

GROUPE SNCF Mobilités

30 juin 2018

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

et

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS



ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL



La Plaine Saint-Denis, le 26 juillet 2018,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2018 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur, et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des transactions entre parties liées qui ont eu lieu durant les six premiers mois de l'exercice en cours, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

Le Président
Guillaume PEPY

Le Directeur Général Délégué Performance
Mathias EMMERICH

30 juin 2018

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS En millions d'euros



SOMMAIRE

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2018.....	3
1 ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2018	3
2 CHIFFRES CLÉS.....	6
3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	8
RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	9
1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	9
2 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS.....	14
3 INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET	25
4 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS	27
5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	28
6 VOLET SOCIAL.....	29
ENJEUX ET PERSPECTIVES	30

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2018

1 ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2018

1.1 REFORME DU FERROVIAIRE

A l'issue de la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire le 15 février 2018, le Premier Ministre a présenté le 26 février un projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril et adopté par le Sénat le 5 juin 2018.

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le "Nouveau Pacte Ferroviaire") se décline autour de ces axes :

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société nationale à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Mobilités et SNCF Réseau selon les missions suivantes :
 - o SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts;
 - o La société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;
 - o Le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;
 - o SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.
- L'État sera détenteur de la totalité du capital de la société nationale SNCF qui sera incessible. La société nationale SNCF sera détentrice de l'intégralité du capital de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Le capital de ces deux sociétés sera incessible. SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités seront soumises aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes (et dont les statuts initiaux seront fixés par décret en Conseil d'État puis modifiés, par la suite, selon les règles prévues par le Code de commerce).
- La gestion des gares de voyageurs est unifiée à travers une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.
- Modifier l'organisation salariale en cessant, à partir du 1er janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises.
- Assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, notamment par l'attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après publicité et mise en concurrence. A ce titre, le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit la possibilité d'ouvrir à la concurrence selon les activités et un calendrier entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023. Par exemple, entre ces deux dates :

- o pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Ile de France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence;
- o l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence; et
- o les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire doit être complétée et précisée par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application portant sur les axes mentionnés ci-dessus.

1.2 REPRISES DE PERTES DE VALEUR

Reprise perte de valeur sur l'UGT TGV France et Europe

Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys) qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit le groupe à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 193 M€ au 30 juin 2018.

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions a élaboré un nouveau plan stratégique 2019-2028 contribuant au plan stratégique global du groupe SNCF Mobilités. Ce plan stratégique affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, un test de valeur a été réalisé au 30 juin 2018, aboutissant à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 107 M€.

Les reprises de perte de valeur des UGT TGV et Gares & Connexions sont comptabilisées sur la ligne « Perte de valeur » du compte de résultat consolidé. Des informations complémentaires sont données dans les notes 1.2.3 et 4.2 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.3 DECISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. SNCF Mobilités a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant la MOP du premier semestre 2018. En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise dans les comptes au 30 juin 2018. L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

1.4 MOUVEMENT SOCIAL

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé à compter du 3 avril, à raison de 2 jours tous les 5 jours, reconductible jusqu'au 28 juin 2018 en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. Ce mouvement social a entraîné des impacts pour les clients du groupe SNCF et des conséquences financières au sein de certaines activités du groupe. Outre des pertes importantes de chiffres d'affaires du Groupe, la Direction a annoncé des mesures exceptionnelles de remboursement et de dédommagements aux usagers afin de compenser les désagréments liés à cette grève.

1.5 CESSION DE FONCIÈRE VESTA

Le groupe SNCF Mobilités est engagé dans un processus de cession de la filiale immobilière Foncière Vesta détenue à 100% par ICF Novedis.

Au 30 juin 2018, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette filiale sont reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière consolidé. Les informations détaillées sont données en note 4.1.5 des comptes consolidés semestriels résumés.

1.6 NOUVEAU DÉCOUPAGE SECTORIEL

Une nouvelle organisation en 4 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF Mobilités. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

- La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en deux secteurs opérationnels SNCF Transilien & TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ». Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part.
- La création d'un métier « Longue distance » dans lequel figurent, d'une part, le secteur opérationnel Voyages SNCF anciennement présenté comme un métier et, d'autre part, le secteur opérationnel Intercités précédemment inclus dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ».

L'activité du groupe SNCF Mobilités est dorénavant organisée autour de 4 métiers qui sont :

- Mobilités quotidiennes
- Longue distance
- SNCF Gares & Connexions
- SNCF Logistics.

2 CHIFFRES CLÉS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017
Chiffre d'affaires	15 252	15 761
Marge opérationnelle	649	1 179
Résultat opérationnel courant	101	509
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	3 493	687
Résultat financier	-126	-131
Résultat net - part du groupe	3 202	338
Résultat net Récurrent - Part du groupe	-90	294
Capacité d'autofinancement	380	817
Investissements nets (1)	-952	-1 010
Investissements tous financements (2)	-1 594	-1 508
Cash Flow Libre (3)	-71	284
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	118	534
ROCE (4)	5,7%	7,5%
Effectifs	200 853	200 499

(1) Les Investissements nets sont obtenus par la somme (en millions d'euros) :

	30/06/2018	30/06/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1 061	-1 112
- Subventions d'investissement reçues	161	52
- Nouveaux actifs financiers de concession	-505	-367
- Encaissement sur actifs financiers de concession	481	445
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés	-27	-29
Total investissements nets	-952	-1 010

(2) Les Investissements tous financements sont obtenus par la somme (en millions d'euros) :	30/06/2018	30/06/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1 061	-1 112
- Nouveaux actifs financiers de concession	-505	-367
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés	-27	-29
Total investissements tous financements	-1 594	-1 508

(3) Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :	30/06/2018	30/06/2017
des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	380	817
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1 061	-1 112
- Subventions d'investissement reçues	161	52
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	103	152
- Nouveaux actifs financiers de concession	-505	-367
- Encaissement sur actifs financiers de concession	481	445
- Incidence de la variation du BFR	526	373
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-148	-77
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	21	29
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés	-27	-29
Total Cash Flow Libre	-71	284

(4) 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.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	31/12/2017
Endettement net	8 167	7 914

3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.1 AVIS DE L'ARAFER SUR LE DRG 2018-2020

L'avis de l'ARAFER sur le document de référence des gares voyageurs (DRG) 2018-2020 déposé le 16 mars, a été publié le 9 juillet 2018. Il en ressort un avis globalement favorable de l'Autorité sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour les horaires de service 2018 et 2019.

SNCF Gares & Connexions saisira l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 au plus tard un an avant l'ouverture de l'horaire de service, soit en décembre 2018.

