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		517	1 143
Coût de l'endettement financier net et autres	7	-153	-122
Coût financier des avantages du personnel		-46	-23
Résultat financier		-199	-144
Résultat des activités ordinaires avant impôt		317	999
Impôt sur les résultats		-84	-123
Résultat net des activités ordinaires		234	876
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		0	-1
Résultat net de l'exercice		234	876
Résultat net - Part du groupe		224	865
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		9	11

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

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013
Résultat net de l'exercice	234	876
Autres éléments du résultat global :		
Variation des écarts de conversion	8	-13
Impôts sur variation des écarts de conversion	0	1
	9	-11
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	4	-1
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-2	0
	3	0
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-99	15
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	2	-1
	-97	15
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	19	-24
Total des autres éléments du résultat global recyclables	-67	-20
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	-35	5
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	0	0
	-35	5
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	1	7
Total des autres éléments du résultat global non recyclables	-34	12
Résultat global total de la période	133	868
Résultat global total - Part du groupe	120	858
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	11	10

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2014	31/12/2013
Ecarts d'acquisition		1 354	1 354
Immobilisations incorporelles		1 209	1 260
Immobilisations corporelles	8	15 211	15 007
Actifs financiers non courants	9	5 648	5 461
Titres mis en équivalence		1 074	1 058
Impôts différés actifs		1 000	994
Actifs non courants		25 496	25 134
Stocks et en-cours		1 057	1 018
Créances d'exploitation		7 698	7 493
Actifs d'exploitation		8 755	8 511
Actifs financiers courants	9	1 545	1 118
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 553	5 060
Actifs courants		14 853	14 689
Actifs détenus en vue d'être cédés	12	92	1
Total de l'actif		40 441	39 823

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

PASSIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2014	31/12/2013
Capital		4 971	4 971
Réserves consolidées		1 424	1 879
Résultat Groupe		225	-180
Capitaux propres - Part du Groupe		6 619	6 670
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		100	99
Capitaux Propres totaux		6 719	6 769
Engagements envers le personnel non courants		2 116	2 044
Provisions non courantes	10	880	874
Passifs financiers non courants	11	14 151	14 235
Impôts différés passifs		226	238
Passifs non courants		17 372	17 390
Engagements envers le personnel courants		179	180
Provisions courantes	10	247	264
Dettes d'exploitation		11 708	11 613
Passifs d'exploitation		12 134	12 057
Passifs financiers courants	11	4 145	3 603
Passifs courants		16 278	15 660
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	12	71	4
Total du passif		40 441	39 823

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros

	Capital	Réserves non recyclables	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Actifs disponibles à la vente	Réserves des activités abandonnées	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2012	4 971	-	83	-143	4	-13	2 407	7 310	124	7 434
Incidence des changements de méthode comptable	-	-270	-74	38	0	-	12	-297	-19	-318
Capitaux propres retraités au 01/01/2013	4 971	-270	8	-106	4	-13	2 418	7 012	104	7 116
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	865	865	11	875
Autres éléments de résultat global	-	11	-9	15	0	-	-23	-6	-1	-7
Résultat global total	-	11	-9	15	0	-	842	859	10	868
Dividendes versés	-	-	-	-	-	-	-209	-209	-	-209
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-4	-4
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	-	0	-	-	-	0	0	0	-1
Autres variations	0	-	0	0	0	-	-1	-1	0	-1
Capitaux propres publiés au 30/06/2013	4 971	-259	74	-128	4	-13	3 015	7 661	111	7 772
Capitaux propres publiés au 31/12/2013	4 971	-237	-20	-54	3	-13	2 022	6 670	99	6 769
Correction d'ouverture	-	-	-	-13	-	-	13	-	-	-
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
Capitaux propres retraités au 01/01/2014	4 971	-237	-20	-68	3	-13	2 036	6 670	99	6 769
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	224	224	9	234
Autres éléments de résultat global	0	-35	7	-95	3	-	18	-105	2	-103
Résultat global total	0	-35	7	-95	3	-	243	120	11	131
Dividendes versés	-	-	-	-	-	-	-175	-175	-	-175
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	1	1
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	-1	-	-	-	-	2	3	-4	-1
Autres variations	0	-1	1	0	0	-	1	0	0	0
Capitaux propres publiés au 30/06/2014	4 971	-274	-12	-163	6	-13	2 105	6 619	100	6 719

