



# Groupe SNCF

## Résultats semestriels 2009

26 août 2009



## Remarques préliminaires :

Ce document ne présente pas séparément les comptes de **Gares et Connexions**. Cette nouvelle branche, créée en avril 2009, verra ses principaux indicateurs financiers individualisés, aux côtés des 4 autres branches du Groupe, à compter du 1er janvier 2010.

Il est à noter que les comptes 2008 ont été retraités pour les rendre comparables à 2009 (IFRIC 13 et messagerie Espagne abandonnée)

## SOMMAIRE

1 | Faits marquants et données clés

2 | Résultats par branche

| SNCF Infra

| SNCF Proximités

| SNCF Voyages

| SNCF Geodis

3 | Résultat de l'Entreprise

4 | Situation financière

5 | Perspectives et enjeux

# FAITS MARQUANTS ET DONNEES CLES



## Le Groupe poursuit la mise en œuvre de sa stratégie au 1<sup>er</sup> semestre 2009... (1/2)

- ↳ Poursuite des opérations de consolidation :
  - ↳ Démarrage de l'activité IBM 4PL au 1<sup>er</sup> avril 2009 (1 milliard d'euros de CA par an sur 15 ans)
  - ↳ Rapprochement Keolis / Effia en vue de constituer un pôle de référence capable de développer de nouveaux services de mobilité (auto-partage, voitures électriques, vélos, etc.) et de favoriser une meilleure interaction avec les réseaux de transport collectifs urbains et interurbains.
  - ↳ Montée à 100% dans le capital d'Ermewa, dans le cadre du développement à l'échelle européenne du métier de gestionnaire d'actifs ferroviaires et industriels
  - ↳ Projet de création de l'entreprise ferroviaire Eurostar avec majorité au groupe SNCF
  
- ↳ Préparation de l'ouverture à la concurrence
  - ↳ **Création de Gares et Connexions (avril 2009)**
    - Une nouvelle branche au sein du Groupe, chargée d'assurer l'exploitation et le développement des 3 000 gares françaises.
    - Une activité autonome et distincte des activités concurrentielles des transporteurs, garante de l'équité entre tous les transporteurs historiques ou nouveaux entrants
  - ↳ **Création de la Direction de la Circulation Ferroviaire**
    - Elle assure pour le compte de RFF, les missions de gestion du trafic et des circulations au moment de l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs
    - Indépendante, cette Direction sera garante d'un accès équitable au réseau, en toute transparence, pour toutes les entreprises ferroviaires

## Le Groupe poursuit la mise en œuvre de sa stratégie au 1<sup>er</sup> semestre 2009... (2/2)

- ↳ Transports de la vie quotidienne :
  - ↳ Le Grand Paris donne la priorité aux transports de la vie quotidienne. Le groupe SNCF est directement impliqué dans ce grand projet urbain, notamment sur le prolongement du RER E à l'Ouest
  - ↳ Plan RER
  - ↳ Renouvellement de 3 conventions TER (Champagne Ardennes, Aquitaine, Auvergne à la rentrée)
  
- ↳ Développement international
  - ↳ Face à l'ouverture à la concurrence sur le territoire français, le groupe SNCF se déploie à l'international.
  - ↳ Keolis renforce sa présence au Royaume-Uni (renouvellement de la franchise Southern, mise en service de trains régionaux à grande vitesse dans la région du Kent), remporte la gestion du réseau de bus de Göteborg (Suède) ainsi que la gestion du réseau de tramways de Melbourne (Australie)
  - ↳ Signature du contrat d'AMO pour la LGV marocaine, accord de coopération avec les chemins de fer russes
  - ↳ SNCF Geodis fait l'acquisition des activités internationales de Veolia Cargo ainsi que des activités d'Europe de l'Est de Giraud
  
- ↳ Eco-mobilité :
  - ↳ Premiers investissements d'Eco-Mobilité Partenaires : Vu-Log (logiciel de gestion de voitures électriques en libre-service), Green Cove ingénierie (covoiturage), Lumeneo (voiture électrique compacte)

## ... mais subit fortement la crise économique

- ↳ le groupe SNCF est confronté à une chute brutale de ses recettes, conséquence de la crise qui frappe de plein fouet ses clients
- ↳ Avec une rupture de la dynamique de croissance du CA : -4,0% ou -502M€ sur le semestre contre +6,5% les trois dernières années :
  - ↳ Forte baisse du CA de SNCF Geodis (-636 M€, soit -15,6%) sur tous les segments accentuée sur le Fret SNCF (-28%)
  - ↳ Baisse du CA de SNCF Voyages de -62M€, soit -1,7%
  - ↳ Retournement des indices sur les activités conventionnées
- ↳ **Face à cette situation, le Groupe a pris dès le premier trimestre 2009 des mesures d'adaptation avec pour objectif de réduire les charges.**

## ... qui frappe les professions de la logistique et le transport de voyageurs

### ↳ KUHNE + NAGEL

- ↳ Fret aérien : -19% par rapport au premier semestre 2008
- ↳ Fret maritime : -11% par rapport au premier semestre 2008
- ↳ Route et Rail : -25% par rapport au premier semestre 2008

### ↳ PANALPINA

- ↳ Fret aérien : -28% par rapport au premier semestre 2008
- ↳ Fret maritime : -21% par rapport au premier semestre 2008

### ↳ NORBERT DENTRESSANGLE

- ↳ Transport : -18,1% par rapport au premier semestre 2008
- ↳ Logistique : -6,2% par rapport au premier semestre 2008

### ↳ DEUTSCHE POST (DHL)

- ↳ -15% par rapport au premier semestre 2008

### ↳ DEUTSCHE BAHN

- ↳ Chiffre d'affaires -14%

### ↳ AIR FRANCE-KLM

- ↳ Chiffre d'affaires global de la période allant d'avril à juin 2009 : -20% par rapport à 2008

## Les mesures d'adaptation

- ↳ **Aller chercher davantage de recettes** (remplir les trains, lutter contre la fraude, renégocier avec RFF et nos clients publics) ;
- ↳ **Adapter les capacités à la demande (situation différente selon les branches)**
- ↳ **Acheter moins cher** (négocier mieux et renégocier le cas échéant) et **économiser fortement sur les dépenses courantes** (limiter massivement les dépenses non essentielles : missions, conventions, communication, réceptions, animations, etc.)
- ↳ **Favoriser la mobilité intra-groupe et maximiser la prise de congés sur l'année**
- ↳ **Réagir, pour compenser l'insuffisance de nos recettes** en 2009 et sans doute 2010, mais également pour que le **Groupe prenne durablement des réflexes plus économes.**

