



Premier semestre 2009

A decorative horizontal bar with a red-to-purple gradient and a thin blue line at the bottom, containing six small white squares.

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE

GROUPE SNCF

(Normes IFRS)

En Millions d'Euros

Sommaire

Le groupe SNCF en 2009.....	2
1. Événements majeurs et contexte macro-économique	2
2. Chiffres clés.....	5
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. La situation financière du groupe	24
4. Bilan consolidé et ratios.....	26
5. Relations financières avec l'Etat, Réseau Ferré de France et les collectivités locales.....	27
6. Volet social	29
7. Enjeux et perspectives 2009.....	30
Gouvernement d'entreprise	31
1. Le Conseil d'Administration.....	31
2. L'équipe dirigeante	32

Le groupe SNCF en 2009

1. Événements majeurs et contexte macro-économique

1.1. Le Groupe poursuit la mise en œuvre de sa stratégie au premier semestre 2009...

- Poursuite des opérations de consolidation
- Démarrage de l'activité Geodis 4PL¹ au 1^{er} avril 2009 suite à l'acquisition en décembre 2008 d'IBM Global Logistics (1 Md€ d'activité par an sur 15 ans).
- Prise de contrôle à 100% d'Ermewa fin juin 2009 (sous conditions suspensives restant à lever), qui marque la volonté de la branche SNCF Geodis de renforcer son positionnement sur le métier des gestionnaires d'actifs ;
- 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 ;
- Projet de création de l'entreprise ferroviaire Eurostar dans laquelle le groupe SNCF détiendra la majorité.

¹ Les sociétés dites « 4PL » ou « Fourth Party Logistic » ont pour mission de répondre aux requêtes logistiques de leurs clients en mettant à leur disposition des moyens d'entreposage, de transport et de distribution, tout en combinant les systèmes d'information Supply Chain.

- Préparation de l'ouverture à la concurrence
- L'entité Gares et Connexions a été créée au sein du Groupe en avril 2009 pour accompagner la croissance du trafic, le développement des transports publics et pour préparer l'ouverture à la concurrence prévue pour janvier 2010. Cette nouvelle entité est chargée d'assurer l'exploitation et le développement des 3 000 gares françaises. Elle sera pleinement opérationnelle début 2010. Activité autonome et distincte des activités concurrentielles des transporteurs, elle sera garante de l'équité entre tous les transporteurs historiques ou nouveaux entrants.
- La Direction de la Circulation Ferroviaire a, par ailleurs, été créée afin d'assurer, 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.
- Ces 2 nouvelles entités seront placées sous le contrôle de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), entité publique créée par une loi de mars 2009 et qui sera dotée de pouvoirs d'investigation (politique tarifaire, barème des péages, etc.), de conseil et de sanction.
 - 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 de société, notamment sur le prolongement du RER E à l'ouest.
 - Le Groupe poursuit, par ailleurs, ses projets d'amélioration de la qualité de service en Ile-de-France à travers les programmes IMPAQT et D-Maintenant lancés en 2008. Le programme IMPAQT, mis en œuvre en partenariat avec le STIF et RFF, comprend plusieurs volets : l'amélioration de la régularité des trains à travers la fiabilisation des infrastructures, la rénovation du matériel roulant, la modernisation des gares et l'amélioration de l'information aux voyageurs. Ce programme induit des investissements significatifs qui seront en partie pris en charge par le Groupe. Le programme D-Maintenant porte quant à lui spécifiquement sur la régularité du RER D.
 - Enfin, SNCF a d'ores et déjà renouvelé deux des trois conventions TER arrivant à échéance au 31 décembre 2008 (Champagne-Ardenne et Aquitaine), et devrait trouver un accord pour un renouvellement avec la région Auvergne en septembre.
 - Développement international
 - Face à l'ouverture à la concurrence sur le territoire français, le groupe SNCF se déploie à l'international. Il a entamé une coopération avec les chemins de fer russes et est présent au Maroc pour apporter son expertise dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse reliant Tanger et Kenitra. 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).
 - Eco-mobilité
 - L'évolution des modes de vie induit de la part des voyageurs du quotidien une demande accrue de train, mais aussi de tramway, de vélo, d'auto-partage ou de voiture électrique pour se déplacer autrement au cœur des villes. Il s'agit là d'une tendance lourde dont le Groupe entend tirer partie. Les premiers investissements d'Eco-Mobilité Partenaires se sont concrétisés dans Vu-Log (logiciel de gestion de voitures électriques en libre-service), Green Cove ingénierie (covoiturage) et Lumeneo (voiture électrique compacte).

1.2. ... mais subit également la crise économique

Le repli de l'activité constaté au 2ème semestre 2008 a débouché au 1er semestre 2009 sur une récession économique dans l'ensemble des pays développés. Les entreprises confrontées à des perspectives d'activité très dégradées, à de très fortes surcapacités de production et à des conditions de financement toujours difficiles ont fortement réduit leurs investissements et leurs effectifs et ajusté leurs stocks. La dégradation du marché du travail a, par ailleurs, incité les ménages à réduire leurs dépenses.

Pour le Groupe, les effets de la crise économique se manifestent par 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 chiffre d'affaires. Ce dernier baisse en effet de -4,0% ou -502M€ contre une croissance de +6,5% les trois dernières années :

- Forte baisse du chiffre d'affaires de SNCF Geodis (-636 M€, soit -15,6%) sur tous les segments, accentuée sur le Fret SNCF qui connaît une baisse historique générale des volumes de marchandises transportées sur tous ses pôles d'activité, liée à la forte diminution de la production industrielle constatée depuis septembre 2008.
- Baisse du trafic des activités Voyageurs (-62M€, soit -1,7%), plus marquée en 1ère qu'en 2nde classe, qui impacte les trafics loisirs, mais aussi, dans une moindre mesure, les déplacements quotidiens. Cette baisse est particulièrement notable sur Eurostar qui, outre la baisse de la fréquentation, a souffert de la dépréciation de la livre sterling et des travaux de remise en état du tunnel sous la Manche consécutifs à l'incendie de septembre 2008.
- Effet défavorable de la baisse des indices servant à indexer la rémunération de certains contrats (convention de gestion de l'Infrastructure et conventions avec les Autorités Organisatrices de transport).

Face à cette situation, le Groupe a pris, dès le premier trimestre, des mesures pour :

- limiter la baisse des recettes en remplissant les trains avec de nouvelles offres (Carte enfant famille, TGV Family, « TGV à prix d'amis », programmes de fidélisation), en luttant contre la fraude et en renégociant avec RFF et nos clients publics ;
- adapter autant que possible les capacités à la demande ;
- prioriser les dépenses, pour compenser l'insuffisance des recettes en 2009 et sans doute 2010, mais également pour que le Groupe adopte durablement des réflexes plus économes.

2. Chiffres clés

(En millions d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008
Chiffre d'affaires	11 944	12 446
Marge opérationnelle	566	1 175
Résultat opérationnel courant	-194	446
Résultat financier	-105	-97
Résultat net - part du groupe	-496	417
Capacité d'Autofinancement	284	927
Investissements bruts	1 589	1 996
ROCE (*)	2,4%	7,0%
Effectifs	199 904	199 903

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

(En millions d'euros)	30 juin 2009	31 déc 2008
Endettement net	7 072	5 985

3. Événements postérieurs à la clôture

Trois événements postérieurs à la clôture sont notables :

- par arrêté ministériel de juillet 2009, le dividende dû par la SNCF à l'Etat au titre de l'exercice 2008 a été fixé à 183,3 M€ et versé en juillet 2009 ;
- le Conseil d'administration de SNCF du 10 juillet a approuvé le principe de transformation d'Eurostar en un opérateur ferroviaire à part entière (cf. notes aux comptes semestriels résumés consolidés § 23) ;
- le litige avec RTE sur le transfert de lignes électriques a connu une avancée en juillet 2009. La commission devant statuer sur le désaccord a rendu sa décision en date du 18 juillet 2009 (cf. Notes aux comptes consolidés semestriels résumés § 23).