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

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	30/06/2014	30/06/2013
Résultat net de l'exercice		234	876
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR	-17	-22
de la charge (produit) d'impôt différé		-14	0
des amortissements et provisions		668	201
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		11	-32
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-118	-83
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		0	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		764	941
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		97	123
du coût de l'endettement financier net		145	158
des produits de dividendes		-5	-6
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 001	1 216
Incidence de la variation du BFR		-265	-481
Impôts décaissés (encaissés)		86	-62
Dividendes reçus		23	32
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		845	705
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-14	-16
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		0	0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	8	-1 084	-960
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		239	154
Nouveaux actifs financiers de concession		-410	-381
Encaissement sur actifs financiers de concession		349	248
Acquisition d'actifs financiers		-8	-6
Cession d'actifs financiers		0	2
Variation des prêts et avances consentis		36	126
Variation des actifs de trésorerie		-306	-264
Subventions d'investissement reçues		50	92
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 147	-1 005
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		2	3
Emission d'emprunts		404	76
Remboursements d'emprunts nets des créances RFF et CDP	(1)	-744	-170
Intérêts financiers nets versés		-241	-270
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap	-175	-209
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap	-7	-4
Variation des dettes de trésorerie		616	-327
Variation des dérivés		0	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-145	-901
Incidence de la variation des taux de change		5	-5
Incidence des changements de principes comptables		0	2
Incidence des variations de juste valeur		0	0
Variation de trésorerie		-442	-1 204
Trésorerie d'ouverture		4 744	5 131
Trésorerie de clôture		4 302	3 927

(1) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance RFF (0 M€ sur le premier semestre 2013) et 0 M€ sur la créance CDP (22 M€ sur le premier semestre 2013).

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

Les notes présentées aux pages 39 à 54 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros.

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2141-10 du Code des transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les comptes consolidés semestriels résumés de la période allant du 1er janvier 2014 au 30 juin 2014 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 31 juillet 2014.

Les termes « le groupe SNCF », le « Groupe » et « SNCF » désignent la société mère SNCF EPIC et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) SNCF, « SNCF EPIC » et « la SNCF » désignent la société mère uniquement.

1.1. REGLES ET METHODES COMPTABLES

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2014 du Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2013 adaptés des nouvelles normes et interprétations approuvées par la Commission Européenne et applicables ou appliquées par anticipation aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014.

Les comptes consolidés annuels 2013 sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

Les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2014 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement les événements significatifs de la période. Ces comptes consolidés semestriels résumés doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2013.

1.1.1. Présentation des normes et interprétations appliquées pour l'établissement des comptes consolidés semestriels résumés du premier semestre 2014

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2014 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2014 ;
- des options et positions comptables retenues ainsi que des exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2014 en plus de celles déjà décrites dans les comptes consolidés annuels 2013. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.2 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires en note 1.2.

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

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiés et applicables à compter du 1er janvier 2014 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe sont les suivants :

- IAS 32 « Instruments financiers : Présentation » amendée pour la partie relative à la compensation des actifs et passifs financiers. Le guide d'application de cette norme a été complété sur les deux critères cumulatifs de compensation d'un actif et d'un passif financier à savoir : le droit légal de compenser et l'intention pour l'entité de régler de façon compensée cet actif et ce passif. Les amendements publiés en décembre 2011 par l'IASB ont été adoptés par la Commission Européenne

le 29 décembre 2012 et sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014, soit l'exercice 2014 pour le Groupe. Elle est sans impact significatif sur les comptes consolidés semestriels résumés.

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

1.1.1.2. Normes et interprétations non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2014

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

- IFRS 9 « Instruments financiers » révisée en novembre 2009 par l'IASB et dont le processus d'adoption par la Commission Européenne est actuellement suspendu. La norme révisée a pour objectif ultime de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture. La date d'entrée en vigueur obligatoire initialement fixée par l'IASB aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015 a été supprimée sans indication d'une nouvelle date. Les impacts sont en cours d'analyse.
- IFRIC 21 « Droits et taxes » publiée par l'IASB le 20 mai 2013 et adoptée par la Commission Européenne le 14 juin 2014. Cette interprétation porte sur le mode de comptabilisation des impôts et taxes ne relevant pas de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ». Elle a pour objectif de clarifier le fait générateur d'obligation justifiant la comptabilisation d'un passif au titre d'un droit ou d'une taxe exigible. Elle ne traite pas la question de la contrepartie de ce passif. La date d'entrée en vigueur obligatoire fixée par l'IASB aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014 a été repoussée aux exercices ouverts à compter du 17 juin 2014 par la Commission Européenne qui a approuvé l'interprétation le 14 juin 2014. Cela revient à la rendre applicable au 1^{er} janvier 2015 pour le Groupe SNCF. Les impacts sont en cours d'analyse.
- IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients » publiée par l'IASB le 28 mai 2014 mais non encore adoptée par la Commission Européenne. Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires applicable à tous les types de contrats clients, quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise. Ce modèle unique articulé autour de cinq étapes-clé est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou réalisé à un instant donné. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. L'entité doit reconnaître le revenu au titre d'une obligation de performance quand les biens ou services promis au client lui sont fournis pour le montant de contrepartie qu'elle s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. IFRS 15 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017 sous réserve d'une adoption par la Commission Européenne (une application anticipée est possible). Les impacts sont en cours d'analyse.