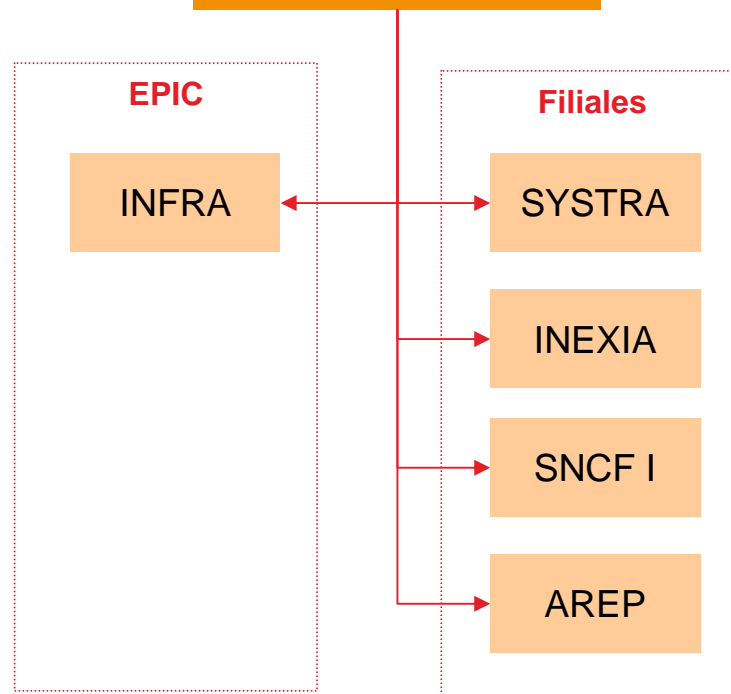
## Données clés des résultats

En millions d'euros	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation	
Chiffre d'affaires	<b>11 944</b>	12 446	-502	-4%
Marge opérationnelle	<b>566</b>	1 175	-609	-52%
<i>en part de CA</i>	<b>4,7%</b>	9,4%		
Résultat opérationnel courant	<b>-194</b>	446	-639	-143%
<i>en part de CA</i>	<b>-1,6%</b>	3,6%		
Résultat opérationnel	<b>-383</b>	528	-911	NS
<i>en part de CA</i>	<b>-3,2%</b>	4,2%		
Résultat financier	<b>-105</b>	-97	-8	NS
<i>en part de CA</i>	<b>-0,9%</b>	-0,8%		
Résultat net - part du groupe	<b>-496</b>	417	-914	NS
<i>en part de CA</i>	<b>-4,2%</b>	3,4%		

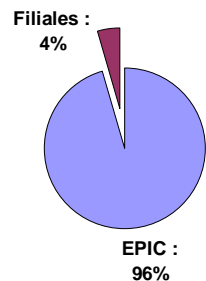
# RESULTATS PAR BRANCHE



# SNCF INFRA<sup>1</sup>



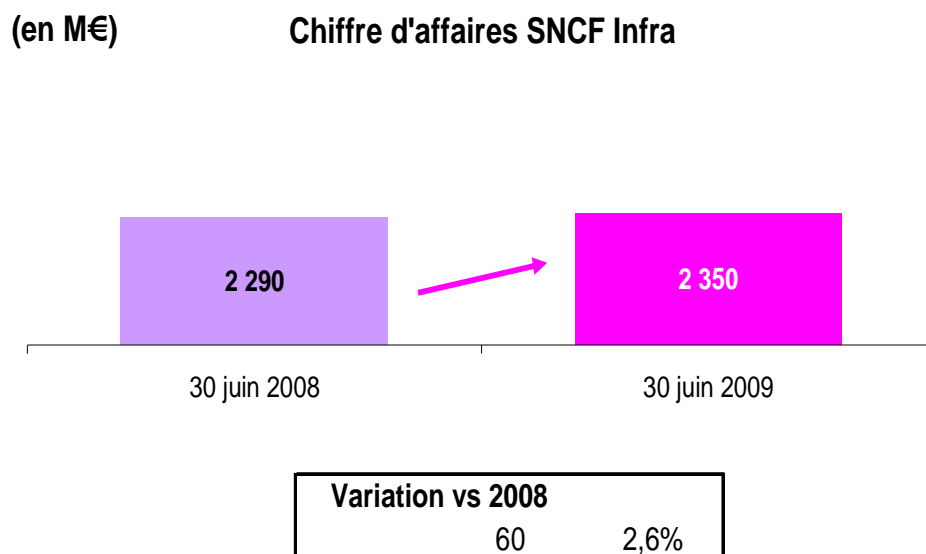
Contribution au CA Branche



<sup>1</sup> Hors prise en compte de la création de la branche Gares & Connexions



## Évolution de l'activité de SNCF INFRA

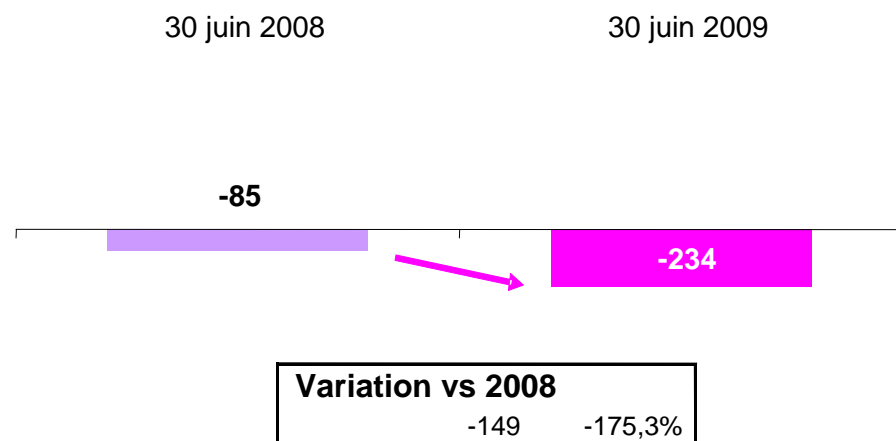


- ↳ Baisse des indices qui servent à indexer la Convention de Gestion
- ↳ Un volume de production en développement :
  - ↳ renforcement de la politique de régénération de la voie et des ouvrages d'art,
  - ↳ participation à l'amélioration de la qualité sur l'ensemble du réseau, en particulier en Ile de France (avec les programmes Impaqt et D. Maintenant, ainsi que Nouvelle Dynamique des Proximités)
- ↳ Une part importante des travaux prévue sur le 2nd semestre : la programmation des travaux est différente de celle constatée en 2008 et de la projection budgétaire initiale pour 2009. Le poids du second semestre est sensiblement supérieur.
- ↳ INEXIA enregistre un fort développement.

## Performance de la branche SNCF INFRA

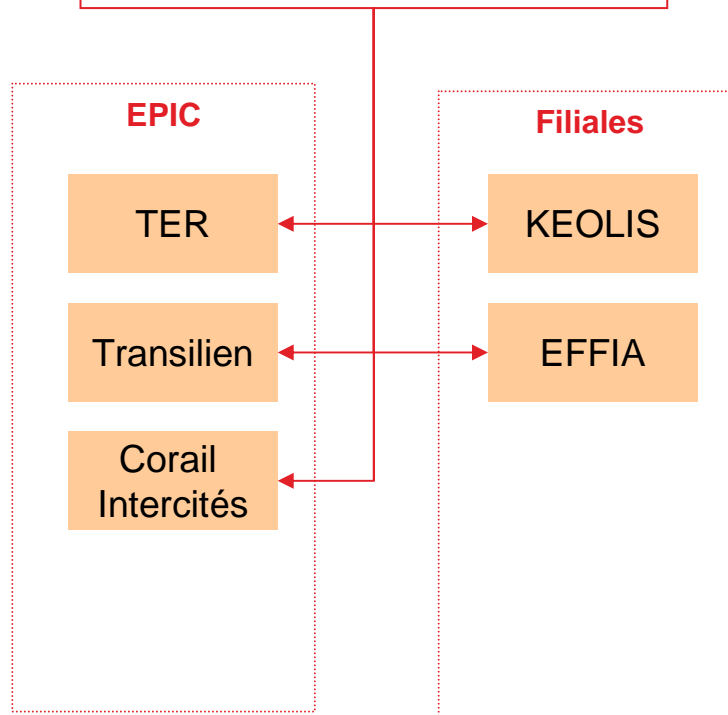
### Marge opérationnelle

(en M€) Marge opérationnelle SNCF Infra

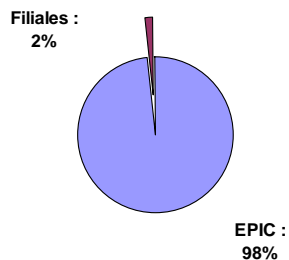


- ↳ La baisse des indices qui servent à indexer la Convention de Gestion a un impact direct sur la dégradation de la marge opérationnelle (-28 M€).
- ↳ A cet impact s'ajoute :
  - ↳ la hausse des frais de personnel pour (59 M€) dont (22 M€) au titre du surcoût de la réforme des retraites (malgré une réduction des effectifs);
  - ↳ La hausse des autres charges d'exploitation pour (100 M€) dont (58 M€) correspondent à des matières refacturées en chiffre d'affaires;
  - ↳ Le solde est principalement constitué de la hausse des impôts et taxes (7 M€).