3.2 DECISION DE LA COUR D'APPEL DE PARIS SUR L'ENQUETE DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Geodis a fait appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. L'audience a eu lieu en mars 2017 et la décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 : elle conduit à diminuer l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€ (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

A ce stade, dans l'éventualité d'un pourvoi en cassation des parties, à régulariser au plus tard le 19 août 2018, le groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin juin 2018.

3.3 APPROBATION D'UNE COMMANDE DE 100 RAMES DE TGV DU FUTUR

Une commande de 100 rames TGV du futur auprès du constructeur Alstom pour 2,65 Milliards d'euros a été confirmée par le Conseil d'Administration du 26 juillet 2018.

3.4 DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LE TAUX T2

Suite au recours déposé devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T2 de cotisation vieillesse le 23 mai 2017, une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018. Le groupe en a tiré les conséquences dans ses comptes au 30 juin 2018 (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

3.5 PROJET DE PARTENARIAT POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA GARE DE PARIS-NORD

Un projet de partenariat entre SNCF Gares & Connexions et CEETRUS, la foncière du groupe Auchan, portant sur l'agrandissement de la gare Paris – Nord a été validé en Conseil d'Administration Extraordinaire le 9 juillet 2018. La fin de la négociation prévue pour fin 2018 devrait aboutir à la constitution d'une société commune détenue à 34% par SNCF Mobilités et à 66% par CEETRUS.

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation 2018 vs 2017	
Chiffre d'affaires	15 252	15 761	-509	-3,2%
Péages	-2 045	-2 122	76	-3,6%
Achats et charges externes hors péages	-6 373	-6 350	-22	0,4%
Impôts et taxes	-754	-687	-67	9,7%
Charges de personnel	-5 595	-5 645	50	-0,9%
Autres produits et charges	164	223	-59	-26,3%
Marge opérationnelle	649	1 179	-530	-44,9%
Dotations aux amortissements	-733	-701	-32	4,6%
Variation nette des provisions	185	31	154	499,7%
Résultat opérationnel courant	101	509	-408	-80,1%
Résultat de cession d'actifs	51	133	-82	-61,8%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	16	31	-15	-48,5%
Pertes de valeur	3 309	-11	3 320	-30463,0%
Résultat opérationnel	3 477	662	2 815	425,3%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	17	25	-8	-32,4%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	3 493	687	2 807	408,8%
Coût financier net des avantages du personnel	4	-9	13	-148,7%
Coût de l'endettement financier net et autres	-130	-122	-8	6,7%
Résultat financier	-126	-131	5	-4,0%
Résultat avant impôt	3 368	556	2 812	506,2%
Impôt sur les résultats	-129	-200	71	-35,6%
Résultat net des activités ordinaires	3 239	356	2 883	809,9%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
Résultat net de l'exercice	3 239	356	2 883	809,9%
Résultat net - Part du groupe	3 202	338	2 865	848,6%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	37	18	18	99,0%
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	-90	294	-384	-130,6%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	<i>4,3%</i>	<i>7,5%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>0,7%</i>	<i>3,2%</i>		
<i>ROCE (voir définition donnée dans les chiffres clés)</i>	<i>5,7%</i>	<i>7,5%</i>		

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;

- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

en millions d'euros	Notes (*)	30/06/2018	30/06/2017
Résultat net - Part du groupe		3 202	338
Pertes de valeurs	4.2	-3 309	11
Inclus dans la ligne "Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue"		-	-
Inclus dans la ligne "Résultat de cession actifs"		9	-57
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence"		-	-
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (variations de juste valeur)		-	-
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers)		-	-
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"		7	3
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"		-	-
Résultat net Récurrent - Part du groupe		-90	294

(*) les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés semestriels résumés

1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2018 avec ceux de 2017 est affectée par les variations suivantes :

<i>en millions d'euros</i>		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Transilien & TER	Variation de périmètre 2017 (1) Acquisition SNCF Combustible - effet indirect Impacts IFRS 15	-5 -75
Keolis	Variations de périmètre 2017 (1) Acquisition Les Kangourous / Les Coccinelles Acquisition Alfa Park Acquisition Parkeren Roselare Acquisition Keolis Santé Variation de périmètre 2018 Acquisition TRAM, SATRVAM, Santa Azur, Phocéens Cars Acquisition Mediaco-Effia Cannes Cession Millau Cars Impacts IFRS 15 Variation des taux de change	3 1 1 37 9 0 -1 23 -74
Intercités	Variation de périmètre 2017 (1) Acquisition SNCF Combustible - effet indirect Impacts IFRS 15	0 -1
Voyages SNCF	Variations de périmètre 2017 (1) Prise de contrôle RE4A Acquisition LOCO2 Acquisition SNCF Combustible - effet indirect Variation de périmètre 2018 Perte contrôle Orient Express- effet indirect Impacts IFRS 15 Variation des taux de change	12 0 0 0 -13 -8
SNCF Logistics	Geodis TFMM Ermewa & Autres Variations de périmètre 2017 (1) Acquisition Ateliers de Provence et Garages du Sud-Est (Ermewa) Cession Compagnie des Conteneurs Réservoirs (Ermewa) Acquisition SNCF Combustible - effet indirect Cession STVA Variation des taux de change	0 -3 -2 -161 -157
Direction Industrielle	Variation de périmètre 2017 (1) Acquisition SNCF Combustible - effet indirect	0
Corporate	Variations de périmètre 2017 (1) Acquisition SNCF Combustible Variation de périmètre 2018 Perte de contrôle Orient Express Variation des taux de change	5 0
Total des effets périmètre et change et impacts IFRS 15		-407

(1) Opérations réalisées en 2017 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2017 / 2018

1.2 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2018

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 15 252 M€ à fin juin 2018, soit une diminution de 509 M€ (-3,2%) par rapport à 2017 qui s'explique par :

- des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour -168 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour -239 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour le groupe de -102 M€ (-0,7%) ; celle des secteurs est la suivante :

SNCF Transilien & TER	-89 M€, -2,6%
Keolis	+238 M€, +9,1%
Intercités	-131 M€, -28,6%,
Voyages SNCF	-127 M€, -3,6%
SNCF Gares & Connexions	+1 M€, +0,4%
SNCF Logistics	+40 M€, +0,8%

1.2.2 Marge opérationnelle

À 649 M€ en 2018, la marge opérationnelle se dégrade de 530 M€, soit de 44,9%. Le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 7,5% à 4,3% entre 2017 et 2018.