1.1.2. Description des options comptables retenues

Les options comptables retenues sont décrites en note 1.1.2 des comptes consolidés de l'exercice 2013. Elles s'appliquent de façon identique aux comptes consolidés semestriels résumés à l'exception de la TREF (Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires) qui suit les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires pour les impôts sur les résultats décrites en note 1.2.

1.2. METHODES D'EVALUATION SPECIFIQUES AUX ARRETES INTERMEDIAIRES

1.2.1. Avantages du personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est calculée à la date de clôture des comptes sur la base des dernières évaluations disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue des hypothèses actuarielles a été réalisée pour l'EPIC SNCF qui est le principal contributeur, afin de tenir compte des évolutions significatives éventuelles du semestre ou d'impacts ponctuels. Suite à cette revue et à l'évolution des taux constatée sur le marché sur la période, le taux d'actualisation a été ramené de 2,55% au 31 décembre 2013 à 2,30% au 30 juin 2014, entraînant une charge de 15 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » du résultat financier ainsi qu'un impact négatif de 47 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres. Par ailleurs, les engagements envers le personnel ont augmenté de 62 M€.

1.2.2. Impôts sur les résultats

La charge d'impôt sur le résultat du semestre est calculée en appliquant au résultat comptable des sociétés intégrées avant impôt, la meilleure estimation connue du taux effectif d'impôt de l'exercice pour chaque entité fiscale.

1.2.3. Pertes de valeur

1.2.3.1. Principes généraux

Le Groupe ne réalise des tests de perte de valeur lors des arrêts intermédiaires que si des indices de perte ou de reprise sont identifiés sur la période considérée.

1.2.3.2. Eléments de contexte

Compte tenu des réflexions stratégiques en cours à la date de l'arrêt des comptes semestriels, les hypothèses retenues, structurantes pour la détermination de la valeur recouvrable de certains actifs, pourraient évoluer sensiblement d'ici la clôture annuelle, notamment dans le cadre de la réforme ferroviaire.

1.2.3.3. Indices identifiés sur la période

Au 30 juin 2014, hormis sur les moyens de production de l'activité Fret SNCF (ensemble des immobilisations corporelles et incorporelles hors terrains et constructions), comme décrit ci-après, aucun indice de perte ou de reprise de valeur n'a été identifié sur les autres UGT ou actifs du Groupe.

Jusqu'au 31 décembre 2013, l'activité de Fret SNCF, au sein de la branche SNCF Geodis, était découpée en quatre UGT pour refléter l'organisation mise en place dans le cadre du schéma directeur rendu public en septembre 2009 et mis en œuvre au premier semestre 2010. Les moyens de production étaient testés globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire, qu'ils soient détenus par Fret SNCF ou par le gestionnaire d'actifs Akiem et quel qu'en soit l'utilisateur final (Fret SNCF, une autre entité ferroviaire du groupe ou externe au groupe). Le groupe appliquait une dépréciation pour le matériel roulant (engins moteur) suivant l'utilisation qui en était faite :

- si le matériel était sans affectation ou si l'UGT d'affectation du matériel générait des flux de trésorerie négatifs :
 - o dépréciation à 100% du matériel roulant n'ayant pas de valeur de marché ;
 - o dépréciation de la valeur nette comptable à la valeur de marché si cette dernière était inférieure.
- si l'UGT d'affectation du matériel générait des flux de trésorerie positifs, le matériel roulant n'était pas déprécié.

Du fait d'un marché de location d'engins moteurs de plus en plus ouvert pour le transport de marchandises, la plupart des engins moteurs mis en location par le groupe sont de plus en plus utilisés en dehors de l'UGT Fret Ferroviaire. Le périmètre opérationnel et managérial de l'activité de gestionnaire d'engins moteurs a également évolué début 2014 pour relever du même périmètre que l'UGT Gestionnaire d'actifs. Enfin, l'activité Fret SNCF n'est plus découpée, mais suivie globalement au sein de l'UGT Fret Ferroviaire. Le groupe a donc cessé de tester les actifs concernés au sein de l'UGT Fret Ferroviaire pour les rattacher à l'UGT Gestionnaires d'actifs qui regroupe désormais tous les métiers entrant dans la location de matériel et d'engins de transport de marchandises (locomotives, wagons, conteneurs...). Suite à ces évolutions de

modèle économique, le groupe a été en mesure de procéder au 30 juin 2014 à deux tests de perte de valeur : l'un sur l'UGT Gestionnaires d'actifs, l'autre sur l'UGT Fret Ferroviaire. Les conséquences ont été traitées comme un changement d'estimation sur la période en application de la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Le test réalisé sur l'UGT Gestionnaires d'actifs, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable largement supérieure à la valeur nette comptable. Il en résulte, pour la branche SNCF Geodis, une reprise de perte de valeur sur les moyens de production de 163 M€ constatée sur la ligne « Pertes de valeur » du compte de résultat de la période. Conformément à IAS 36, la reprise a été limitée à hauteur de la valeur nette comptable qui aurait été obtenue au 30 juin 2014 pour les actifs concernés s'ils n'avaient jamais été dépréciés.