Résultats et situation financière du groupe

1. Commentaire général sur les résultats du groupe

<i>(En millions d'euros)</i>	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation 2009 vs 2008	
Chiffres d'affaires total	11 944	12 446	- 502	-4,0%
Péages	-1 551	-1 481	- 70	4,7%
Achats et charges externes	-4 228	-4 453	225	-5,0%
Impôts et taxes	-452	-434	- 18	4,3%
Charges de personnel	-5 128	-4 988	- 140	2,8%
Autres produits et charges	-20	84	- 104	-123,6%
Marge opérationnelle	566	1 175	- 609	-51,9%
Dotations aux amortissements	-643	-624	- 19	3,1%
Dotations aux provisions	-116	-105	- 11	10,7%
Résultat opérationnel courant	-194	446	- 639	-143,5%
Pertes de valeur	-205	30	- 235	-775,4%
Résultat de cession d'actifs	16	52	- 36	-69,5%
Résultat opérationnel	-383	528	- 911	-172,5%
Coût financier des avantages au personnel	-20	-29	9	-32,2%
Coût de l'endettement financier net	-86	-68	- 17	25,5%
Résultat financier	-105	-97	- 8	8,3%
Résultat avant impôt	-488	431	- 919	-213,3%
Impôt sur les sociétés	-5	-20	15	-76,0%
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	16	25	- 9	-37,2%
Résultat net des activités ordinaires	-477	436	- 913	-209,5%
Résultat net des activités cédées	-16	-5	- 11	216,3%
Résultat net - part des minoritaires	-3	-13	10	-77,7%
Résultat net - Part du groupe	-496	417	- 914	-218,9%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	<i>4,7%</i>	<i>9,4%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>-1,6%</i>	<i>3,6%</i>		
<i>ROCE = résultat opérationnel courant / actif net moyen (1)</i>	<i>2,4%</i>	<i>7,0%</i>		

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

1.1. Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats du premier semestre 2009 avec ceux du premier semestre 2008 est affectée par les principales variations de périmètre suivantes :

- l'acquisition d'IBM Global Logistic début 2009 a un impact positif de 127 M€ sur le chiffre d'affaires et de -3,4 M€ sur la marge opérationnelle,
- l'acquisition de ITL fin mai 2008 a un impact positif de 30 M€ sur le chiffre d'affaires et de 0,7 M€ sur la marge opérationnelle,
- l'acquisition de Ermechem a un impact positif de 11 M€ sur le chiffre d'affaires et non significatif sur la marge opérationnelle,
- l'intégration proportionnelle de Thalys et Lyria, auparavant consolidées en intégration globale, a un impact négatif de 5M€ sur le chiffre d'affaires et de 0,1M€ sur la marge opérationnelle.

Les comptes du premier semestre 2008 ont été retraités pour les rendre comparables à ceux du premier semestre 2009 (application de IFRIC 13, abandon de l'activité de messagerie Geodis Iberia)

1.2. Résultats du premier semestre 2009

a) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du groupe s'élève à 11.944 M€ au premier semestre 2009, soit une diminution de 502 M€ (-4%) par rapport au premier semestre 2008. A change et périmètre constants, la diminution du chiffre d'affaires est de -629 M€, soit -5,1%. L'impact des effets périmètre est en effet positif de 175 M€ et celui des effets de change négatif de -48 M€.

L'évolution organique des branches se décompose comme suit :

- SNCF Infra : +60 M€, 2,6%
- SNCF Proximités : +70 M€, 2,3%
- SNCF Voyages : -37 M€, -1,0%
- SNCF Geodis : -788 M€, -19,4%.

b) Marge opérationnelle

A 566 M€ au premier semestre 2009, la marge opérationnelle diminue de -609 M€, soit -52% et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 9,4% à 4,7%.

(En millions d'euros)	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variation 2009-2008	
Chiffre d'affaires	11 944	12 446	- 502	-4%
Charges de personnel	-5 128	-4 988	-140	3%
Achats et charges externes (hors péages et énergie)	-3 791	-3 933	141	-4%
Péages	-1 551	-1 481	-70	5%
Carburant et électricité	-437	-520	84	-16%
Impôts et taxes	-452	-434	-18	4%
Autres produits et charges	-20	84		
Marge opérationnelle	566	1 175	-609	-52%
Taux MOP / CA	4,7%	9,4%		

Les charges de personnel sont en hausse de 3% par rapport au premier semestre 2008 essentiellement en raison du renchérissement du coût moyen par ETP, les effectifs restant stables. Cette stabilité masque un double phénomène : baisse des effectifs sur l'établissement public compensée par une hausse dans les filiales, notamment chez Geodis (effet lié notamment à l'acquisition d'IBM Global Logistics) et EFFIA.

La diminution des autres achats et charges externes est pour l'essentiel attribuable à Geodis qui parvient à compenser la baisse de son activité par une diminution équivalente de son recours à la sous-traitance.

La hausse des charges de péages est liée à la forte augmentation des barèmes RFF.

La baisse du poste carburant et électricité s'explique par l'application du tarif TaRTAM par le Groupe depuis le second semestre 2008. Les consommations en volume sont en baisse par rapport au premier semestre 2008.

Les autres produits et charges comprenaient au premier semestre 2008 un produit non récurrent de 57M€ lié à la finalisation du partage des actifs entre RFF et SNCF.

c) Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant est déficitaire de -194 M€, en baisse de -639 M€ par rapport au premier semestre 2008.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe de 3,6% au premier semestre 2008 à -1,6% au premier semestre 2009.

Les dotations aux provisions du premier semestre 2009 sont principalement composées de :

- la provision pour restructuration de 57M€ dans le cadre d'un plan de réorganisation d'une des activités du Groupe,
- la dotation complémentaire de 14M€ de la provision pour perte à terminaison relative à la convention de gestion de l'Infrastructure.

d) Résultat opérationnel

Avec un montant de -383 M€, le résultat opérationnel est en diminution de -911 M€ par rapport au premier semestre 2008. Il comprend des pertes de valeur pour un montant de -205 M€ en 2009 expliqué par :

- la perte de valeur complémentaire de 151 M€ comptabilisée par l'Infra SNCF ;
- la dépréciation des nouveaux investissements dans les activités SNCF dont les actifs sont dépréciés (Fret, Corail et Corail IC) : 55 M€.

Les résultats de cession passent de +52 M€ au premier semestre 2008 à +16 M€ au premier semestre 2009 :

- le résultat de cession 2009 est principalement constitué par le résultat de cessions de logements de Novedis aux ESH², de cessions hors groupe (5 M€) et de 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€).

e) Résultat financier

Le résultat financier est relativement stable : il était négatif de -97 M€ au premier semestre 2008 et devient négatif de -105 M€ au premier semestre 2009. Il intègre :

- le coût de l'endettement financier qui passe de -92 M€ à -133 M€ au premier semestre 2009. L'augmentation de ce coût est liée à la hausse de la dette : l'endettement moyen du premier semestre 2009 s'élève à 6.529 M€ contre 4.975 M€ au premier semestre 2008 ;
- l'impact de la variation de juste valeur. Il est de +48 M€ au premier semestre 2009 contre +24 M€ au premier semestre 2008 ;

² Entreprises Sociales pour l'Habitat, dites sociétés HLM

- et les charges d'actualisation des avantages au personnel qui passent de -29 M€ au premier semestre 2008 à -20 M€ au premier semestre 2009.

f) Quote-part du résultat dans les entreprises associées

La quote-part du résultat dans les entreprises associées est de +16 M€ contre +25 M€ au premier semestre 2008. Ce résultat intègre les contributions de Keolis (18 M€ vs 20 M€ au premier semestre 2008) et de Eurofima (4 M€ vs 3 M€ au premier semestre 2008) et celles en diminution de Novatrans (négative de -5 M€ vs -1 M€ au premier semestre 2008) et d'autres filiales de la branche SNCF Geodis (à l'équilibre au premier semestre 2009 vs +3 M€ au premier semestre 2008).

g) Impôt sur les sociétés

Le premier semestre 2009 enregistre une charge d'impôt de -5 M€, contre -20 M€ premier semestre 2008.

h) Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -496 M€ au premier semestre 2009, alors qu'il était bénéficiaire de +417 M€ au premier semestre 2008.