en millions d'euros	30/06/2018	30/06/2017	Variation		Variation	
			2018 vs 2017		2018 vs 2017	à périmètre, normes et change constants
Chiffre d'affaires (CA)	15 252	15 761	-509	-3,2%	-102	-0,7%
Charges de personnel	-5 595	-5 645	50	-0,9%	-57	1,0%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-5 719	-5 616	-103	1,8%	-315	5,6%
Péages	-2 045	-2 122	76	-3,6%	-6	0,3%
Energie de traction et carburant	-489	-511	22	-4,4%	4	-0,8%
Impôts et taxes	-754	-687	-67	9,7%	-48	7,0%
Marge opérationnelle (MOP)	649	1 179	-530	-44,9%	-524	-44,4%
Taux MOP / CA	4,3%	7,5%				

À périmètre, normes et change constants, la marge opérationnelle se dégrade de 524 M€ dont 528 M€ liés aux mouvements sociaux du premier semestre 2018 (voir point 1.4 des Événements majeurs du premier semestre 2018). À ce montant, pourrait s'ajouter un effet sur le second semestre de la perte de clients sur l'activité Fret ainsi qu'un retour progressif des clients sur l'activité TGV pour un montant estimé total à 50 M€.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 101 M€, en baisse de 408 M€ par rapport à 2017.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 3,2% en 2017 à 0,7% en 2018.

La baisse de la marge opérationnelle (-530 M€) est en partie atténuée par la variation nette des provisions : reprise nette de 185 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 31 M€ en 2017.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en hausse de 2 815 M€ et s'établit à 3 477 M€.

La variation est essentiellement portée par les reprises de **pertes de valeur** sur l'UGT TGV France et Europe (+ 3 193 M€) ainsi que sur l'UGT Gares & Connexions (+ 107 M€) (voir point 1.2 des événements majeurs du premier semestre 2018).

Le **résultat de cession d'actifs** 2018 se compose essentiellement de cessions immobilières.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** est affecté en 2018 par la perte de contrôle d'Orient Express. En 2017 ce poste était principalement affecté par la prise de contrôle dans la société RE4A antérieurement mise en équivalence.

1.2.5 Résultat financier

Le résultat financier 2018 ne présente pas d'évolution significative par rapport au résultat financier de l'exercice précédent.

1.2.6 Impôt sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats diminue de 71 M€ entre 2017 et 2018. Le montant de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) s'établit à 78 M€ contre 131 M€ au 30 juin 2017.

1.2.7 Résultat net part du groupe

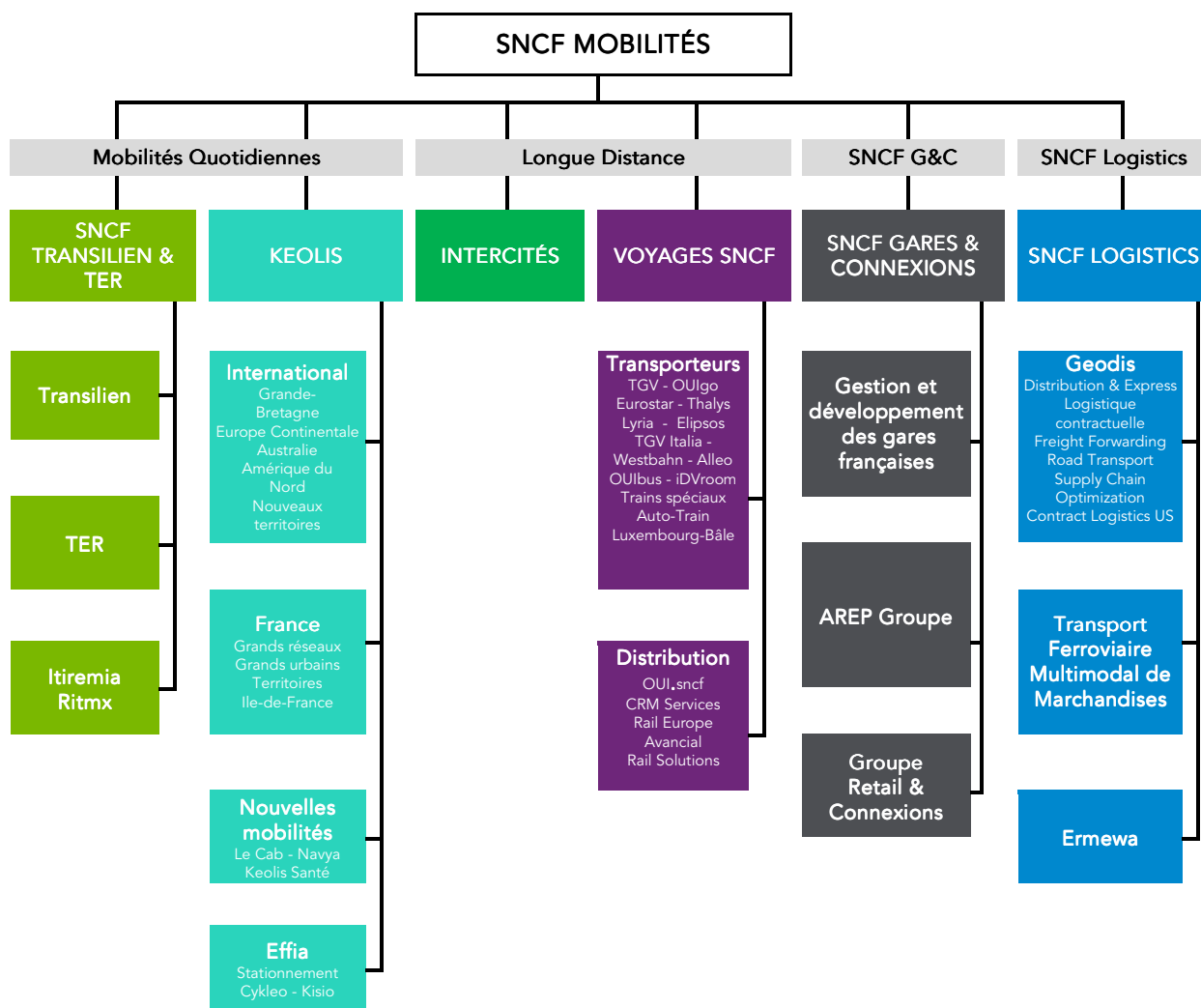
Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 3 202 M€, contre un gain de 338 M€ en 2017, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 37 M€.

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence) progresse de 7,5% à 5,7%.

2 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

L'activité du groupe SNCF Mobilités est organisée autour de quatre métiers appuyés par des fonctions support :

- Mobilités Quotidiennes qui comprend les deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis ;
- Longue Distance qui regroupe les secteurs Intercités et Voyages SNCF ;
- SNCF Gares & Connexions qui forme à lui seul un secteur ;
- SNCF Logistics qui est découpé en trois secteurs : Geodis, Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM) et Ermewa.