Pour les moyens de production qui sont restés dans l'UGT Fret ferroviaire et dont la valeur nette comptable s'élève à 132 M€ au 30 juin 2014 (460 M€ au 31 décembre 2013 avant le rattachement de certains moyens à l'UGT Gestionnaire d'actifs), le groupe a réalisé un test de perte de valeur sur le matériel roulant ferroviaire, dont la valeur nette comptable s'élève à 78 M€, sur la base d'une juste valeur nette des coûts de sortie conformément aux dispositions de la norme IAS 36 :

- Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché, de niveau 3, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.
- Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes au groupe SNCF sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire au 30 juin 2014 et n'entraînent donc aucune reprise ni perte de valeur sur la période.

Les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes pour les deux UGT concernées :

	30 juin 2014	2013	30 juin 2014
Branche	SNCF Geodis	SNCF Geodis	SNCF Geodis
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs	Fret Ferroviaire
Actif testé	1 739 M€	1 366 M€	78 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Juste valeur nette des coûts de sortie
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Loyers des engins observables sur le marché sur leur durée de vie résiduelle
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,0% - 6,6%	6,0% - 6,6%	6,0% - 6,6%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%	0,00%

2. EVENEMENTS MARQUANTS

2.1. REPRISE DE PERTE DE VALEUR

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

Les informations détaillées sont présentées en note 1.2.3 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.2. REFORME DU FERROVIAIRE

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire a été adopté par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014. Le processus parlementaire s'est poursuivi en séance publique au Sénat qui a voté le projet de loi le 10 juillet 2014. La loi a été adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et devrait être promulguée par le président de la République courant août 2014, après la décision du Conseil constitutionnel, s'il était saisi. La réforme est articulée autour de cinq objectifs :

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

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

- L'actuel EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), future SNCF Mobilités continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Geodis ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), future SNCF Réseau réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé par la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

Les contours des éléments transférés entre les actuels Société Nationale des Chemins de fer Français et Réseau Ferré de France vers les futurs SNCF Réseau et EPIC de tête seront définis et finalisés dans des décrets d'application sur le second semestre.

Compte tenu des éléments ci-dessus, les critères d'application d'IFRS 5 n'étant pas remplis au 30 juin 2014, aucun élément n'a été reclassé en actif destiné à être cédé dans l'état de situation financière ni en résultat des activités abandonnées dans le compte de résultat.

2.3. MOUVEMENT SOCIAL

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

3. INFORMATIONS SECTORIELLES

L'information sectorielle sur le résultat est la suivante :

30/06/2014

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Chiffre d'affaires externe	2 593	5 879	2 849	4 385	137	171		16 014
Chiffre d'affaires interne	141	180	332	115	430	2 023	-3 220	
Chiffre d'affaires	2 734	6 059	3 181	4 501	567	2 193	-3 220	16 014
Marge opérationnelle	60	292	259	190	121	148		1 069
Résultat opérationnel courant	5	81	96	11	49	11		252
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	5	89	101	12	49	14		269
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	6	90	103	155	50	113		517
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	9	5	1	0	3		17
Dotations aux amortissements	-52	-188	-163	-159	-67	-135		-764
Variation nette des provisions	-3	-23	0	-20	-6	-2		-54
Pertes de valeur	0	0	-1	137	0	2		138

30/06/2013

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Chiffre d'affaires externe	2 509	5 799	2 946	4 440	126	189		16 010
Chiffre d'affaires interne	149	182	453	126	440	2 570	-3 919	
Chiffre d'affaires	2 657	5 981	3 399	4 566	566	2 759	-3 919	16 010
Marge opérationnelle	68	313	389	147	107	272		1 296
Résultat opérationnel courant	48	130	205	-38	45	112		501
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	47	135	216	-36	45	117		523
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	594	134	214	-28	44	186		1 143
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-1	5	11	2	0	5		22
Dotations aux amortissements	-15	-168	-174	-169	-61	-144		-731
Variation nette des provisions	-4	-15	-10	-17	-1	-16		-63
Pertes de valeur	546	0	0	2	-1	-1		546

Le total des actifs sectoriels se ventile de la façon suivante par branche :