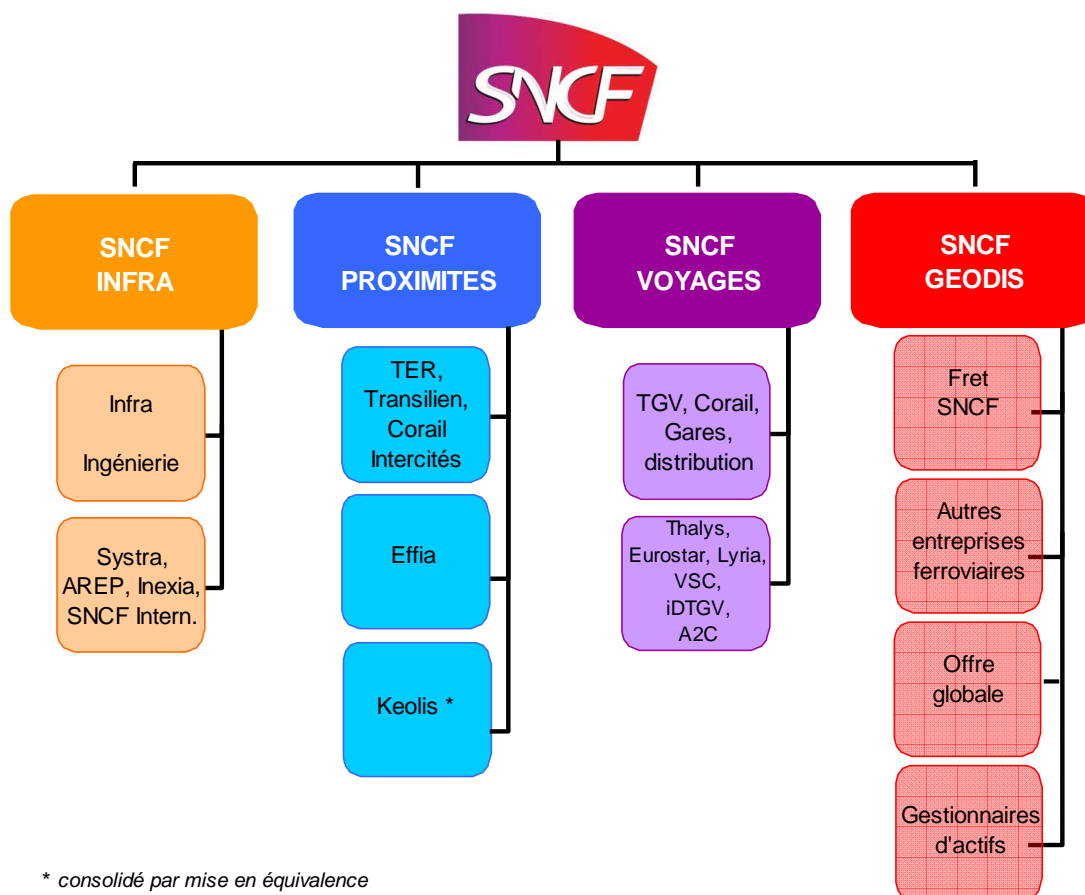
La baisse de 914 M€ s'explique par les principaux éléments suivants :

- la diminution de la marge opérationnelle de -609 M€,
- la comptabilisation d'une perte de valeur complémentaire sur les actifs de l'Infra SNCF de -151 M€,
- et des éléments non récurrents :
 - o Au premier semestre 2009, ont été comptabilisées une provision pour restructuration de -57M€ et une dotation complémentaire de -14M€ de la provision pour perte à terminaison relative à la convention de gestion de l'Infrastructure ;
 - o Au premier semestre 2008, avaient été comptabilisées la reprise de la perte de valeur de France Wagons (+61M€) et une plus value de cession significative de la rue des Poissonniers (+39M€), en partie compensées par la constitution de la provision pour dépollution – mise en conformité (-65M€).

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant sur 12 mois glissants) passe de 7,0% à 2,4%.

2. Activités et résultats des branches

L'activité du groupe SNCF est organisée en quatre branches, appuyées par des Fonctions communes : SNCF Infra, SNCF Proximités, SNCF Voyages (y compris la Direction des Gares et Escales), SNCF Geodis.

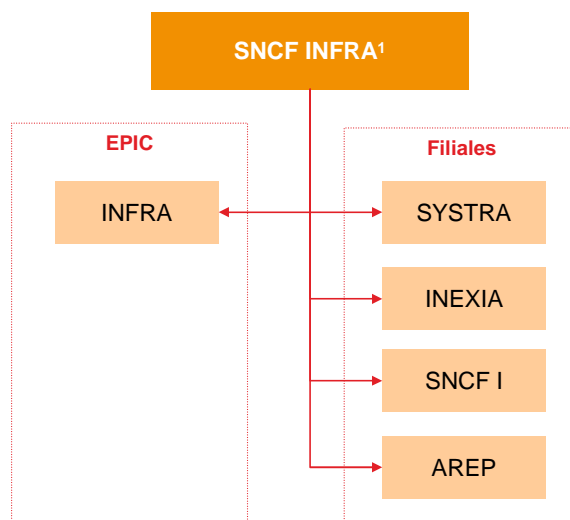


Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, à la capacité d'autofinancement et au cash-flow libre des composantes du Groupe s'établissent comme suit :

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes & Participations	Eliminations interbranches	Groupe
Chiffre d'affaires	2 350	3 187	3 612	3 436	2 375	-3 015	11 944
Marge opérationnelle	-234	101	553	-61	207		566
Capacité d'Autofinancement	-246	60	374	-230	326		284
Cash flow libre ^(*)	-326	-65	-41	-442	157		-717

^(*) Le cash-flow libre correspond à la différence entre la capacité d'autofinancement et les investissements sur fonds propres nets de cessions.

2.1. Branche SNCF Infra



¹ Hors prise en compte de la création de la branche Gares & Connexions

La branche SNCF Infra regroupe les activités de Gestionnaire délégué de l'Infrastructure (SNCF) et d'Ingénierie (Systra, AREP, SNCF International, Inexia).

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variations
Chiffre d'affaires	2 350	2 290	60
Marge opérationnelle (MOP)	-234	-85	-150
<i>MOP / CA</i>	-10,0%	-3,7%	
CAF	-246	-90	-156
Investissements nets sur fonds propres	-80	-28	-53
Cash-flow libre	-326	-117	-209

Les résultats de la branche SNCF Infra sont marqués par la baisse des indices qui servent à indexer la convention de gestion.

Faits marquants

Un volume de production en développement

De belles réalisations au premier semestre 2009 :

- Inauguration du Technicentre de Lyon le 31 mars ;
- Mise en service le 14 juin du Tram Train Strasbourg Bruche Piémont 1ère phase ;
- Inauguration le 22 juin du Bâtiment Voyageurs d'Ermont qui conclut les travaux Ermont - Saint Lazare;

Des perspectives de croissance du chiffre d'affaires :

- Confirmation du renforcement de la politique de régénération de la voie et des ouvrages d'art : les investissements de régénération déterminés par RFF dans son contrat de performance avec l'Etat s'élèvent à près de 1.400 M€ en 2009, à comparer à environ 800 M€ en 2006.

- Mise en œuvre du plan de relance de l'Etat : le conseil d'administration de RFF a approuvé le programme complémentaire d'investissements de 300 millions d'euros. Sur cette somme, 204 millions d'euros seront réservés à la rénovation et au développement du réseau en régions, 79 millions aux LGV et 17 millions à l'accessibilité des gares pour les personnes handicapées.
- Signature de la convention STIF/RFF qui garantit les apports financiers nécessaires sur la période 2010-2012, dans la continuité du programme IMPAQT, pour améliorer la régularité grâce à un programme ambitieux de travaux d'entretien, de régénération et d'investissement.
- Poursuite du développement d'INEXIA et de SNCF International : les 2 filiales vont notamment mobiliser, durant plus de 6 ans, une soixantaine d'experts pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage du premier projet marocain de ligne à grande vitesse, reliant Tanger à Kénitra, au nord de Rabat.