# SNCF PROXIMITÉS<sup>1</sup>



Contribution au CA Branche  
(CA Keolis non consolidé)

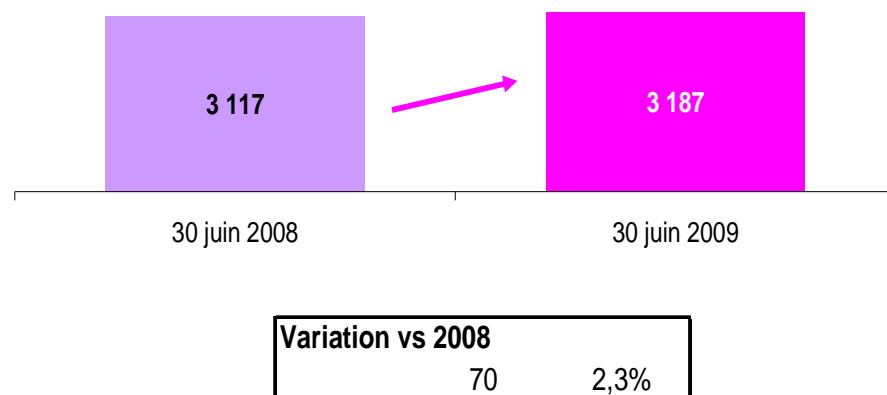


<sup>1</sup> Hors prise en compte de la création de la branche Gares & Connexions



## Évolution de l'activité de SNCF PROXIMITES

(en M€)      **Chiffre d'affaires SNCF Proximités**



↳ L'évolution du chiffre d'affaires de juin 2008 à juin 2009 est de +70 M€ (+2,3%). Cette augmentation s'explique principalement par un effet d'offre lié aux développements de services et aux nouvelles conventions TER : +102 M€.

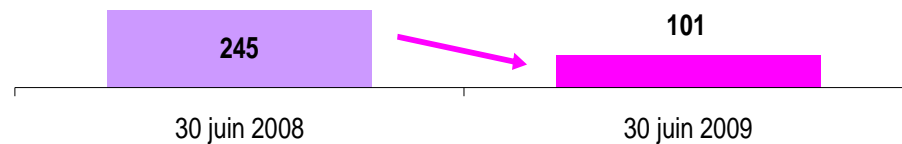
↳ Cette dynamique a cependant été atténuée par :

- ↳ La hausse des produits du trafic inférieure aux objectifs contractuels pour les activités conventionnées et la quasi stabilité des produits Corail Intercités : -19 M€
- ↳ La conflictualité plus importante sur les premiers mois 2009 que 2008 : -8 M€

## Performance de la branche SNCF PROXIMITES

### Marge opérationnelle

(en M€) Marge opérationnelle SNCF Proximités

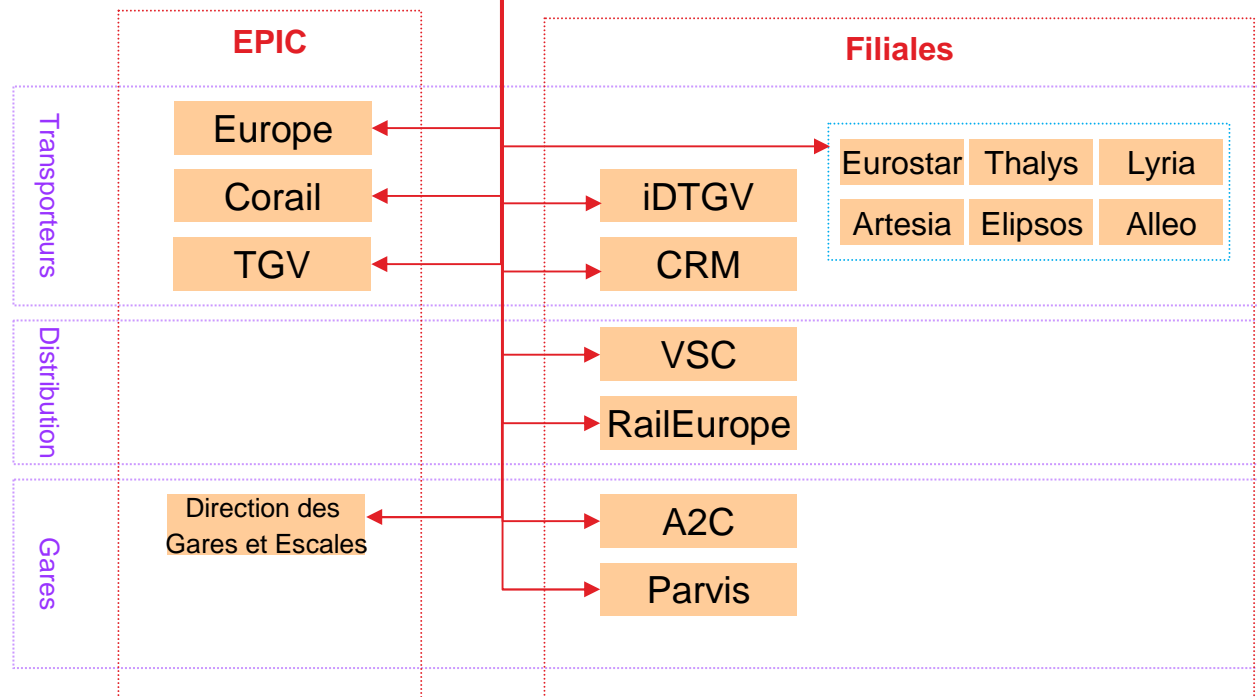


Variation vs 2008	
-144	-58,7%

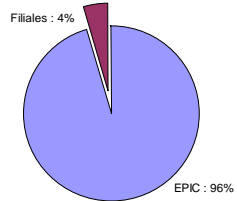
→ La baisse de 144 M€ par rapport à juin 2008 s'explique principalement par :

- Des fréquentations Transilien et TER en deçà des objectifs contractuels : -22 M€
- La hausse de la conflictualité et l'augmentation des pénalités liés aux problèmes de qualité de production : -16 M€
- L'évolution des coûts de production n'est pas compensée par l'indexation des produits correspondants dans le dispositif contractuel : -98 M€

# SNCF VOYAGES <sup>1</sup>



Contribution au CA Branche



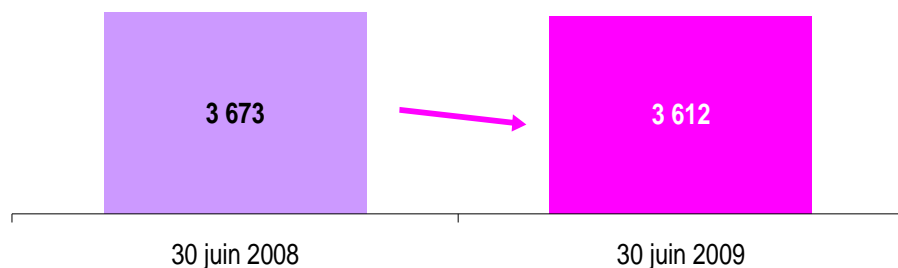
<sup>1</sup> Hors prise en compte de la création de la branche Gares & Connexions