Seules les principales filiales sont présentées dans cet organigramme ainsi que dans les organigrammes figurant plus loin.

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 secteur figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif groupe) :

<i>en millions d'euros</i>	SNCF Transilien & TER	Keolis	Intercités	Voyages SNCF	SNCF Gares & Con- nexions	SNCF Logistics	Direction Indus- trielle	Cor- porate	SNCF Mobilités
Chiffre d'affaires externe	3 411	2 837	326	3 408	229	4 836	114	90	15 252
Marge opérationnelle	-3	164	-1	284	97	99	-8	18	649
Résultat opérationnel courant	-24	35	-5	101	42	7	-41	-14	101
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-24	46	-5	100	41	13	-41	-12	118
Investissements nets	-196	-28	40	-363	-118	-151	-37	-98	-952

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

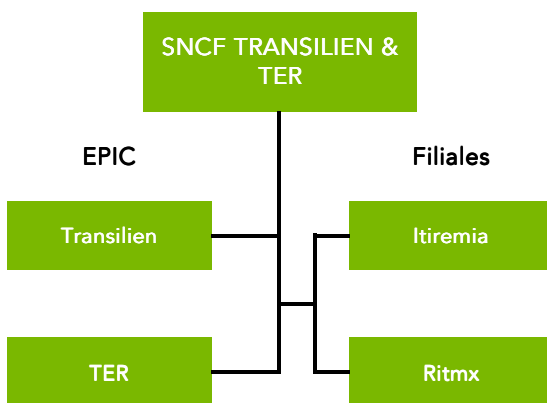
La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par secteur est un chiffre d'affaires externe.

En revanche l'indicateur présenté par secteur MOP / CA est calculé sur la base d'un chiffre d'affaires aux bornes de chaque secteur, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

Le chiffre d'affaires aux bornes est la somme des chiffres d'affaires internes et externes présentés en note 3.1 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.1 MOBILITÉS QUOTIDIENNES

2.1.1 SNCF Transilien & TER



SNCF Transilien & TER propose des services de transport de proximité et services conventionnés de transport ferroviaire ainsi que des services associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx).

en millions d'euros

	1er semestre 2018	1er semestre 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	3 411	3 581	-169
Marge opérationnelle (MOP)	-3	151	-154
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien & TER</i>	<i>-0,1%</i>	<i>3,9%</i>	
Résultat opérationnel courant	-24	64	-88
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-24	64	-88
Investissements nets	-196	-238	41

Faits marquants

Transilien

- Le 25 mai 2018, à l'occasion du salon Viva Technology, la RATP, SNCF et Île-de-France Mobilités ont confirmé l'arrivée progressive du titre de transport dématérialisé.
- Île-de-France Mobilités a annoncé en février 2018 le lancement d'un programme de déploiement de la fibre optique dans toutes les gares franciliennes du réseau SNCF. L'objectif est d'améliorer les services à disposition en gare comme les espaces de coworking, et de proposer une information plus complète en temps réel aux voyageurs.

TER

- Deux nouvelles conventions ont été signées sur le premier semestre 2018, avec les régions Bourgogne Franche Comté et Occitanie.
- Onze nouvelles rames Régio2N et deux rames Régiolis ont été livrées sur le premier semestre.

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -169 M€ (-4,7%) par rapport à 2017. Cette évolution s'explique notamment par des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour -80 M€ (détail en point 1.1 Comparabilité des comptes).

À périmètre et normes constants, la diminution du chiffre d'affaires est ramenée à -89 M€ (-2,6%) dont un effet grèves de -318 M€.

La baisse sur Transilien (- 86 M€ / -6%) s'explique essentiellement par l'impact des grèves sur les produits du trafic (-63 M€) ainsi que sur les contributions reçues d'Île-de-France Mobilités (-58 M€).

TER est stable (-2 M€ / -0,1%). L'impact négatif des grèves (-197 M€) a été compensé par l'indexation des conventions, le transfert de lignes Intercités, la refacturation de la taxe sur les salaires et le contre effet d'un litige de 2017.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien et TER diminue de -154 M€ (-101,9%) entre 2017 et 2018. L'impact des grèves du premier semestre 2018 sur la MOP est estimé à -146 M€. Transilien est en retrait de 87 M€ (dont 63 M€ d'impact grèves). TER est en retrait de 69 M€ (dont 84 M€ d'effet grèves). Hors effet grèves, la MOP de TER est impactée par des éléments favorables notamment liés à la renégociation de sept conventions.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 88 M€. La baisse de la marge opérationnelle est atténuée pour 64 M€ par la variation nette des provisions : une reprise nette de 62 M€ sur la période (dénouement de contentieux et litiges) contre une dotation nette de 2 M€ au 30 juin 2017.

- Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien et TER sont en baisse de 41 M€ par rapport à 2017 dont 142 M€ sur TER : de nombreuses subventions pour l'acquisition de matériel neuf ont été reçues par avance sur la période. A l'inverse, les investissements nets chez Transilien augmentent de 99 M€ : les investissements bruts sur le matériel roulant neuf connaissent une forte hausse qui est en partie atténuée par une légère diminution des subventions encaissées.

Perspectives du deuxième semestre 2018

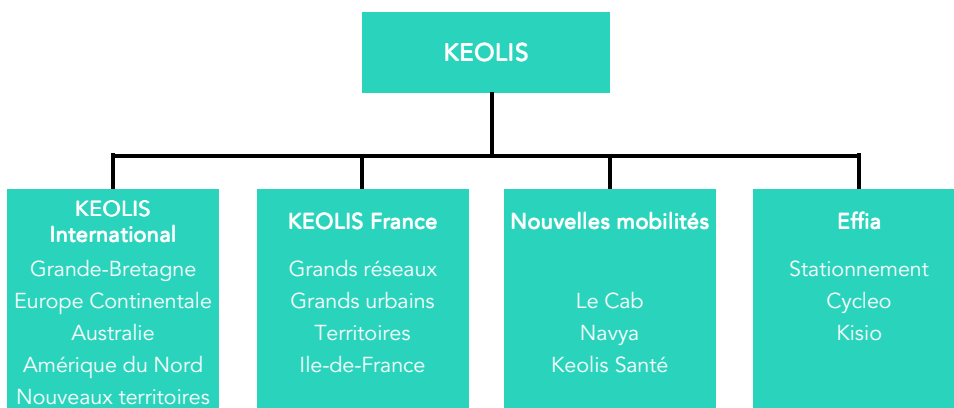
Transilien

- A l'automne 2018, expérimentation de l'utilisation du Smartphone pour acheter et valider son billet dans les transports en commun en région parisienne.