La préparation et la mise en œuvre de nouvelles organisations : pour plus d'efficacité, plus d'économies et plus de sécurité

Poursuite de l'industrialisation de la production et évolutions de SNCF Infra

- La campagne de Schéma Pluriannuel de Répartition de la Capacité (SPRC) de printemps porte le kilométrage de travaux d'entretien massifié à près de 10.000 km de lignes.
- La préparation de la mise en œuvre du nouveau S9 permettra de renforcer la sécurité tout en répondant mieux aux exigences de la massification de la production. Au 1er semestre 2009, ce sont environ 300.000 heures de formation pour près de 35.000 collaborateurs qui ont été dispensées.
- Parallèlement aux méthodes, les organisations évoluent aussi : examen en Comité central d'entreprise (CCE) de la création de la DCF et d'un pilotage hiérarchique direct des établissements de l'Infra Maintenance et Travaux par la Direction de l'Infra et rattachement des pôles régionaux d'ingénierie aux centres d'ingénierie.

La création d'Infra Rail : une niche pour laquelle l'Infra a su anticiper et valoriser ses atouts

- Face à la vitalité des marchés ferroviaires, Infrarail se positionne en opérateur logistique de référence. Cette chaîne propose toutes les prestations d'approvisionnement (la conception de solutions globales, la gestion des approvisionnements, le soutien aux chantiers).
- Infrarail assure notamment les transports de matériaux pour la construction de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (130 M€). Ce marché représente 1.300.000 tonnes de ballast, 450 km de rails longs soudés, plus de 300 km de fil caténaire....

De nouveaux enjeux

Le Sénat donne le feu vert à l'ARAF

- Début mars, les sénateurs ont voté le projet de loi créant l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF). La loi prévoit, en outre, de confier la gestion du trafic et des circulations, à compter du 1er janvier 2010, à un service spécialisé au sein de la SNCF, qui agira pour le compte de RFF.
- Le 1er avril 2009, une nouvelle entité « Gares et Connexions », distincte des activités Transporteurs et Infrastructure, a été créée. Cette entité a pour but de préparer l'arrivée dans les gares de nouveaux opérateurs qui devront bénéficier d'une égalité de traitement au moment de l'ouverture à la concurrence du transport voyageurs longue distance.

Résultats au premier semestre 2009

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est en développement en raison du renforcement de la politique de régénération de la voie et des ouvrages d'art, et de la participation à l'amélioration de la qualité sur l'ensemble du réseau, en particulier en Ile de France (avec les programmes Impaqt³, D. Maintenant⁴, ainsi que Nouvelle Dynamique des Proximités⁵).

Une part importante des travaux est prévue sur le second semestre : la programmation des travaux est, en effet, différente de celle constatée en 2008. Le poids du second semestre sera sensiblement supérieur.

Il faut noter enfin la forte croissance d'INEXIA qui confirme la production dynamique autour des grands projets, notamment des contrats du Rhin-Rhône.

▪ Marge opérationnelle

La marge opérationnelle se dégrade sous deux effets principaux :

- la baisse des indices qui servent à indexer la convention de gestion a un impact direct sur la dégradation de la marge opérationnelle,
- la masse salariale est en augmentation (+ 3,9 %) par rapport à 2008.

▪ Cash-flow libre

Le cash-flow libre devient fortement négatif en 2009 (-326 M€), en lien avec la dégradation de la situation de la branche :

- dégradation de la capacité d'autofinancement de 156 M€ par rapport à 2008,
- augmentation des investissements propres de 53 M€ par rapport à 2008.

L'essentiel des investissements propres de la période pour la branche SNCF Infra est constitué par le projet GEREMI (outil informatique de pilotage économique de l'activité) et les locomotives diesel.

Perspectives

Le contexte est particulièrement favorable au développement de l'Infra : plan de rénovation du réseau avec des perspectives jusqu'en 2015, contrats de projets Etat-Régions, développement de plusieurs LGV en France et à l'étranger, investissements dans le transport urbain et périurbain.

Pour y répondre, l'Infra va se doter d'une organisation plus simple, plus efficace et plus performante, dans ses 3 métiers (Maintenance et Travaux, Ingénierie, Exploitation).

La Branche se prépare par ailleurs à la négociation de la nouvelle convention de gestion avec RFF pour la période 2011 à 2014, et à l'aboutissement des négociations pour les nouvelles conventions SNCF Entrepreneur et Fournitures.

La Branche tâche enfin de réagir face aux difficultés économiques : recherche de nouvelles sources de revenus, négociation avec RFF sur le renforcement du volume d'Opérations de Gros Entretien, ainsi que sur la compensation des effets sur ses charges de la réforme des retraites et du surcoût des SPRC, économies sur les frais de fonctionnement.

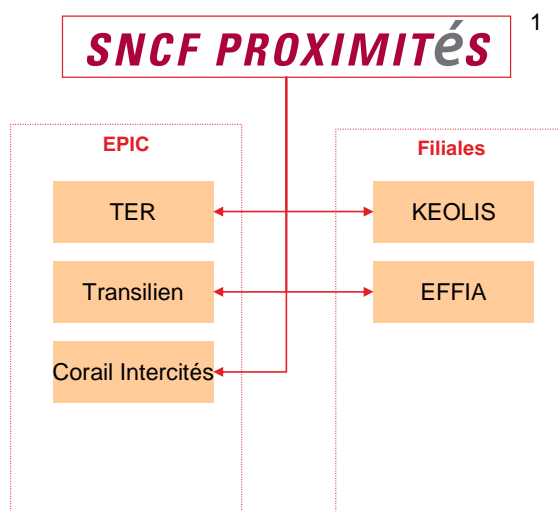
Les résultats à fin 2009 resteront néanmoins insuffisants, en particulier en raison de l'évolution défavorable des indices. Dans ce contexte, le rééquilibrage économique des conventions avec RFF est un enjeu majeur pour la Branche.

³ Un contrat de développement « IMPAQT » en Île de France a été signé, en 2008, conjointement avec le STIF et RFF (627 M€ sur 8 ans co-financés à 50% par la SNCF) pour la modernisation du matériel roulant et la rénovation des gares et infrastructures de Transilien.

⁴ Programme d'actions, lancé en mai 2008, destiné à accélérer la modernisation de la ligne D du RER.

⁵ Programme d'actions sur 3 ans, lancé en juillet 2007, pour faciliter le report modal de la voiture vers le train.

2.2. Branche SNCF Proximités



¹ Hors prise en compte de la création de la branche Gares & Connexions

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

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variations
Chiffre d'affaires	3 187	3 117	70
Marge opérationnelle (MOP)	101	245	-144
<i>MOP / CA</i>	3,2%	7,8%	
CAF	60	173	-113
Investissements nets sur fonds propres	-125	-142	17
Cash-flow libre	-65	31	-96

Faits marquants

La branche subit les effets défavorables de la conjoncture économique : forte baisse des indices TER et Transilien (composés en grande partie par des indices salariaux), mais les activités TER maintiennent une évolution positive des produits du trafic grâce aux abonnements.

Trois conventions TER sont arrivées à échéance au 31 décembre 2008. 2 d'entre elles ont d'ores et déjà été renouvelées, la troisième est en cours de négociation :

- Signature le 7 mai 2009 de la convention Champagne Ardennes avec effet au 1er janvier pour une durée de 8 ans et le 16 juillet de la convention Aquitaine pour une durée de 10 ans.
- Poursuite des négociations avec Auvergne.

Sur le plan de la qualité de service, la branche a enregistré les premiers effets positifs du programme D Maintenant sur la régularité de la ligne RER D. En revanche, la conflictualité a été importante sur le premier semestre. Face à ce phénomène, certaines AO (e.g. PACA) durcissent leur position.