## Évolution de l'activité de SNCF VOYAGES

### Chiffre d'affaires

(en M€)      **Chiffre d'affaires SNCF Voyages**



Variation vs 2008	
-62	-1,7%

Variation comparable vs 2008	
-37	-1,0%

→ La crise économique, et la dépréciation du taux de change de la livre Sterling (impact de -17 M€), ont fortement pesé sur le chiffre d'affaires de la branche au premier semestre, qui s'inscrit en net retrait par rapport à la même période de l'année 2008 :

- les produits du trafic voyageurs sont en baisse de 3,1% par rapport au premier semestre 2008 ;
- les trafics (en voyageurs km) sont inférieurs de 2,4% par rapport à 2008 ;
- les taux d'occupation sont en baisse (de 74% à 70%), notamment sur la première classe, qui pâtit de la faiblesse du marché professionnel;
- les comportements des voyageurs évoluent : recherche systématique de petits prix par les voyageurs loisirs, report des voyageurs professionnels de la 1<sup>ère</sup> vers la 2<sup>nd</sup>e classe, achats de dernière minute, ...

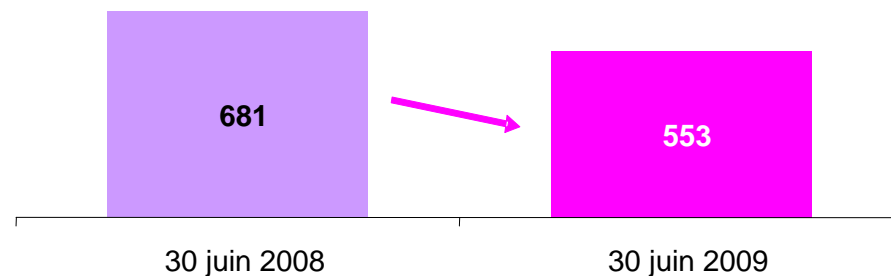
→ Les transporteurs affichent des tendances contrastées : les produits du trafic TGV sont restés stables ; Corail est en recul de 7,6% et Thalys en recul de 4,1% ; Eurostar est très fortement touché (-23,9%) par la conjonction de plusieurs facteurs (réduction du plan de transport sur le 1<sup>er</sup> trimestre ; dépréciation de la livre sterling ; impact de la crise économique et financière au Royaume-Uni sur le trafic affaires) ; iDTGV a été particulièrement dynamique, malgré la baisse du marché loisirs, avec la création de nouvelles dessertes en 2008.

→ La crise touche particulièrement les filiales de distribution internationales.

# Performance de la branche SNCF VOYAGES

## Marge opérationnelle

(en M€) Marge opérationnelle SNCF Voyages

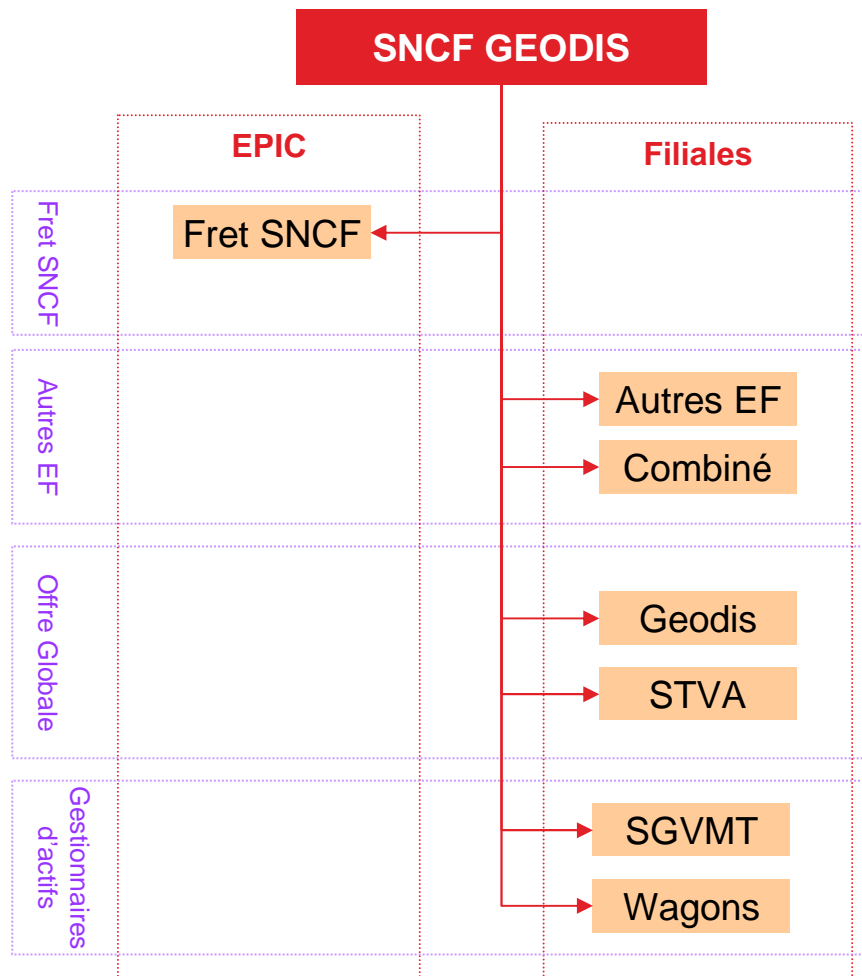


Variation vs 2008	
-128	-18,8%

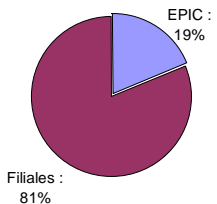
Variation comparable vs 2008	
-112	-16,5%

↳ La performance économique de la branche SNCF Voyages a été pénalisée par l'ampleur inattendue de la crise économique et financière, qui a fortement pesé sur la demande : la marge opérationnelle est en recul de 128 M€ par rapport à 2008. Cette évolution s'explique notamment par le recul des produits du trafic (- 86 M€ par rapport à 2008) et par la forte hausse des péages d'infrastructure (+ 33 M€ par rapport à 2008).