30/06/2014

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Total des actifs sectoriels	3 076	9 816	5 636	6 032	2 985	5 273	-613	32 206
Subventions d'investissement	-10	-3 051	-184	-40	-1 095	-228		-4 608
Total des actifs sectoriels nets de subventions	3 066	6 765	5 452	5 992	1 890	5 046	-613	27 597
<i>dont :</i>								
Immobilisations (*)	729	4 446	4 516	3 703	1 717	3 736		18 846

31/12/2013

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Gares & Connexions	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Total des actifs sectoriels	3 215	9 063	5 251	5 941	2 998	5 599	-336	31 731
Subventions d'investissement	-11	-3 126	-91	-42	-1 068	-331		-4 670
Total des actifs sectoriels nets de subventions	3 204	5 937	5 160	5 899	1 930	5 268	-336	27 062
<i>dont :</i>								
Immobilisations (*)	735	4 168	4 257	3 639	1 736	4 027		18 563

(*) Ecart d'acquisition, immobilisations incorporelles, corporelles et actifs financiers de concessions nets de subventions

La branche SNCF Infra est intégralement concernée par la réforme du ferroviaire (voir note 2). Elle ne contribuera plus aux résultats ni au bilan du futur groupe SNCF Mobilités une fois la réforme mise en œuvre en 2015.

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration.

Les passifs, charge d'impôts et produits et charges d'intérêts ne sont pas suivis par branche par le principal décideur opérationnel.

4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013	Variation
Sous-traitance	-2 661	-2 632	-29
Péages (1)	-1 859	-1 792	-67
Autres achats et charges externes	-3 335	-3 255	-80
Achats et charges externes	-7 854	-7 679	-175

(1) Péages facturés principalement par RFF et Eurotunnel

5. PERTES DE VALEUR

Les impacts au compte de résultat sont les suivants. Ils proviennent principalement de la reprise de perte de valeur constatée sur les moyens de production du fret ferroviaire (voir notes 1.2.3 et 2). Au 30 juin 2013, ils concernaient principalement la branche SNCF Infra.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	142	545	-402
Ecart d'acquisition	-3	0	-3
Provision pour risques et charges	-1	2	-3
Pertes de valeur	138	546	-409

6. RESULTAT DE CESSION D'ACTIFS

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	-4	4
Cession d'actifs corporels	107	77	30
Cession d'actifs financiers	3	0	3
Résultat de cession d'actifs	110	74	36

Au 30 juin 2014, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC pour 69 M€, et par ICF-NOVEDIS pour 31 M€.

Au 30 juin 2013, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement réalisés par l'EPIC SNCF et ses filiales immobilières pour 69 M€. Elles concernent essentiellement des cessions de terrains et de biens immobiliers.

7. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-11	19	-30
Charges d'intérêts nettes	-145	-140	-5
Autres charges et produits financiers	3	-1	4
Coût de l'endettement financier net et autres	-153	-122	-31

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013	Variation
Charges financières	-262	-365	103
Produits financiers	109	243	-135
Coût de l'endettement financier net et autres	-153	-122	-31

Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

L'évolution du poste au cours de la période s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2014	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	30/06/2014
Valeur brute						
Terrains	2 188	0	-12	0	94	2 272
Constructions	9 176	7	-134	0	168	9 217
Installations techniques, Matériel et Outillage	3 097	7	-79	0	91	3 116
Matériel de transport	31 479	568	-206	7	4	31 852
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	30 190	525	-158	0	1	30 558
<i>Matériel de transport routier</i>	1 286	43	-47	7	3	1 292
<i>Matériel de transport maritime</i>	2	0	0	0	0	2
Autres immobilisations corporelles	1 521	17	-35	1	18	1 522
Immobilisations corporelles en cours	1 062	339	0	0	-427	973
Total valeur brute	48 523	939	-465	8	-53	48 952
Amortissements / dépréciations						
Terrains	-279	-20	4	0	0	-295
Constructions	-5 013	-193	83	0	36	-5 088
Installations techniques, Matériel et Outillage	-1 789	-102	80	0	7	-1 805
Matériel de transport	-20 721	-524	361	-6	2	-20 887
<i>Matériel de transport ferroviaire</i>	-19 893	-470	324	0	0	-20 039
<i>Matériel de transport routier</i>	-828	-54	37	-6	2	-848
<i>Matériel de transport maritime</i>	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations corporelles	-1 037	-62	32	0	16	-1 051
Immobilisations corporelles en cours	-7	-1	1	0	0	-7
Total amortissements / dépréciations	-28 846	-901	560	-6	60	-29 133
Total valeur nette comptable	19 677	38	95	2	8	19 819
Subventions d'investissement	4 670	109	-171	0	0	4 608
Total valeur nette comptable nette des subventions	15 007	-71	265	2	8	15 211