Résultats au premier semestre 2009

▪ Chiffre d'affaires

L'évolution du chiffre d'affaires du premier semestre 2009 par rapport au premier semestre 2008 est de +70M€ (+2,3%). Cette augmentation s'explique principalement par :

- un effet d'assiette lié aux développements d'offres et de service, aux nouvelles conventions TER : +102 M€ ;
- la hausse des produits du trafic inférieure aux objectifs contractuels pour les activités conventionnées et la quasi stabilité des produits Corail Intercités (+3 M€) : -19 M€ ;
- la conflictualité plus importante sur les premiers mois 2009 que 2008 : -8 M€.

▪ Marge opérationnelle

La baisse de -144 M€ par rapport au premier semestre 2008 s'explique principalement par :

- la baisse de fréquentation de Transilien et TER : -22 M€ ;
- la hausse de la conflictualité et l'augmentation des pénalités liées aux problèmes de qualité de production : -16 M€ ;
- le différentiel d'évolution entre les coûts des charges internes et l'indexation des produits : -98 M€.

▪ Cash-flow libre

La décroissance de la capacité d'autofinancement de -113 M€ par rapport au premier semestre 2008 s'explique essentiellement par la dégradation du résultat net de -127 M€.

A fin juin 2009, les investissements de la branche SNCF Proximités sont subventionnés à hauteur de 76%. La part sur fonds propres (132 M€) est couverte par la capacité d'autofinancement pour 60 M€ et par des cessions pour 7 M€. Le cash flow libre est ainsi négatif de 65 M€.

Les principaux investissements de la période sont composés de matériels TER 2NG et AGC, de travaux de réversibilité et par l'acquisition de Tram-Train.

▪ Keolis

Keolis est consolidé selon la méthode de la mise en équivalence. La contribution positive de Keolis au résultat des entreprises associées est de 18 M€ contre 20 M€ au premier semestre 2008.

Le chiffre d'affaires de Keolis passe de 1.640 M€ au premier semestre 2008 à 1.707 M€ au premier semestre 2009. La progression du chiffre d'affaires de 66M€ est tirée par la croissance organique : +84 M€ dont +49 M€ pour la France (tous les grands réseaux sont en hausse ainsi que l'Urbain et l'Interurbain) et +30M€ pour le Royaume-Uni.

L'évolution du chiffre d'affaires recouvre également d'autres évolutions contrastées :

- un effet de change négatif de -80 M€ et un effet technique de -24M€ lié à la modification du régime des frais de sillons au Royaume-Uni (neutre en résultat),
- un effet périmètre positif de 35 M€ résultant de l'effet année pleine des nombreuses acquisitions réalisées sur le second semestre 2008, principalement en Ile de France (STAC, Transports Evrard, VAS, Devillairs),
- un effet portefeuille positif de 50 M€ porté par le gain en 2009 du réseau de Bordeaux et fin 2008 de la franchise allemande d'Hellweg Netz.

Sur le résultat, la croissance organique de la France (+8M€), les effets périmètre (+4M€) et portefeuille (+1M€) ne couvrent pas complètement l'impact négatif du dénouement des couvertures gazole (-8M€), les effets de change négatifs (-4M€) et le recul de l'International (-2M€). Le résultat net passe ainsi de +33 M€ au premier semestre 2008 à +30 M€ au premier semestre 2009.

Perspectives

La branche espère au second semestre mettre en œuvre le rapprochement Effia/Keolis (l'accord a été signé au premier semestre sous réserve du feu vert des autorités de la concurrence). Ce rapprochement entraînerait la consolidation par intégration proportionnelle de Keolis.

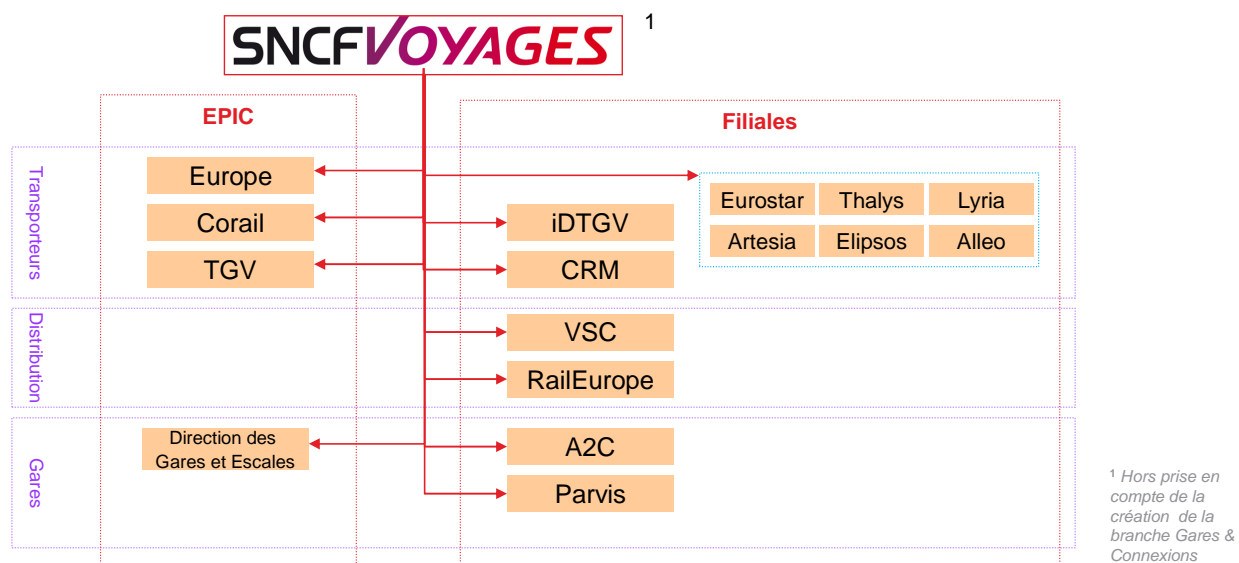
La majoration tarifaire du 1er juillet dans l'activité Corail Intercités (3,4%) compensera largement les effets calendaires négatifs. Le mix voyageurs pendulaires – voyageurs occasionnels de cette activité rend toutefois les prévisions difficiles dans cette activité.

La mise en œuvre d'un plan de relance de l'activité TER sur le second semestre doit permettre de compenser la faible croissance du 1er semestre. Dans la perspective de la période estivale, des produits tarifaires ciblant les déplacements régionaux de loisirs et/ou touristiques ont été lancés. L'enjeu majeur reste toutefois la rentrée pour TER avec la mise en place d'accords de réciprocité entre tarifications régionales, l'évolution et la création de tarifications intermodales / multimodales associant en un même tarif l'utilisation combinée de TER et de réseaux urbains et/ou interurbains. La majoration tarifaire du 1er juillet est de 3,1%, mais son impact est limité par les mécanismes de partage. La signature de la nouvelle convention Auvergne devrait intervenir début septembre.

L'activité Transilien devrait voir une stabilisation des trafics et produits du trafic après une période de décroissance. Transilien a engagé par ailleurs un plan d'économie et renforce la lutte anti-fraude. Elle enregistrera enfin l'arrivée des premières rames Francilien.

Enfin, la branche poursuit les négociations avec les AO TER sur les effets de la réforme des retraites et ouverture de ces négociations avec le STIF.

2.3. Branche SNCF Voyages



La branche SNCF Voyages regroupe les activités des transporteurs TGV, Corail et Europe (Eurostar, Thalys, Lyria, ...), ainsi que des prestataires associés représentés par la Direction des Gares et Escales, la distribution (avec entre autres Voyages-sncf.com) et la direction des Trains, ainsi que leurs fonctions administratives et de systèmes d'information.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2009	1er semestre 2008	Variations
Chiffre d'affaires	3 612	3 673	-62
Marge opérationnelle (MOP)	553	681	-129
<i>MOP / CA</i>	<i>15,3%</i>	<i>18,5%</i>	
CAF	374	541	-167
Investissements nets sur fonds propres	-415	-522	107
Cash-flow libre	-41	19	-60

Faits marquants

Pour lutter contre l'érosion tendancielle de sa rentabilité (hausse des péages d'infrastructure, des prix de l'électricité, moindre rentabilité des lignes nouvelles), et développer son agilité face à la concurrence, SNCF Voyages s'engage dans une transformation profonde de son organisation, pour décentraliser les responsabilités au plus près du marché et des clients :

- Création des Directions d'Axes (Axes Nord, Atlantique, Sud-Est, Est, Corail).
- Dédicace progressive des unités opérationnelles, permettant leur pilotage fonctionnel par les axes.
- Les Directeurs d'axes sont responsables de la production, de la qualité de service et du pilotage de la performance économique.