# SNCF GEODIS



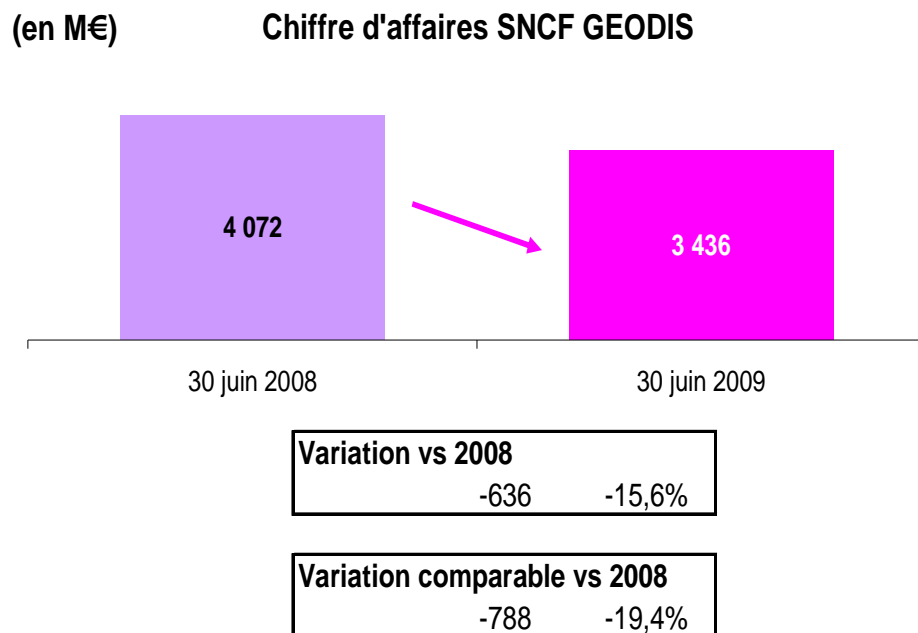
Contribution au CA Branche



**FRET**



## Évolution de l'activité de SNCF GEODIS

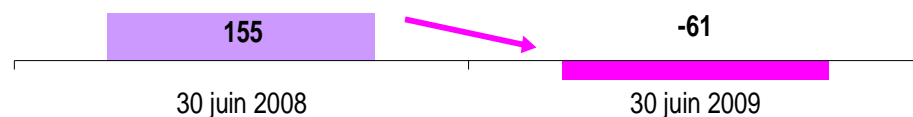


- ↳ Le chiffre d'affaires 2009 comparable s'élève à 3.284 M€, en baisse de 19,4% par rapport à 2008.
- ↳ La diminution de 636 M€ par rapport au réel 2008 s'explique principalement par :
  - ↳ Une baisse d'activité sur tous les segments de la branche (736 M€, dont 250 M€ sur Fret SNCF et 418 M€ sur l'Offre globale) ;
  - ↳ Des impacts périmètre positifs de 181 M€ : Geodis (139 M€) dont (127 M€) sur l'activité IBM 4PL, ITL (29 M€) et Ermechem (11 M€) ;
  - ↳ Un effet change négatif de 31 M€ principalement sur la division Freight Forwarding de Geodis

## Performance de la branche SNCF GEODIS

### Marge opérationnelle

(en M€) Marge opérationnelle SNCF GEODIS



Variation vs 2008	
-216	-139,2%

Variation comparable vs 2008	
-212	-136,9%

↳ La diminution de 216 M€ par rapport au réel 2008 s'explique principalement par :

↳ La baisse d'activité qui pèse sur la marge opérationnelle (212 M€)

- Geodis (-72 M€) : baisse de la marge brute de (-110 M€) partiellement compensée par des économies à hauteur de 38 M€
- Fret SNCF (-134 M€)
- STVA (-9 M€)

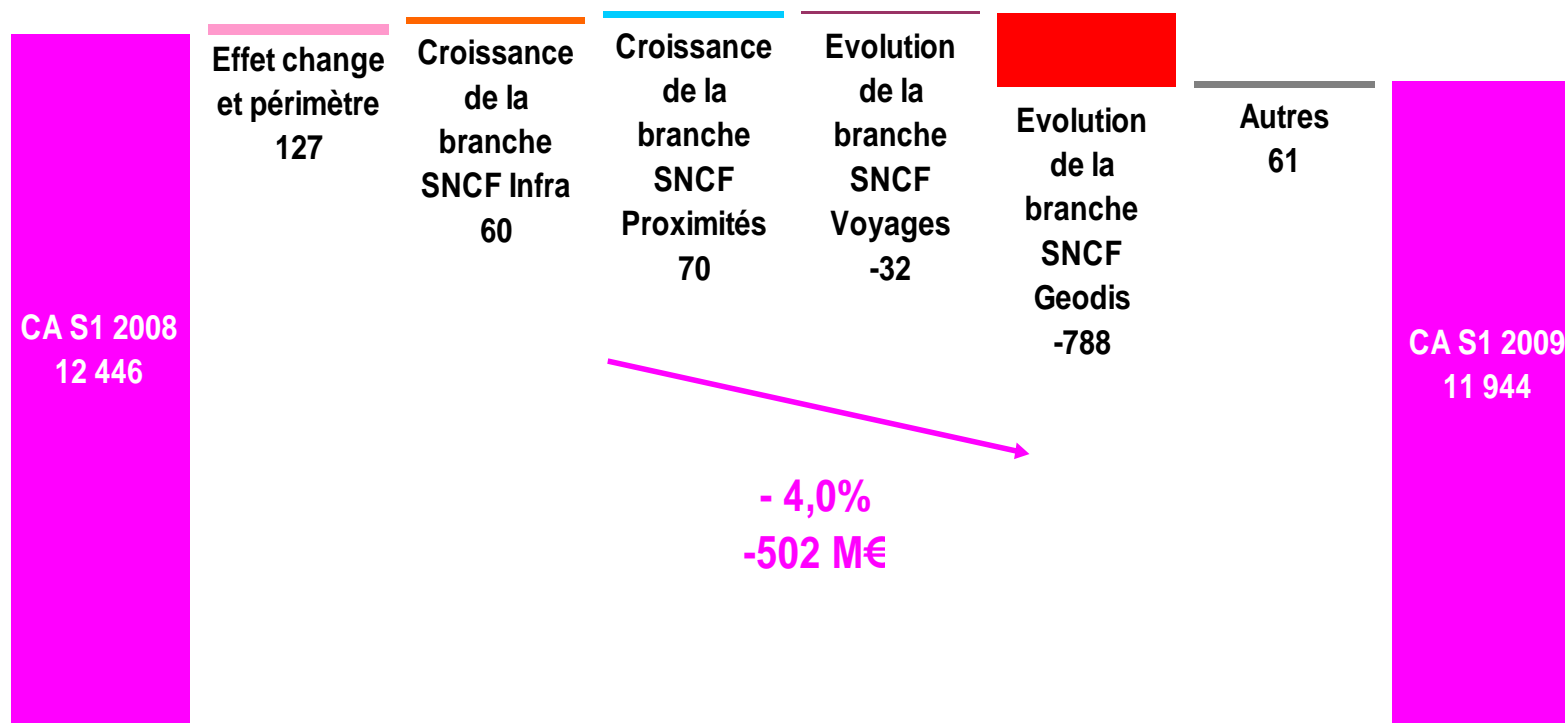
↳ Des impacts périmètre négatifs de -4 M€ principalement sur Geodis 4PL en raison de coûts d'intégration de la nouvelle activité, conformément aux prévisions