TER

- Des enjeux conventionnels forts avec la négociation des futures conventions Bretagne, Hauts-de-France et Nouvelle Aquitaine.
- Des enjeux commerciaux pour dynamiser le trafic après les grèves du deuxième trimestre 2018.

2.1.2 Keolis



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs présent dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2018	1er semestre 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	2 837	2 599	238
Marge opérationnelle (MOP)	164	149	14
<i>MOP / CA aux bornes de Keolis</i>	<i>5,7%</i>	<i>5,6%</i>	
Résultat opérationnel courant	35	31	4
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	46	51	-4
Investissements nets	-28	-133	104

Faits marquants

- Keolis remporte le plus gros contrat de son histoire au Pays de Galles. L'exploitation, la maintenance et la rénovation de l'ensemble du réseau ferroviaire Wales and Borders ont été confiées le 4 juin à la joint-venture KeolisAmey pour une durée de 15 ans. Le transfert d'exploitation est prévu le 14 octobre prochain. Il représente un chiffre d'affaires de 5,7 milliards d'euros sur la période du contrat.
- Sur le premier semestre 2018, plusieurs contrats significatifs ont été renouvelés en France et à l'international, notamment à Lille (renouvellement pour 7 ans), à Besançon (7 ans) ou à Las Vegas (5 ans).

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 est en hausse de 238 M€ (+9,2%) par rapport à 2017.

À périmètre, normes et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +238 M€ (+9,1%). Les effets périmètre et normes s'élèvent à 74 M€ (détail dans le point 1.1 Comparabilité des comptes) tandis que l'effet change atteint -74 M€.

La croissance est essentiellement portée par l'international (+211 M€) du fait des gains de nouveaux contrats en Australie, Europe continentale, États-Unis et Royaume-Uni et de la poursuite des plans de retournement des contrats déficitaires.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 14 M€ grâce à l'international (+22 M€), notamment sur le nouveau contrat Yarra Trams en Australie et sur le contrat de Boston.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis s'améliore de 4 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 7 M€ des dotations aux amortissements.

- Investissements nets

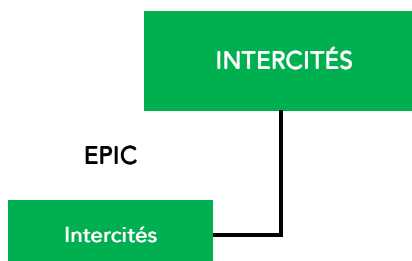
Les investissements sont en baisse de 104 M€. Cette variation s'explique par l'encaissement exceptionnel sur la période de 96 M€ lié au contrat de Lille (reprise des actifs lors du renouvellement du contrat).

Perspectives du deuxième semestre 2018

- Poursuite du développement de Keolis Santé par le biais d'acquisitions.
- Réponses à appels d'offres attendues sur huit réseaux dans le secteur Grands Urbains : 6 appels d'offres défensifs à Tours, Orléans, Brest, Nîmes, Angers et Aix en Provence et 2 appels d'offres offensifs à Chambéry et Nancy.

2.2 LONGUE DISTANCE

2.2.1 Intercités



Intercités propose des services de transport moyenne et longue distance en France.

en millions d'euros

	1er semestre 2018	1er semestre 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	326	458	-132
Marge opérationnelle (MOP)	-1	17	-18
<i>MOP / CA aux bornes de Intercités</i>	<i>-0,3%</i>	<i>3,3%</i>	
Résultat opérationnel courant	-5	-2	-3
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-5	-2	-3
Investissements nets	40	96	-56

Faits marquants

- Intercités a mis en place une nouvelle organisation recentrée sur un produit plus homogène et un nouveau projet de services « INTERCITES 2020 ».

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -132 M€ (-28,9%) par rapport à 2017. À normes constantes le chiffre d'affaires est en baisse de 28,6%. Les trafics sont en retrait de 31% avec l'impact défavorable des grèves du premier semestre 2018 et du transfert de lignes à TER.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle d'Intercités diminue de -18 M€ (-106,9%) entre 2017 et 2018. Les grèves du premier semestre 2018 ont un impact négatif sur la marge opérationnelle pour 21 M€.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 3 M€. Le niveau de marge opérationnelle est compensé par la variation nette des provisions : reprise nette de 6 M€ au 30 juin 2018 à comparer à une dotation nette de 3 M€ au 30 juin 2017 ; par ailleurs les dotations aux amortissements sont en recul de 6 M€.

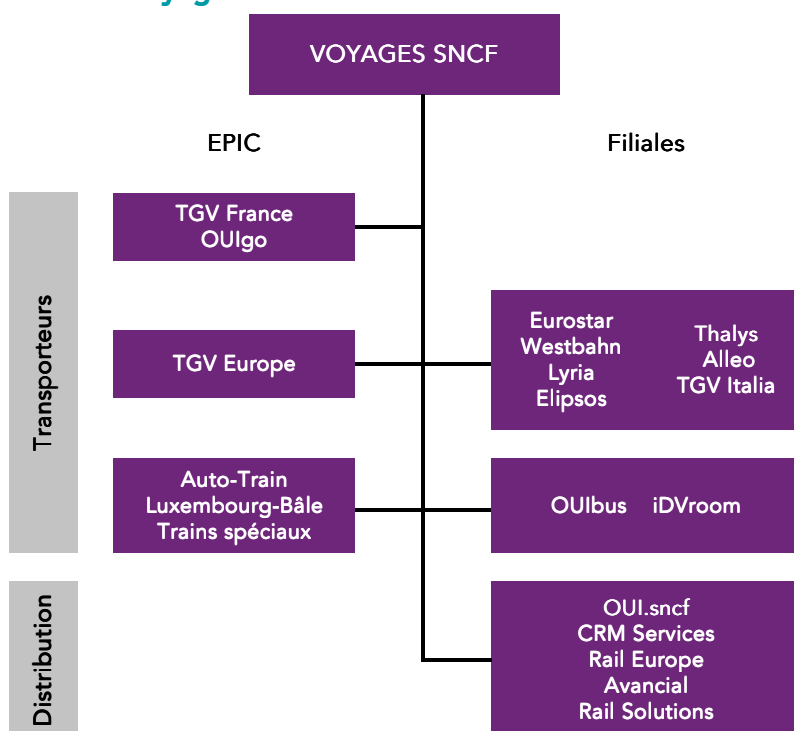
- Investissements nets

Les investissements nets d'Intercités sont en hausse de 56 M€ par rapport à 2017. Cette hausse porte sur l'investissement de matériels roulants neufs lié à la commande de 30 Regiolis. L'écart est creusé du fait des moindres subventions reçues au titre du matériel roulant (retard pris sur l'encaissement des subventions Regiolis).