La branche concentre ses efforts en 2009 sur quelques projets majeurs visant :

- à faire progresser la qualité de service pour les clients : information en situation perturbée (projets incidents majeurs, Nicea), refonte de l'architecture du site voyages-sncf.com ;
- à innover pour faire la différence face à la concurrence à venir : dématérialisation des billets (Libert-e), déploiement du wifi à bord des rames du TGV Est, montée en puissance du laboratoire de l'innovation TGV (TGV Lab) et des communautés de clients sur Internet ;
- à améliorer la performance économique, en optimisant l'organisation de la production pour accroître la productivité du parc TGV.

Stratégie commerciale :

- Lancement dès le début de l'année d'un plan de relance commerciale destiné à limiter l'impact de la crise économique sur le chiffre d'affaires de la branche, et passant par des mesures ciblées notamment sur la clientèle loisirs : TGV Prem's week-ends, réductions sur les cartes commerciales, « Prix d'ami 12-25 », offre « Petits et Grands », TGV 100% Prem's.
- Lancement fin mars de la carte Enfant Famille, qui permet aux familles les plus modestes ayant 1 ou 2 enfants âgés de moins de 18 ans de voyager moins cher.
- Expérimentation en juillet d'une offre dédiée aux familles et proposée en période de grands départs, TGV Family, lancée en partenariat avec Disneyland Paris.

Résultats au premier semestre 2009

- Chiffre d'affaires

La crise économique, et la dépréciation du taux de change de la livre Sterling (impact de -17M€), ont pesé sur le chiffre d'affaires de la branche au premier semestre, qui s'inscrit en 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, glissement de la période de pointe vers la période normale, report des voyageurs professionnels de la première vers la seconde classe.

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 premier 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 (VSC, rail Europe).

- Marge opérationnelle

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 -129M€ par rapport au premier semestre 2008. Cette évolution s'explique notamment par le recul des produits du trafic (-86M€ par rapport à 2008) et par la forte hausse des péages d'infrastructure (+33 M€ par rapport à 2008).

- Cash-flow libre

La décroissance de la capacité d'autofinancement de -167 M€ par rapport au premier semestre 2008 s'explique notamment par la baisse de la marge opérationnelle de -129 M€.

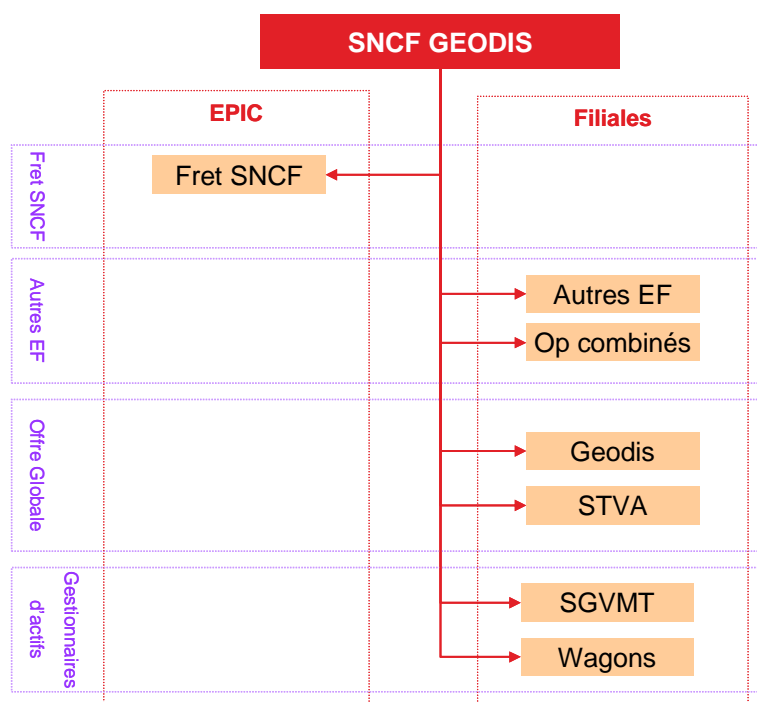
Le cash flow libre dégagé par la branche SNCF Voyages s'établit à -41M€ en 2009, contre +19M€ en 2008. Cette détérioration s'explique principalement par la baisse de la capacité d'autofinancement (-167M€), pour partie compensée par une baisse des investissements (-107M€) par rapport au premier semestre 2008.

Perspectives

Les plans d'action volontaristes lancés par la branche pour compenser les effets de la crise économique (plan de relance commerciale, réduction des plans de transport, plans d'économies sur les frais généraux, etc.) devraient permettre de limiter l'impact de la récession économique sur le trafic.

Quelques évolutions prévues au 2ème semestre : création des sociétés Connexion TGV (en charge de la commercialisation d'un portail multimédia à bord du TGV Est) et Rail Solutions (en charge du développement et la commercialisation d'un nouvel outil de distribution).

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 2009	1er semestre 2008	Variations
Chiffre d'affaires	3 436	4 072	-636
Marge opérationnelle (MOP)	-61	155	-216
<i>MOP / CA</i>	-1,8%	3,8%	
CAF	-230	23	-253
Investissements nets sur fonds propres	-212	-295	83
Cash-flow libre	-442	-273	-170

Faits marquants

Dans un environnement économique dégradé, le chiffre d'affaires chute de -15,6% vs 2008 (-19,4% à taux de change et périmètre constants) ; tous les métiers et toutes les zones géographiques sont touchés par le repli de l'activité.

Des mesures d'adaptation des charges ont été engagées dès le début de l'année pour limiter les effets de la baisse d'activité sur les résultats. Hors ajustement des charges variables, l'UGT offre globale a réduit ses coûts d'exploitation de plus de 80 M€ entre S1 2008 et S1 2009.

La branche a démarré l'activité Géodis 4 PL (41 pays sur 58 intégrés au 30/06/09 générant un chiffre d'affaires contributif de 127 M€) et a continué à consolider l'appareil industriel au travers d'acquisitions ciblées :

- Messagerie : 3 agences du Groupe Mory (1ère consolidation en juillet), et Cool Jet (octobre)
- Logistique : SCRI et Sincrolog en Italie et Giraud Pays de l'Est
- Route : Giraud Siderurgie
- Gestionnaires d'actifs : Ermewa (Sous réserve de l'accord des autorités de la concurrence)
- Entreprises ferroviaires : Novatrans (Sous réserve de l'accord des autorités de la concurrence)

Enfin, la branche a mis fin à son activité messagerie en Espagne.

Résultats au premier semestre 2009

▪ Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires diminue de -636 M€ par rapport au premier semestre 2008. A change et périmètre constants, il s'élève à 3.284 M€ au premier semestre 2009, en baisse de 19,4% par rapport au premier semestre 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 (788 M€) ;
- des impacts périmètre positifs de 181 M€ : Geodis (139 M€) dont 127 M€ sur l'activité Geodis 4PL, ITL (29 M€) et Ermechem (13 M€) ;
- un effet change négatif de 29 M€ principalement sur la division Freight Forwarding de Geodis.

▪ Marge opérationnelle

La diminution de -216 M€ par rapport au premier semestre 2008 s'explique principalement par :

- la baisse d'activité qui pèse sur la marge opérationnelle (-212 M€) des différentes entités de la branche : Geodis (-72 M€, la baisse de la marge brute de -110 M€ est 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.

▪ Cash-flow libre

La capacité d'autofinancement est en retrait de -253 M€ par rapport au premier semestre 2008 du fait de la baisse des résultats.

La baisse des investissements nets de -83 M€ compense en partie la diminution de la marge opérationnelle. Elle concerne principalement Geodis pour -64 M€, 2008 ayant été l'année de mise en service de la plateforme messagerie de Bonneuil.