# RESULTATS DU GROUPE

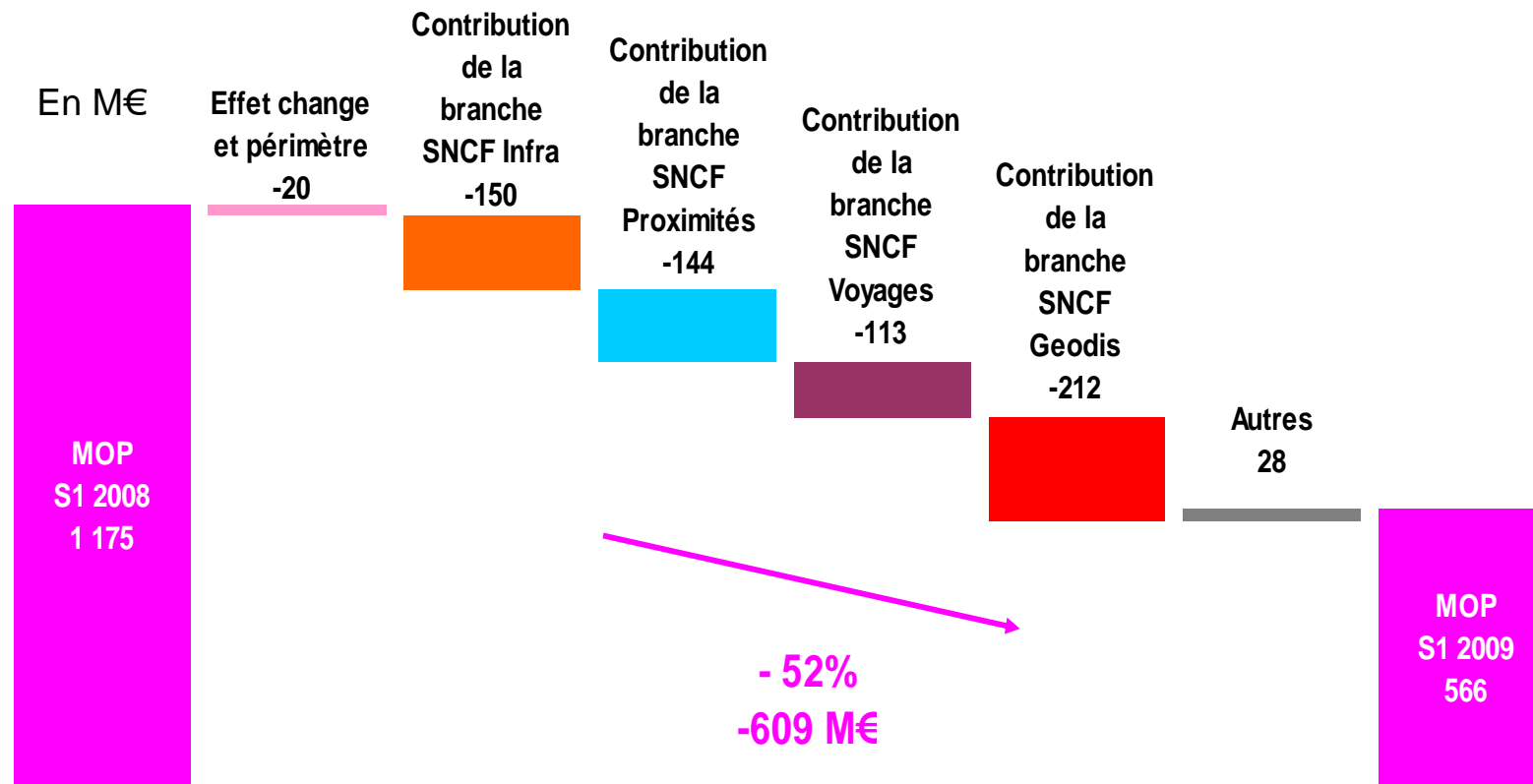


## Le chiffre d'affaires diminue de 4,0% (et de 5,1% à périmètre constant)

En M€



## La marge opérationnelle diminue de 609 M€ (-52%)... (et de 589M€ à périmètre constant)



## Le résultat opérationnel courant est déficitaire de 194 M€

En millions d'Euros	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation	
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>566</b>	<b>1 175</b>	<b>-609</b>	<b>-52%</b>
Dotations aux amortissements	-643	-624	-19	-3%
Dotations aux provisions	-116	-105	-11	-11%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>-194</b>	<b>446</b>	<b>-639</b>	<b>-143%</b>
<i>Taux ROC / CA</i>	<b>-1,6%</b>	3,6%		

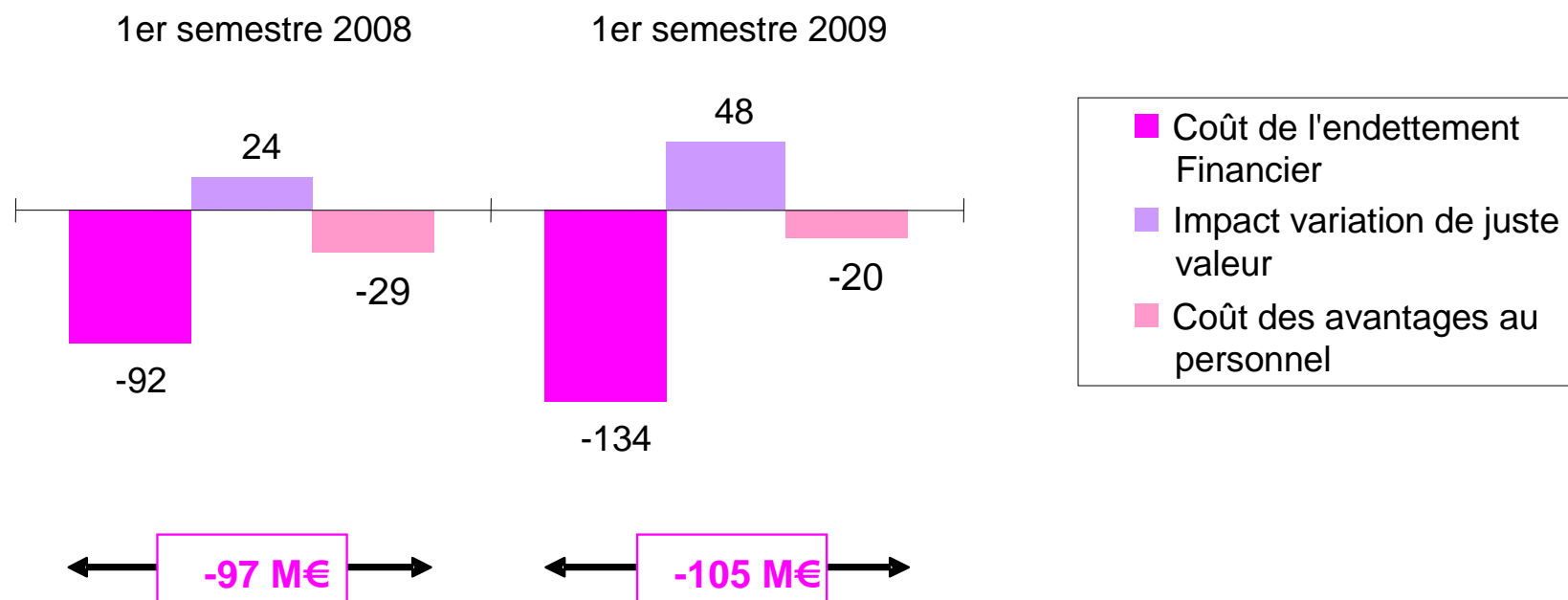
- ↳ Les dotations aux provisions du premier semestre 2009 sont principalement composées de :
  - ↳ Provisions pour restructuration (57 M€)
  - ↳ La dotation complémentaire de 14 M€ de la provision pour perte à terminaison relative à la Convention de Gestion de l'Infrastructure

## Le résultat opérationnel est déficitaire de 383 M€

En millions d'Euros	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation	
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>-194</b>	<b>446</b>	<b>-639</b>	<b>-143%</b>
Pertes de valeur	-205	30	-235	na
Résultat de cessions d'actifs	16	52	-36	-70%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>-383</b>	<b>528</b>	<b>-911</b>	<b>-172%</b>
Taux ROP / CA	-3,2%	4,2%		