Perspectives du deuxième semestre 2018

- Finalisation des travaux sur la convention d'exploitation des Trains d'Équilibres du Territoire (TET).
- Relance des actions commerciales et marketing pour favoriser la reprise de l'activité après les grèves du premier semestre.

2.2.2 Voyages SNCF



Voyages SNCF propose à ses clients :

- des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVRoom ;
- un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d'avion, locations de voiture et nuitées d'hôtel notamment.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2018	1er semestre 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	3 408	3 543	-135
Marge opérationnelle (MOP)	284	488	-204
<i>MOP / CA aux bornes de Voyages SNCF</i>	<i>7,8%</i>	<i>12,7%</i>	
Résultat opérationnel courant	101	319	-217
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	100	320	-220
Investissements nets	-363	-349	-14

Faits marquants

- Blablacar et OUIbus, leaders du covoiturage et de l'autocar en France, se sont unis pour répondre à une demande très forte des voyageurs les jours de grève, en partageant certaines de leurs offres de transport sur leurs plateformes respectives. Blablacar a élargi son inventaire de transport en intégrant des places OUIbus sur les grands axes très demandés (Paris-Lyon, Paris-Toulouse, Paris-Caen, Paris-Orléans).
- OUIbus s'associe avec Alsa, en Espagne et au Portugal, National Express au Royaume-Uni et Marino Bus en Italie. Avec cette alliance commerciale, les opérateurs relieront leurs réseaux, afin de créer le plus grand réseau de cars en Europe et permettre aux usagers de voyager plus facilement vers 300 destinations dans 10 pays.

- Fin avril, la première rame entièrement personnalisée aux couleurs de TGV InOUI a circulé sur Paris-Toulouse.
- La liaison ferroviaire directe entre Londres et Amsterdam par Eurostar a été lancée sur le premier semestre 2018.

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en recul de -135 M€ (-3,8%). Cette évolution s'explique en partie par :

- un effet périmètre et normes de -1 M€ (cf point 1.1 Comparabilité des comptes) ;
- un effet change de -8 M€.

À périmètre, normes et change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF baisse de -127 M€ (-3,6%). L'impact des grèves sur le premier semestre 2018 s'élève à -372 M€. La Grande Vitesse France est en retrait de -143 M€, la dynamique du premier trimestre (montée en puissance de OUIgo, ouverture des lignes nouvelles Atlantique) n'atténue que partiellement l'impact des mouvements sociaux. L'Europe est en hausse de +28 M€ grâce à Eurostar et Thalys.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de -204 M€ dont -247 M€ d'effet grèves. La bonne dynamique des produits du trafic (hors impact grèves) et la baisse de la Contribution de Solidarité Territoriale n'absorbent pas l'impact de la conflictualité ni la hausse des péages des LGV Sud Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire.

- Résultat opérationnel courant

L'évolution négative du résultat opérationnel courant de Voyages SNCF (-217 M€) s'explique principalement par celle de la marge opérationnelle.

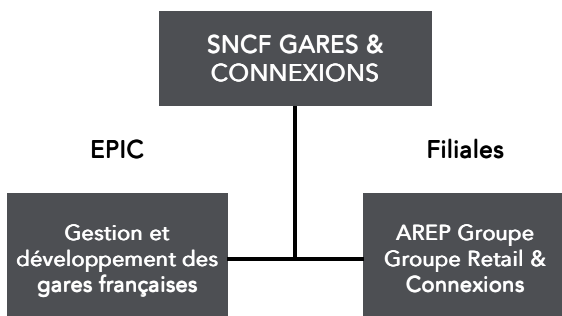
- Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 363 M€ en 2018, contre 349 M€ en 2017. La progression est principalement portée par les acquisitions de matériel roulant réalisées par Eurostar et atténuée par de moindres travaux industriels sur les matériels roulants de Voyages EPIC.

Perspectives du deuxième semestre 2018

- Des nouveaux départs depuis les gares parisiennes sont prévus pour OUIgo : Gare de l'Est en juillet et Gare de Lyon en décembre.
- Poursuite du déploiement d'inOUI, sur Paris-Lyon et l'axe Est en septembre puis Paris-PACA et Paris-Lille en décembre.

2.3 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions a pour missions de 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 Retail & Connexions (valorisation commerciale en gare).

en millions d'euros

	1er semestre 2018	1er semestre 2017	Variations
Chiffre d'affaires externe (CA)	229	228	1
Marge opérationnelle (MOP)	97	93	3
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Gares & Connexions</i>	<i>13,5%</i>	<i>15,3%</i>	
Résultat opérationnel courant	42	41	1
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	41	40	1
Investissements nets	-118	-119	1

Faits marquants

- Le premier semestre 2018 a été marqué par les inaugurations de la gare de Clermont-Ferrand, de la gare des Vallées en Île-de-France et du pôle d'échange multimodal de Laval.
- La loi sur la réforme ferroviaire a été promulguée le 28 juin 2018, elle annonce l'unification de la gestion des gares sous la forme d'une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière rattachée à SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2020 (voir point.1.1 des événements majeurs du premier semestre 2018).
- Au 30 juin 2018, le solde de la provision pour dépréciation d'actifs a été repris compte tenu des perspectives d'améliorations de la trajectoire financière de SNCF Gares & Connexions (voir point.1.2 des événements majeurs du premier semestre 2018).

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est en progression de 1 M€ (+0,4%) en lien principalement avec la progression des revenus de concession, atténuée en partie par l'impact des grèves sur le premier semestre 2018 (baisse des prestations de développement pour SNCF Réseau).

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle croît de 3 M€ entre 2017 et 2018. La progression est portée par l'activité des concessions commerciales.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant augmente de 1 M€ ; à l'évolution de la marge opérationnelle s'ajoute celle favorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 10 M€ sur la période à comparer à une reprise nette de 3 M€ au 30 juin 2017. En revanche les dotations aux amortissements sont en hausse de 9 M€.

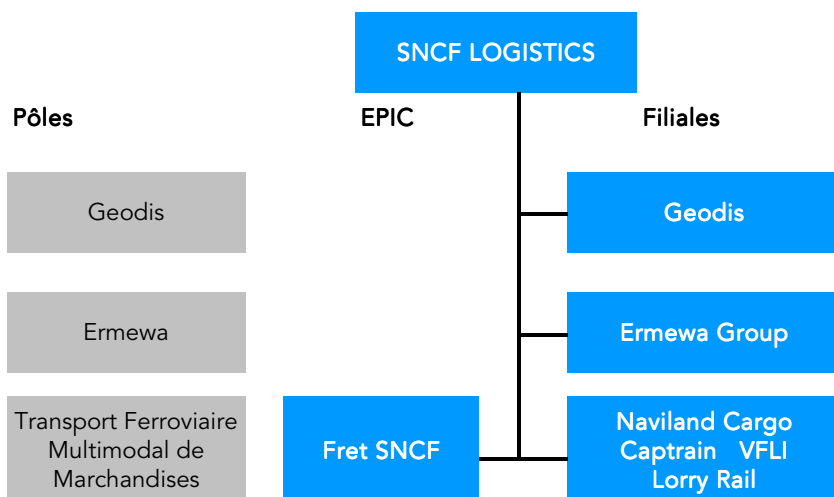
- Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions ne présentent pas d'évolution significative.