Perspectives

Outre l'intégration des filiales récemment acquises, la branche devra annoncer et mettre en œuvre les mesures de redressement de l'activité Fret ferroviaire. Ceci constitue le défi majeur de la branche au second semestre et pour 2010.

2.5. Fonctions communes et participations

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

a) Matériel

Le projet Matériel « Performance 2012 » est entré dans une phase active durant le 1^{er} semestre 2009. Ce programme vise à répondre aux exigences des activités en matière de disponibilité, fiabilité, confort, propreté, mise en service, rénovation, qualité, sécurité et maîtrise de coûts pour leurs matériels roulants ferroviaires. Pour ce faire, le domaine Matériel :

- focalise la production des technicentres sur la tenue des objectifs qualité / coût pour chaque activité, notamment via la mise en place d'un outil managérial et de mesure de la performance des établissements, et la poursuite de la modernisation de l'appareil industriel (inauguration du technicentre TGV à Lyon dédié aux rames TGV Sud Est et premier technicentre de maintenance TGV implanté en province),
- assure, en lien avec les activités, la qualité de la mise en exploitation des matériels neufs, dont le rythme élevé s'est maintenu au premier semestre 2009. Le domaine Matériel a accompagné la mise en service de 9 rames Dasye pour SNCF Voyages, 28 locomotives (dont 7 pour Transilien et 21 pour Fret SNCF), et 78 Automoteurs pour TER,
- consolide les basiques de la production industrielle (projets d'amélioration de la gestion de maintenance assistée par ordinateur « Osmose » et « Agirre »),
- et développe des activités externes de maintenance via sa filiale IMTS (Ingénierie Maintenance Train Solutions).

b) Traction

L'activité de la traction a été marquée au premier semestre 2009 par :

- la création de pools spécialisés par activité pour adapter localement les ressources aux aléas de production : pool FAC⁶ SNCF Voyages, pool FAC Transilien, pool national Infrastructure, intégration des entités d'affaires territoriales dans des plateformes de conception concrétisant le rapprochement des équipes Traction et TER ;
- l'exploitation des cadencements TER PACA et Bourgogne Nord ainsi que sur les lignes normandes (TER et Corail Intercités), mis en service en décembre 2008 et la préparation de nouveaux cadencements pour le service annuel 2010 sur certaines lignes Transilien ;
- la poursuite de la rénovation des stations de distribution de fluides (gasoil, sable) ;
- l'ouverture de deux nouvelles résidences ORFEA, à Marseille en avril 2009 et Bordeaux en juin 2009.

La production de la Traction sur les six premiers mois de 2009 s'est traduite par une diminution des kilomètres parcourus de -19,4% par rapport au premier semestre 2008, liée à l'intégration industrielle du Fret et à une réduction du plan de transport compte tenu de la conjoncture économique.

c) Immobilier

La contribution du **Pôle logement (ICF et NOVEDIS)** au chiffre d'affaires est stable à 43 M€, et la contribution à la marge opérationnelle (19 M€) est en hausse de 2 M€.

Dans le cadre de la réorganisation du parc de logements du groupe, les apports de l'EPIC à ses filiales, débutés au deuxième semestre 2006 et planifiés sur quatre années, se sont poursuivis.

Le groupe **SNEF** contribue à la valorisation foncière et immobilière du domaine ferroviaire à travers ses activités d'aménagement, la promotion immobilière, de prestations de conseil et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, de transactions immobilières et de locations immobilières. La contribution de SNEF au chiffre d'affaires du groupe passe de 3 M€ à 6 M€ tandis que sa contribution à la marge opérationnelle progresse de 1,5M€ à 2,3M€.

⁶ Pool facultatif destiné à gérer les aléas de production

d) Transport maritime

La montée de la concurrence se poursuit : les développements de P&O (6 navires en concurrence frontale avec SeaFrance), Norfolkline et LD Lines ont conduit à un accroissement de la capacité offerte.

Dans ce contexte, les résultats opérationnels de Seafrance font apparaître une reprise de 1,2% du nombre de voitures et de 6,1% du nombre de camions transportés comparativement au premier semestre 2008, qui avait été particulièrement sinistré par une grève des officiers du 27 février au 14 mars.

Si les volumes se redressent, la dépréciation de la livre et le renforcement des pressions concurrentielles ont fortement pesé sur les produits moyens.

Les contributions de Seafrance au chiffre d'affaires et à la marge opérationnelle du groupe diminuent ainsi de 6% : la contribution au chiffre d'affaires passe de 95 à 89 M€ et celle à la marge opérationnelle diminue de -8,6M€ à -9,1M€.

Au-delà des aspects conjoncturels, l'évolution préoccupante des résultats de Seafrance des trois dernières années a conduit à la définition d'un plan de redressement dont les modalités ont été présentées au Comité d'entreprise du 29 mai 2009.

3. La situation financière du groupe

3.1. Cash flow libre et investissements

(En millions d'euros)		1er semestre 2009	1er semestre 2008	Evolution	
Capacité d'autofinancement	A	284	927	-642	-69%
Investissements nets sur fonds propres	B	-1 002	-1 399	398	28%
Cash-flow libre	A + B	-717	-472	-245	-52%

La capacité d'autofinancement dégagée au premier semestre 2009 ne suffit pas à financer les investissements de la période. Le cash-flow libre est négatif de -717 M€ au premier semestre 2009 contre -472 au premier semestre 2008.

La diminution de la capacité d'autofinancement de -642 M€ entre le premier semestre 2008 et le premier semestre 2009 s'explique par l'évolution de l'activité pour -626 M€, la hausse de la charge d'intérêt pour -27 M€ et par une diminution des impôts réglés pour +11M€.

La baisse des investissements nets de cessions sur fonds propres est liée à :

- un ralentissement des acquisitions de TGV Duplex, de TER Nouvelle génération, d'AGC, de locomotives Ile de France ;
- la fin des dépenses liées au technicentre de Lyon et à la plateforme de Bonneuil chez Geodis ;
- l'encaissement en 2009 de 77 M€ liés à une cession immobilière fin 2008.

3.2. Endettement net du groupe

(En millions d'euros)	30/06/2009	31/12/2008	Evolution
Dettes financières	24 082	22 668	1 414
Créances financières	-17 010	-16 684	-327
Dette nette	7 072	5 985	1 087
<i>Gearing</i> ⁷	1,0	0,7	

L'endettement net s'élève à 7,1 Md€ au 30 juin 2009, soit un gearing⁷ de 1,0 (versus 0,7 fin décembre 2008). Le ratio capacité d'autofinancement sur dette nette diminue de 34% à fin 2008 à 20% à fin juin 2009 (calculé sur 12 mois glissants).

⁷ Ratio endettement net sur fonds propres

L'augmentation de la dette de 1,1 Md€ par rapport au 31 décembre 2008 s'analyse comme suit :

	(en M€)
Endettement net à l'ouverture	5 985
CAF	- 284
Investissements corporels nets de subventions et de cessions	1 002
Investissements financiers	326
Variation de BFR	82
Variation de juste valeur	-54
Autres	15
Endettement net à la clôture	7 072

Les investissements financiers recouvrent notamment les acquisitions de titres NTV et d'actifs IBM Global Logistics.

3.3. Sources de financement et gestion de la dette

L'endettement net augmente de 1,1 Md€ du fait :

- des financements mis en place par l'EPIC qui atteignent 2,3 Md€ ;
- des remboursements effectués par l'EPIC (0,4 Md€) et de ceux effectués par Geodis et Financière Sceta (0,8 Md€).

L'EPIC a repris à son compte la gestion de l'essentiel de la dette du Groupe. Il porte en effet 94% de l'endettement externe du Groupe à fin juin 2009 contre 77% à fin décembre 2008.

Compte tenu des échéances du 1er semestre et des émissions précitées, la part de taux fixe s'établit à 60% au 30 juin 2009.

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 l'annexe annuelle aux comptes consolidés 2008.