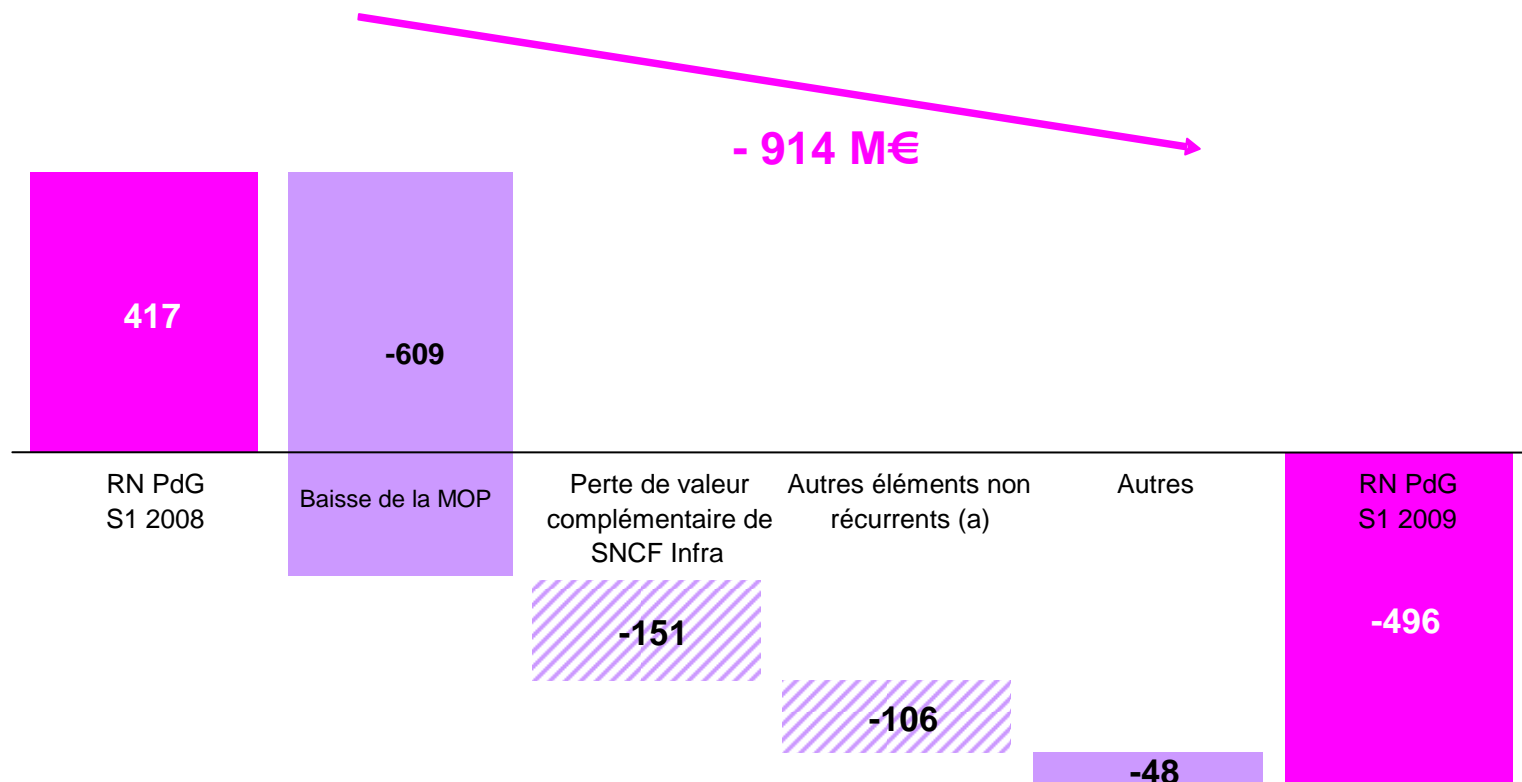
- ↳ La ligne Pertes de valeur présente un résultat négatif de 205 M€ en 2009 expliqué par :
  - ↳ La perte de valeur complémentaire de 151 M€ comptabilisée par SNCF Infra ;
  - ↳ La dépréciation des nouveaux investissements dans les activités SNCF dépréciées (Fret, Corail et Corail IC) : 55 M€
- ↳ Résultats de cession :
  - ↳ Le résultat de cession 2009 est principalement constitué par le résultat de cessions de logement de Novedis aux ESH et hors groupe (5 M€) et des cessions faites par Geodis (5 M€)
  - ↳ Le résultat de cession du premier semestre 2008 était principalement constitué par la plus value nette réalisée par l'EPIC sur la cession de terrains situés rue des Poissonniers à Paris (39 M€).

## Un résultat financier négatif de -105 M€ en 2009



↳ La hausse du coût de l'endettement financier « récurrent » est liée à la hausse de la dette : l'endettement moyen du premier semestre 2009 s'élève à 6.518 M€ contre 4.975 M€ au premier semestre 2008.

## Le résultat net subit principalement la baisse de l'activité et la perte de valeur complémentaire de SNCF INFRA



(a) 2009 : Dotation d'une provision pour restructuration de 57 M€ ; dotation complémentaire de 14 M€ de la convention de gestion RFF

2008 : Reprise de la perte de valeur de France Wagons (+61 M€), constitution de la provision désamiantage – mise en conformité (-65 M€), Plus value de cession de la rue des Poissonniers (-39 M€)

# SITUATION FINANCIERE



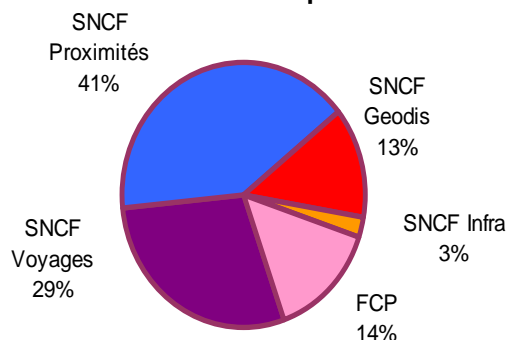
## Une évolution des investissements sans rapport avec la diminution de la CAF (69%)

En millions d'euros		30 juin 2009	30 juin 2008	Evolution	
<b>Investissements bruts</b>	A	<b>-1 589</b>	<b>-1 996</b>	<b>407</b>	<b>20%</b>
Variation du BFR d'investissements	B	-71	-51	-20	-39%
Subventions d'investissement encaissées	C	539	597	-58	-10%
<b>Investissements sur fonds propres</b>	<b>D=A+B+C</b>	<b>-1 121</b>	<b>-1 450</b>	<b>329</b>	<b>23%</b>
Cessions de biens corporels	E	119	50	69	136%
<b>Investissements nets sur fonds propres</b>	<b>F=D+E</b>	<b>-1 002</b>	<b>-1 399</b>	<b>398</b>	<b>28%</b>

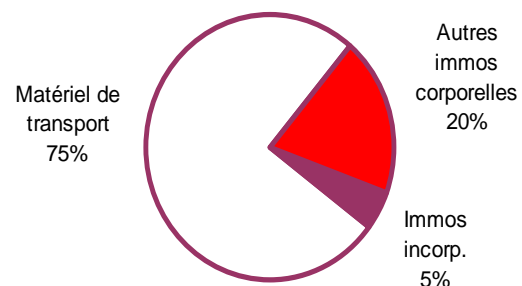
- ↳ La diminution des investissements bruts s'explique principalement par :
  - ↳ Un rythme d'acquisition de TGV Duplex, de TER 2NNG, d'AGC, de locomotives Île de France
  - ↳ La fin des dépenses liées au technicentre de Lyon
  
- ↳ Les cessions positives de biens corporels en 2009 contiennent notamment l'encaissement en 2009 de 77 M€ lié à la cession d'un immeuble rue de Dunkerque de fin 2008.