Perspectives du deuxième semestre 2018

- Lancement des travaux sur la mise en place de la réforme ferroviaire.
- Relance de la dynamique commerciale des concessions et redevances.

2.4 SNCF LOGISTICS



SNCF Logistics rassemble une palette complète des métiers du transport et de la logistique des marchandises.

<i>en millions d'euros</i>	1er semestre 2018					1er semestre 2017	Var.
	Geodis	TFMM	Ermewa	Autres	Total		
Chiffre d'affaires externe (CA)	3 953	719	165	0	4 836	5 118	-282
Marge opérationnelle (MOP)	134	-145	112	-3	99	190	-91
<i>MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics</i>					2,0%	3,7%	
Résultat opérationnel courant (ROC)	78	-116	47	-3	7	60	-53
ROC après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	79	-114	51	-3	13	61	-48
Investissements nets	-51	-25	-76	-0	-151	-192	41

Faits marquants

Geodis

- Geodis a obtenu le 7 février 2018 une certification Skal pour l'entreposage de produits biologiques pour son entrepôt de Venlo aux Pays-Bas. Cette certification garantit la fiabilité du stockage de ces produits au regard des normes bio.
- Geodis renforce sa présence en Afrique Orientale en s'implantant en Ouganda avec un nouveau bureau à Kampala. Cette nouvelle implantation étend le réseau mondial du Groupe et sera dédiée dans un premier temps à la logistique de projets industriels, actuellement en fort développement dans cette région d'Afrique.
- La croissance dynamique de Geodis se poursuit sur le premier semestre 2018, en particulier sur les marchés de l'industrie (General Electric, Siemens, ABB et Alstom), de l'automobile (Peugeot, Delphi et Volkswagen) et des hautes technologies. Le marché de la distribution (clients H&M et ADEO) reste le marché le plus important en termes de volume d'activité et continue d'afficher une croissance solide.

TFMM

- Le 16 avril 2018, le Premier Ministre Édouard Philippe a annoncé un plan de relance du Fret Ferroviaire.
- Une joint venture entre Naviland Cargo et les ports du Havre et de Fos-Marseille a été créée pour lancer un service de transport combiné vers la Suisse.

Ermewa

- Les ateliers SGTL à Villeneuve-le-Roi et les Ateliers de Provence à Miramas ont été acquis sur le premier semestre 2018.
- Ermewa enregistre une forte activité commerciale sur les wagons et conteneurs.

Résultats du premier semestre 2018

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2018 est en baisse de -282 M€ (-5,5%) par rapport à 2017. Il a été affecté par :

- o un effet périmètre pour -165 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes,
- o un effet change pour -157 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 0,8% (+40 M€).

Geodis est en croissance de 93 M€ (+2,3%). Toutes les lignes métiers sont en développement, à l'exception de Supply Chain Optimization à la suite de la renégociation à la baisse du contrat IBM.

L'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises est en baisse de 53 M€ (-6,9%), avec un recul de Fret SNCF (-64 M€ / -16%), atténué par une croissance des autres Transporteurs Ferroviaires (+8 M€ / +2,6%) et du Transport Multimodal (+3 M€ / +4%).

Le chiffre d'affaires d'Ermewa est stable.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de -91 M€ ; cette évolution défavorable est essentiellement liée à l'effet des grèves sur le premier semestre 2018 (-81 M€).

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 53 M€ ; la baisse de la marge opérationnelle est atténuée d'une part par la variation nette des provisions (reprise nette de 51 M€ en 2018 à comparer à une reprise nette de 20 M€ en 2017) et d'autre part par la baisse des dotations aux amortissements entre 2017 et 2018 pour 7 M€.

- Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en baisse de 41 M€ par rapport à 2018 ; ils s'établissent à 151 M€. La baisse est localisée chez Geodis, Ermewa et sur les Autoroutes Ferroviaires.

Perspectives du deuxième semestre 2018

Geodis

- Mise en place d'une nouvelle organisation au sein de Geodis à compter du 1^{er} mai 2018 qui permettra de favoriser les synergies entre les métiers au sein de zones géographiques stratégiques avec la création de quatre régions : Northern & Continental Europe, Western Europe Middle East Africa, Asia-Pacific et America.

TFMM

- S'employer à restaurer la confiance des clients sur l'ensemble du pôle TFMM après la période de grèves pour en limiter les impacts sur l'ensemble de l'année.
- Conduire les plans de productivité pour rattraper une partie des écarts de marge opérationnelle constatés sur le premier semestre.

Ermewa

- Dynamique commerciale permettant, à l'image de 2017, une croissance de la flotte Eurotainer et le renouvellement de la flotte Ermewa.
- Déploiement commercial du wagon connecté, stratégie digitale d'Ermewa.

3 INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS NETS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Evolution	
Investissements nets	-952	-1 010	58	-6%
Cessions	103	152	-49	-33%
Investissements nets des cessions	-849	-858	9	-1%

Les investissements nets, en diminution de 58 M€ par rapport à 2017, s'établissent à -952 M€ au 30 juin 2018. Pour plus de la moitié ils concernent des acquisitions de matériel roulant, notamment des rames Franciliens, tram-trains, RegioIis, Regio2N et TGV Océane.

Le montant des cessions est en diminution de 49 M€ par rapport à 2017 ; les cessions du premier semestre se composent principalement de biens immobiliers.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	31/12/2017	Evolution
Dette non courante	14 479	14 608	-129
Créance non courante	-4 004	-4 037	33
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	10 475	10 571	-95
Dette courante	3 584	4 693	-1 110
Créance courante	-5 893	-7 350	1 458
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-2 309	-2 657	348

Endettement net	8 167	7 914	253
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,0</i>	<i>1,5</i>	

L'endettement net s'élève à 8 167 millions d'euros au 30 juin 2018, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 1,0 (1,5 au 31 décembre 2017). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 2,9 au 31 décembre 2017 à 3,7 au 30 juin 2018.