4. Bilan consolidé et ratios

<i>(En millions d'euros)</i>	30/06/2009	31/12/2008
Ecarts d'acquisition	802	633
Immobilisations incorporelles	595	496
Immobilisations corporelles	22 946	22 384
Actifs financiers non courants	7 864	8 125
Titres mis en équivalence	414	410
Impôts différés actifs	1 196	1 185
Actifs non courants	33 817	33 233
Actifs d'exploitation	5 807	5 985
Actifs financiers courants	4 575	5 468
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 776	3 280
Actifs courants	15 157	14 733
Actifs détenus en vue d'être cédés	4	17
TOTAL DE L'ACTIF	48 978	47 982
Capital	4 971	4 971
Réserves consolidées	2 832	2 303
Résultat net de l'exercice	-496	571
Capitaux propres Groupe	7 306	7 844
Intérêts minoritaires	72	75
Capitaux propres totaux	7 378	7 919
Engagements envers le personnel non courants	1 152	1 133
Provisions non courantes	967	903
Passifs financiers non courants	16 164	14 646
Impôts différés passifs	119	97
Passifs non courants	18 402	16 780
Engagements envers le personnel courants	81	81
Provisions courantes	138	141
Dettes d'exploitation	15 052	15 002
Passifs d'exploitation	15 271	15 224
Passifs financiers courants	7 918	8 022
Passifs courants	23 189	23 246
Dettes relatives aux actifs détenus en vue d'être cédés	8	38
TOTAL DU PASSIF	48 978	47 982
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,0</i>	<i>0,7</i>
<i>Capacité d'Autofinancement / Dette nette (1)</i>	<i>20%</i>	<i>34%</i>

(1) sur 12 mois glissants

Le bilan enregistre les principales variations suivantes entre fin décembre 2008 et fin juin 2009 :

- l'augmentation des écarts d'acquisition principalement en raison de l'acquisition d'IBM Logistic ;
- l'augmentation des immobilisations incorporelles et corporelles traduisant des investissements importants dont l'acquisition et la rénovation de matériel de transport pour 1.202 M€, les aménagements et agencements effectués dans les gares et bâtiments et la modernisation des systèmes d'information pour un total de 310 M€ ;
- la légère hausse des actifs financiers et trésorerie (cf. 3.3) ;
- la diminution des capitaux propres qui intègre essentiellement le résultat de la période (négatif de -496 M€) ;
- l'augmentation des passifs financiers non courants (cf. 3.3).

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

La 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, mais dans un cadre législatif et réglementaire de monopole, d'autre part, outre des subventions d'exploitation et d'investissements reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de la branche SNCF Proximités, des compensations de charges financières et sociales dans des comptes annexes hors bilan, compensations qui sont fondées sur des textes de l'Union européenne visant à égaliser les conditions de concurrence entre les transports ferrés et les autres modes de transport.

5.1. Commandes publiques de prestations de services

(En millions d'euros)	30/06/2009	30/06/2008	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	1 415	1 425	-10
<i>dont Convention de gestion des trafics et des circulations</i>	434	432	2
<i>dont Convention de gestion de l'entretien des voies et du patrimoine</i>	981	994	-13
Travaux pour RFF	600	525	75
Total RFF	2 015	1 950	65
Compensations tarifaires régionales	192	171	21
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	1 653	1 643	10
<i>dont péages</i>	278	267	11
Total Régions et STIF	1 845	1 814	31
Presse	2	3	-1
Tarifs sociaux	33	33	0
Défense	88	77	11
Total Etat	123	113	10
TOTAL	3 983	3 877	106

a) Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF (convention de gestion RFF)

Ce poste est en baisse de -10 M€ par rapport au 30 juin 2008 principalement sous l'effet de la variation négative de l'indexation des prix prévue au contrat.

b) Travaux pour RFF

L'augmentation de ce poste de +75 M€ se répartit principalement entre la régénération des installations ferroviaires (+38M€) et les autres travaux (+29M€).

c) Prestations de services pour les Autorités Organisatrices de transport et le STIF

La progression de ce poste par rapport au premier semestre 2008 (+31 M€) s'explique par :

- la mise en place par les Autorités Organisatrices de nouveaux tarifs sociaux régionaux impactant les compensations tarifaires régionales de +21 M€ ;
- et la répercussion directe aux Autorités Organisatrices et au STIF des péages RFF (+12 M€), neutre en résultat.

5.2. Subventions et compensations de charges financières et sociales

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

(En M€)	30 juin 2009	30 juin 2008	Evolution 2009/2008	
			En M€	En %
Subventions d'exploitation	13	11	2	18
Subventions d'investissement reçues	539	597	-58	-10
Total	552	608	-56	-9

a) Concours publics inclus dans le résultat

Subventions d'exploitation

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

b) Autres versements reçus sans impact sur le résultat

Subventions d'investissement reçues

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

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

6. Volet social

6.1. Effectifs

Les effectifs du groupe sont stables. L'évolution constatée au niveau de l'EPIC SNCF est en grande partie compensée par des effets périmètre chez Geodis et le développement d'activité chez Effia.

	30/06/2009	30/06/2008	Variation	Variation
SNCF (*)	162 013	163 305	-1%	(1 292)
Groupe GEODIS	26 872	26 306	2%	566
Groupe STVA	1 896	1 967	-4%	(71)
Groupe EFFIA	1 599	1 269	26%	330
Seafrance	1 386	1 502	-8%	(116)
VFE Partenaires	1 319	1 299	2%	20
Groupe SYSTRA	1 118	1 183	-5%	(64)
Autres filiales et participations	3 700	3 073	20%	628
TOTAL	199 904	199 903	0,0%	1

(*) Effectifs payés dont 909 détachés dans les filiales du groupe

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

	1er semestre 2009	2008	2007	2006	2005	2004
Société-mère (*)	162 013	163 485	166 213	168 386	170 954	175 416
Filiales	37 891	37 854	35 332	33 356	34 885	54 461
TOTAL	199 904	201 339	201 545	201 742	205 839	229 877

6.2. Principaux accords signés en 2009

Les principaux accords signés depuis le 1er janvier 2009 sont les suivants :

- accord concernant l'aide au logement des cheminots signé le 15 janvier 2009,
- avenant à l'accord pour la mixité professionnelle entre les hommes et les femmes signé le 24 février 2009,
- avenant à l'accord sur l'aménagement du temps de travail en fin de carrière signé le 20 février 2009.

7. Enjeux et perspectives 2009

7.1. Enjeux 2009

Dans ce contexte économique perturbé, le Groupe doit en 2009 et 2010 être capable de traverser la crise mais aussi de préparer les échéances à plus long terme. Aussi le Groupe SNCF a :

- mis 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 la trésorerie ;
- insisté 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 ;
- entamé des démarches de retour à l'équilibre économique des trois 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 le Groupe à supporter une dégradation de ses ratios financiers.

7.2. Perspectives 2009

Les perspectives 2009 se résument donc ainsi pour le groupe SNCF :

- 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

Gouvernement d'entreprise

1. Le Conseil d'Administration

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

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

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

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

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

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

Le Commissaire du Gouvernement ou à défaut le Commissaire du Gouvernement Adjoint siège avec voix consultative au Conseil d'Administration ainsi qu'aux comités qu'il a créés.

Le Chef de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports ou son représentant siège avec voix consultative au Conseil d'Administration ainsi qu'aux Comités.

Le Secrétaire du Conseil d'Administration et le Secrétaire du Comité Central d'Entreprise assistent également au Conseil. Le Conseil d'Administration se réunit en séance ordinaire au moins dix fois par an.

Depuis son renouvellement en février 2008, le Conseil d'Administration s'est doté de cinq Comités :

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

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

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

Le Comité Voyageurs, chargé du suivi des conventions conclues entre la SNCF et les collectivités et les établissements publics et locaux et plus généralement de toutes les problématiques voyageurs.

Le Comité Transports et Logistique, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques de la branche SNCF Geodis.

2. L'équipe dirigeante

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

Par ailleurs, le Président a constitué une équipe de direction, composée des Directeurs généraux délégués de l'entreprise (au nombre de sept). Ce Comité de Direction Générale (CDG) est le lieu de préparation et de formalisation des décisions portant sur les principales orientations de l'entreprise, couvrant à la fois l'EPIC et ses filiales.