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	30/06/2013
Immobilisations incorporelles	-65	-72
Immobilisations corporelles	-939	-919
Total acquisitions	-1 004	-991
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	-3	-3
Acquisitions hors crédit-bail	-1 001	-988
BFR d'investissement	-83	28
Flux d'investissement corporels et incorporels	-1 084	-960

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

- l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 275 M€ (dont renouvellement de lignes, aménagements des pôles d'échanges multimodaux de Montpellier Saint-Roch et Besançon Viotte, mise en place du schéma directeur TGV (développement des capacités de garage et de maintenance), création ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis, remplacement des équipements de radio sol train par la technologie GSMR),
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 568 M€ (dont acquisition de TGV Euroduplex, rames Régiolis et Régio2N, wagons, transconteneurs, conteneurs et locomotives de fret ferroviaire, rénovation de TGV, automotrices électriques, voitures voyageurs et locotracteurs).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 109 M€ dont 94 M€ pour le matériel ferroviaire et 15 M€ pour les installations fixes.

L'impact sur la colonne « Cessions / reprises » provient pour 163 M€ de la reprise de perte de valeur constatée sur les moyens de production du fret ferroviaire (voir notes 1.2.3 et 2), compensée par des cessions de terrains et constructions.

9. ACTIFS FINANCIERS

Sont classés en actifs financiers courants les actifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture.

La juste valeur des instruments dérivés actifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les montants de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les actifs financiers, courants et non courants se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2014			31/12/2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Prêts et créances	4 191	959	5 149	4 192	754	4 947
<i>Créance sur RFF</i>	1 198	59	1 257	1 190	30	1 221
<i>Créance sur la Caisse de la dette publique</i>	1 530	178	1 708	1 637	46	1 684
<i>Autres prêts et créances</i>	520	592	1 112	529	571	1 100
<i>Actifs financiers de concession</i>	943	130	1 073	835	107	942
Actifs disponibles à la vente	253	0	253	241	0	241
Actifs à la juste valeur par résultat	0	516	516	0	256	256
Juste valeur positive des dérivés de couverture	405	20	425	564	19	583
Juste valeur positive des dérivés de transaction	799	51	850	463	88	551
Total	5 648	1 545	7 193	5 461	1 118	6 578

10. PROVISIONS

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit au cours de l'exercice :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2014	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2014	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	112	7	0	-7	0	112	13	99
Risques environnementaux	425	16	-8	-2	1	431	36	395
Litiges et risques contractuels	344	40	-24	-28	-1	332	67	265
Coûts de restructuration	55	2	-11	-2	-1	44	42	2
Autres	203	27	-12	-8	-2	208	89	119
Total provisions	1 139	93	-54	-49	-2	1 127	247	880

10.1. PROVISIONS POUR RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT

A la clôture de l'exercice, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants :

- dépollution des sites : 76 M€ (77 M€ en 2013),
- coûts liés à l'amiante : 343 M€ (336 M€ en 2013).

10.2. PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

10.3. COÛTS DE RESTRUCTURATION

Les reprises au titre des coûts de restructuration proviennent de la mise en œuvre sur la période de plans annoncés et provisionnés sur les exercices précédents.

11. PASSIFS FINANCIERS

11.1. REPARTITION COURANT/NON COURANT DES PASSIFS FINANCIERS

Sont classés en passifs courants les passifs dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture.

La juste valeur des instruments dérivés passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les lignes d'emprunts et de juste valeur des instruments dérivés incluent les intérêts courus non échus.

Les passifs financiers se répartissent de la manière suivante :

	Note	30/06/2014			31/12/2013		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
<i>en millions d'euros</i>							
Emprunts obligataires		10 301	1 148	11 449	10 137	1 006	11 143
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 782	101	1 883	2 058	126	2 184
Dettes de location financement		1 025	300	1 324	1 178	428	1 606
Sous-total emprunts		13 108	1 549	14 656	13 373	1 560	14 933
<i>dont</i>							
- évalués au coût amorti		11 413	1 382	12 795	11 141	1 433	12 573
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		1 283	158	1 442	1 837	124	1 961
- évalués selon l'option "juste valeur"		411	8	419	396	3	398
Dettes sur engagements de rachat de participations ne donnant pas le contrôle		10	0	10	7	0	7
Juste valeur négative des dérivés de couverture		391	8	399	400	-9	391
Juste valeur négative des dérivés de transaction		639	51	690	451	86	538
Emprunts et dettes financières		14 148	1 608	15 755	14 232	1 637	15 869
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		3	2 537	2 540	3	1 966	1 968
PASSIFS FINANCIERS PRESENTES AU BILAN		14 150	4 145	18 295	14 235	3 603	17 837
Créance sur Réseau Ferré de France	9	1 198	59	1 257	1 190	30	1 221
Créance sur la CDP	9	1 530	178	1 708	1 637	46	1 684
Actifs disponibles à la vente ⁽¹⁾		0	0	0	0	0	0
Actifs à la juste valeur par résultat		0	516	516	0	256	256
Juste valeur positive des dérivés de couverture		405	20	425	564	19	583
Juste valeur positive des dérivés de transaction		799	51	850	463	88	551
Autres prêts, créances et placements ⁽²⁾	9	511	592	1 103	521	571	1 092
Trésorerie et équivalents de trésorerie			4 553	4 553		5 060	5 060
ENDETTEMENT FINANCIER NET DU GROUPE ⁽³⁾		9 708	-1 824	7 884	9 859	-2 469	7 391