## Les investissements du 1<sup>er</sup> semestre 2009 :

Investissements bruts par branche



Investissements bruts par nature



- ↳ Investissements en matériel de transport, dont
  - ↳ Rames TGV (153 M€) et TGV Duplex (78 M€)
  - ↳ Locomotives Fret (85M€)
  - ↳ TER nouvelle génération (122 M€)
  - ↳ Autorails de grande capacité (265 M€)
  - ↳ Nouvelles automotrices Transilien (57 M€)

- ↳ Investissements dans les installations fixes :
  - ↳ Modernisation des établissements Matériel Pays de Loire et Paris-Nord
  - ↳ Création de l'atelier TGV de Lyon
  - ↳ Travaux dans l'atelier TER de Rennes
  - ↳ Aménagements de la gare de Paris-Est



↳ Participation au plan de relance :

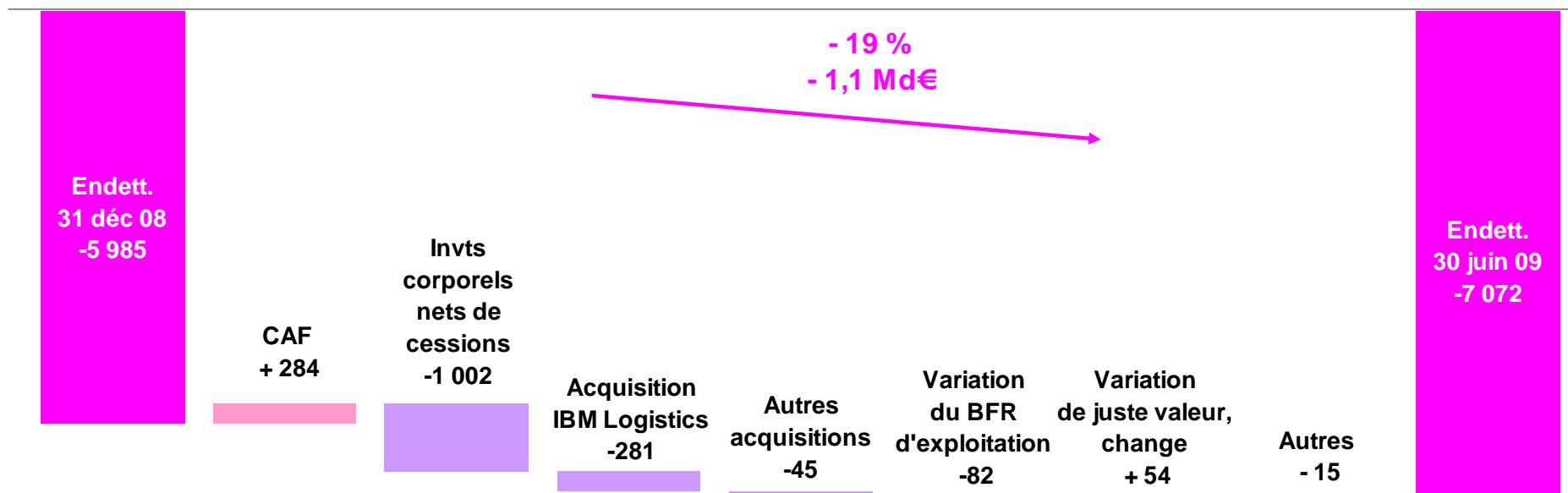
- ↳ Des engagements de dépenses pris au 30 juin 2009 à hauteur de 270 M€, livrés à hauteur d'environ 130 M€, soit 8% des investissements bruts de la période

## Un cash flow libre très négatif, en retrait de 245 M€

En millions d'euros		30 juin 2009	30 juin 2008	Evolution	
Capacité d'autofinancement	A	284	927	-642	-69%
Investissements nets sur fonds propres	B	-1 002	-1 399	398	28%
<b>CASH FLOW LIBRE</b>	<b>A+B</b>	<b>-717</b>	<b>-472</b>	<b>-245</b>	<b>-52%</b>

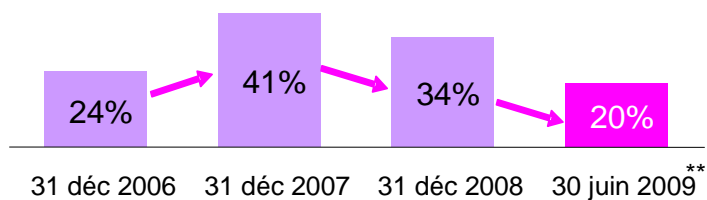
## L'endettement net augmente de 1,1 Md€ au 1<sup>er</sup> semestre 2009

En M€

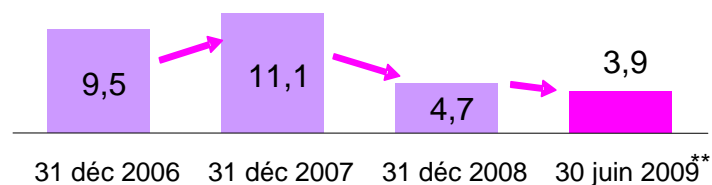


## Une dégradation mécanique des ratios financiers

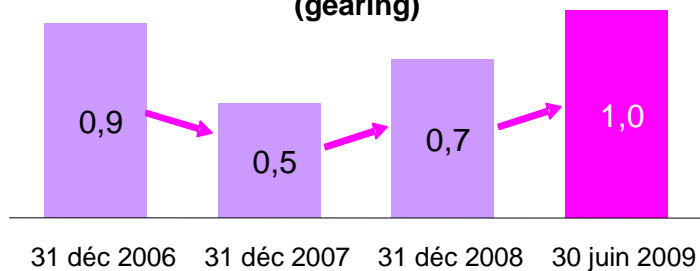
CAF / Dette



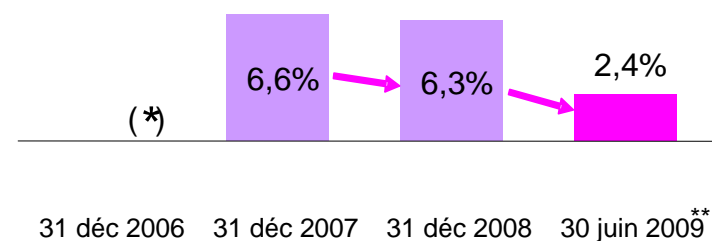
Couverture des frais financiers par la MOP



Dette / fonds propres du groupe  
(gearing)



ROCE



(\*) Le montant 2006 n'est pas comparable du fait des avantages au personnel intégrant ceux liés à la CP et à la CR

(\*\*) 12 mois glissants

# PERSPECTIVES 2009



## Enjeux 2009

- ↳ Dans ce contexte économique sans précédent, le Groupe doit en 2009 et 2010 être capable de traverser la crise, traiter ses problèmes structurels et préparer les échéances plus long terme
  - ↳ Mise en place dès le printemps 2009 des mesures lui permettant de réagir sans délai aux effets de la crise pour en minimiser les effets sur les résultats et le cash (1,1 Md€)
  - ↳ Focus sur les fondamentaux de la production, la relance commerciale et le management de la qualité visant à placer les clients et leurs attentes au cœur des objectifs et du fonctionnement du Groupe afin de conforter sa position sur son marché domestique
  - ↳ Démarches de retour à l'équilibre économique des 3 activités structurellement déficitaires :
    - Le Fret ferroviaire, et la « messagerie ferroviaire » en particulier
    - Les trains d'aménagement du territoire
    - La maintenance du réseau
- ↳ Dans un marché en voie d'ouverture et d'internationalisation, le groupe SNCF entend garder le cap stratégique fixé dans « Destination 2012 » ; compte tenu du contexte économique, le maintien de ce cap conduit à supporter une dégradation de ses ratios financiers

## Perspectives 2009

- ↳ Un contexte économique très défavorable et sans visibilité claire
- ↳ Les branches délégataires de service public résistent mieux aux effets de la crise, aux indices près
- ↳ Les branches de marché doivent adapter avec force et rapidité leurs niveaux de charges d'exploitation et d'investissement et leur modèle économique
- ↳ Les objectifs stratégiques de développement du Groupe maintenus et une forte contribution au plan de relance
- ↳ Une nouvelle étape d'ouverture du marché à la concurrence en décembre 2009