(1) Les actifs disponibles à la vente ne prennent pas en compte les titres de participation pour 253 M€ (241 M€ en 2013).

(2) Les autres prêts, créances et placements ne prennent pas en compte les actifs de retraite pour 9 M€ (9 M€ en 2013).

(3) Dont 280 M€ au titre de la branche SNCF Infra actuellement concernée par la réforme du ferroviaire (voir note 2).

Le Groupe a revu certaines stratégies de couverture de juste valeur. Au 31 décembre 2013, des swaps de taux étaient documentés en couverture de juste valeur dans le cadre d'émissions d'emprunts swappées à l'origine à taux variable. Le 4 juin 2014, des swaps payeurs de taux fixe (issus de swaptions) ont été mis en place dans le cadre de la gestion du risque de taux. Ainsi le Groupe a décidé :

- de déqualifier des relations de couverture de juste valeur relatives aux émissions ;
- de comptabiliser les swaps payeurs de taux fixe en dérivés de transaction, symétriquement aux swaps déqualifiés.

Par rapport au 31 décembre 2013, cette modification a eu pour effet :

- de diminuer d'environ 500 M€ la part d'emprunts faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ;
- de diminuer les swaps de taux actifs en couverture de juste valeur de 145 M€ (position au 31 décembre 2013) ;
- d'augmenter les swaps actifs de transaction de 164 M€ (position des swaps déqualifiés au 30 juin 2014) ;
- d'augmenter les swaps passifs de transaction de 17 M€ (position des swaps payeurs de taux fixe au 30 juin 2014).

Les autres variations sur les dérivés actifs et passifs proviennent principalement des évolutions des taux sur le marché.

L'augmentation des actifs à la juste valeur par résultat est due principalement à la souscription de nouveaux placements sur la période.

12. ACTIFS ET PASSIFS DETENUS EN VUE D'ETRE CEDES

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2014	31/12/2013
Actifs détenus en vue d'être cédés	92	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	71	4
Impact net au bilan	21	-3

Au 30 juin 2014, deux entités dans la messagerie en France et en Italie au sein de la branche SNCF Geodis ont été traitées comme des activités détenues en vue d'être cédées suivant la norme IFRS 5. Les actifs et passifs correspondants ont été reclassés au bas du bilan. Ils sont essentiellement constitués de créances et dettes d'exploitation.

13. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principales variations des engagements donnés sont les suivantes sur la période :

- Les engagements d'achat auprès de fournisseurs de matériels ferroviaires ont diminué de 732 M€ principalement du fait des investissements réalisés sur la période.
- Les engagements liés aux contrats de locations simples immobiliers augmentent de 108 M€ du fait principalement de la signature de nouveaux baux commerciaux.
- Les engagements fermes d'achat de matières premières ont augmenté de 95 M€. La souscription d'une nouvelle convention sur le semestre a augmenté l'engagement au-delà de la diminution périodique de près de la moitié de l'engagement annuel souscrit pour l'électricité et le gazole pour les échéances à fin 2014.

Les principales variations des engagements reçus sont les suivantes sur la période :

- Les engagements de financement d'investissements à recevoir des Régions pour l'exploitation du matériel ferroviaire diminuent de 658 M€. La diminution s'explique principalement par la perception des fonds des Autorités Organisatrices en lien avec la réalisation des investissements convenus avec elles.
- Les garanties financières reçues des tiers ont augmenté de 203 M€ au titre des cautions bancaires reçues des fournisseurs de matériel ferroviaire.
- Les contrats de locations simples immobiliers augmentent de 196 M€ avec la vente de nouvelles offres de location dans les gares.
- Les engagements de financement d'achats autres que matériel ferroviaire augmentent de 89 M€ en lien notamment avec de nouveaux projets concrétisés d'investissements en gare.

14. LITIGES

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

14.1. LITIGES RESOLUS

Il n'y a pas eu de litige significatif notable résolu sur la période.

14.2. LITIGES EN COURS

14.2.1. Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF. Une première notification a été reçue le 28 juillet 2011 avec un certain nombre de griefs tous rejetés en réponse par Fret SNCF principalement au motif que l'atteinte à la concurrence n'est jamais établie. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence maintenant les griefs initiaux. La SNCF y a répondu juridiquement le 28 mai 2012 en les contestant tous. Elle insiste sur le caractère infondé des griefs et l'absence d'atteinte à la concurrence. L'audience devant le collège de l'Autorité de la concurrence s'est déroulée le 7 septembre 2012 et la décision a été rendue le 18 décembre 2012. Huit griefs sur les treize initiaux ont été écartés, l'Autorité considérant que les pratiques visées n'étaient pas établies. Pour quatre des cinq griefs retenus, la SNCF a été condamnée à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. Concernant le dernier grief, l'Autorité a prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, le Groupe a déposé un recours auprès de l'Autorité de la concurrence sur l'ensemble des griefs notifiés. Le paiement de l'amende est intervenu en mai 2013. Une audience devant la Cour d'appel de Paris s'est tenue le 22 mai 2014, à l'occasion de laquelle le Président a fixé la date du délibéré au 30 octobre 2014. Ce nouvel élément n'a pas eu de conséquences dans les comptes consolidés semestriels résumés.

14.2.2. Enquête de l'Autorité de la concurrence sur la messagerie

Une enquête de l'Autorité de la concurrence est en cours entre les différents acteurs de la messagerie. Une notification de griefs a officiellement été reçue début juillet 2014. Le délai théorique pour faire valoir tout élément de contestation est de deux mois. Le risque financier ne pouvant être évalué à ce stade, aucune provision n'est comptabilisée.

15. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

Outre l'adoption définitive de la loi portant réforme du ferroviaire le 22 juillet 2014 (voir note 2 des comptes consolidés semestriels résumés), les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

15.1. GAIN DU METRO AUTOMATIQUE DE LONDRES « DOCKLANDS LIGHT RAIL » (DLR)

Transport for London (TfL) a choisi le partenariat réunissant Keolis (70%) et Amey (30%) pour exploiter son réseau de métro automatique, Docklands Light Rail (DLR). Le contrat, d'une durée initiale de 7 ans, démarrera le 7 décembre 2014. Il générera un chiffre d'affaires cumulé de 883 M€ (700 M£).

15.2. REMISE À LA JUSTICE DES RAPPORTS D'EXPERTISE SUR LA CATASTROPHE DE BRÉTIGNY

Presque un an après le déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), deux rapports d'expertise ont été présentés à la justice le 6 juillet 2014. Ces rapports, dont des extraits ont été publiés dans la presse, ne sont pas en la possession de RFF ni de SNCF. La plus grande prudence s'impose dans leur interprétation. Ils sont présentés comme prolongeant les premières conclusions du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) émises le 10 janvier 2014. Ils confirmeraient également des hypothèses présentées par RFF et SNCF à la suite

d'expertises internes sur l'origine immédiate de la catastrophe. Enfin, ils s'ajoutent à d'autres constatations existantes et à venir. Toutes les expertises feront l'objet d'un débat contradictoire dans le cadre du débat judiciaire.

Depuis un an RFF et SNCF ont mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, SNCF s'est engagée, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. 124 propositions d'indemnisation ont été présentées.

À titre préventif, SNCF et RFF ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

15.3. COLLISION A DENGUIN

Le jeudi 17 juillet 2014, le TER 867285 parti de Pau et à destination de Dax, a heurté l'arrière du TGV 8585 qui relie Tarbes à Paris-Montparnasse. Le choc s'est produit à côté de la gare de Lescar, à 14 km de Pau. L'accident a fait 40 blessés, dont 13 hospitalisés, parmi lesquels 4 dans un état grave, mais tous hors de danger. 175 passagers se trouvaient dans le TGV et 80 dans le TER. Ils ont tous été pris en charge. Les voyageurs qui le souhaitaient ont poursuivi leur voyage par train de nuit, bus et taxi vers leur destination.

A la suite de l'accident, trois enquêtes ont été déclenchées pour en déterminer les causes exactes : celle du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, l'enquête judiciaire ouverte par le procureur de la République et l'enquête interne conjointe SNCF-RFF.

Des mesures locales et nationales immédiates ont été décidées, dont certaines déjà mises en œuvre et d'autres sujettes à l'aval des autorités judiciaires.

Cet événement survenu postérieurement à la clôture semestrielle est sans lien avec des situations qui existaient au 30 juin 2014. Il n'a pas d'incidence sur les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe. Les conséquences financières pour SNCF restent à évaluer sur le second semestre.

16. PERIMETRE

Il n'y a pas eu d'opérations significatives sur le périmètre au cours de la période.