Au cours du premier semestre 2018, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	7 914
CAF	-380
Investissements nets	952
Cessions	-103
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-21
Opérations sur le périmètre	21
Variation BFR d'exploitation	-526
Dividendes versés	193
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	12
Variation BFR d'impôt	148
Autres	-44
Endettement net à la clôture	8 167

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

Les dettes non courante et courante diminuent de respectivement 129 millions d'euros et 1 110 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la variation des dettes de trésorerie pour -959 millions d'euros ;
- du remboursement d'emprunts obligataires pour -169 millions d'euros.

Les créances courante et non courante augmentent de respectivement 1 458 millions d'euros et 33 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour 1 358 millions d'euros.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 90% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

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

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Stable	29-juin-18
Moody's	Aa3	Stable	29-sept.-17
Fitch Ratings	A+	Stable	13-juil.-18

3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités 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 en note Capitaux et financements des comptes consolidés annuels.

4 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	31/12/2017
Ecarts d'acquisition	2 351	2 339
Immobilisations incorporelles	1 763	1 776
Immobilisations corporelles	16 402	13 546
Actifs financiers non courants	5 557	5 474
Titres mis en équivalence	683	671
Impôts différés actifs	961	969
Actifs non courants	27 717	24 775
Actifs d'exploitation	7 906	7 588
Actifs financiers courants	950	1 074
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 024	6 394
Actifs courants	13 880	15 056
Actifs détenus en vue d'être cédés	576	1
TOTAL DE L'ACTIF	42 173	39 831
Capital	3 971	3 971
Réserves consolidées	879	188
Résultat net de l'exercice	3 202	1 136
Capitaux propres Groupe	8 053	5 295
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	138	134
Capitaux propres totaux	8 191	5 428
Engagements envers le personnel non courants	1 529	1 572
Provisions non courantes	991	1 164
Passifs financiers non courants	16 048	15 883
Impôts différés passifs	376	373
Passifs non courants	18 945	18 991
Engagements envers le personnel courants	99	97
Provisions courantes	156	175
Dettes d'exploitation	11 196	10 446
Passifs d'exploitation	11 452	10 717
Passifs financiers courants	3 584	4 693
Passifs courants	15 035	15 410
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2	1
TOTAL DU PASSIF	42 173	39 831
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>1,0</i>	<i>1,5</i>
<i>Endettement net / Marge opérationnelle</i>	<i>3,7</i>	<i>2,9</i>

L'état de situation financière du groupe enregistre sur le premier semestre 2018 les variations significatives suivantes :

- Une augmentation des immobilisations corporelles nettes de 2 856 M€ à la suite principalement :
 - o des acquisitions nettes de cessions pour +1 010 M€ ;
 - o des dotations aux amortissements et dépréciations nettes de reprises pour +2 463 M€ dont +3 193 M€ de reprise de pertes de valeur sur l'UGT France et Europe et +107 M€ de reprise de pertes de valeur sur l'UGT Gares & Connexions (voir point 1.2 des événements majeurs du premier semestre) ;
 - o le reclassement sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » pour -571 M€ des immobilisations corporelles de la filiale immobilière Foncière Vesta (voir point 1.5 des événements majeurs du premier semestre).
- Une hausse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net positif de la période (3 202 M€), le dividende versé à l'EPIC SNCF (-186 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-1 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (31 M€) et la variation des écarts de conversion (22 M€).
- Les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 5 des comptes consolidés semestriels résumés.

5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF Mobilités reçoit :

- d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État 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 SNCF Transilien, TER et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires de l'EPIC Mobilités réalisé avec SNCF Réseau, les Régions, Île-de-France Mobilités et l'État.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Entretien du patrimoine	64	60	4
Travaux	23	18	5
Autres prestations	2	2	-1
Total SNCF Réseau	88	81	8
Compensations tarifaires régionales	34	262	-228
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	2 424	2 262	162
Total Régions et Île-de-France Mobilités	2 458	2 524	-66
Tarifs sociaux	0	0	0
Défense	64	73	-9
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	134	157	-23
Total État	197	230	-33
TOTAL	2 744	2 835	-91

Les travaux pour SNCF Réseau se composent essentiellement de prestations de services réalisées par SNCF Gares & Connexions.

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

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Subventions d'exploitation	22	18	4
Encaissement sur actifs financiers de concession	481	445	35
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	161	52	109
Total	664	516	148

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

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement, principalement des collectivités territoriales, pour le financement de ses actifs immobilisés, notamment 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

	30/06/2018	30/06/2017 retraité (1)	30/06/2017 publié	Variation vs 30/06/2017 retraité		Variation à périmètre constant vs 30/06/2017 retraité	
SNCF Transilien & TER	45 094	45 247	41 366	-0,3%	-153	-0,3%	-153
Keolis	61 629	59 326	55 637	+3,9%	2 303	+0,9%	532
Intercités	2 841	3 084	2 871	-7,9%	-243	-7,9%	-243
Voyages SNCF	23 546	24 295	22 262	-3,1%	-749	-3,4%	-824
SNCF Gares & Connexions	4 068	4 063	3 744	+0,1%	5	+0,1%	5
SNCF Logistics	50 421	50 492	50 315	-0,1%	-71	+3,7%	1 852
dont pôle Geodis	39 455	38 453	38 481	+2,6%	1 003	+2,6%	1 003
Direction Industrielle	11 811	12 614	11 986	-6,4%	-803	-6,4%	-803
Corporate	1 442	1 378	2 542	+4,6%	64	+5,3%	73
TOTAL	200 853	200 499	190 723	+0,2%	354	+0,2%	440

(1) retraité de la nouvelle méthode de calcul suivant l'effectif payé conformément au règlement de l'ANC 2016-07 du 4 novembre 2016

Les variations de périmètre de l'exercice ayant affecté significativement l'évolution des effectifs moyens sont les suivants :

- SNCF Logistics : cession STVA -1 931 ;
- Keolis : acquisitions Keolis Santé +1 613.

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

	1er semestre 2018	2017 retraité (1)	2016 retraité (1)	2016 publié	2015	2014	2013
Société-mère	90 443	92 178	94 680	87 615	90 429	154 272	155 371
Filiales	110 410	109 638	106 873	106 103	105 723	91 491	89 200
TOTAL	200 853	201 816	201 553	193 718	196 152	245 763	244 570

(1) retraité de la nouvelle méthode de calcul suivant l'effectif payé conformément au règlement de l'ANC 2016-07 du 4 novembre 2016

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2018

Les accords collectifs d'entreprise suivants ont été signés avec les organisations syndicales représentatives (entre parenthèses, date de signature) :

- accord sur le recours au vote électronique pour les élections des représentants du personnel dans les comités d'établissements et des délégués du personnel au sein du Groupe public ferroviaire (17/01/2018)
- Accord collectif relatif au renouvellement du dispositif Titres-Restaurant pour les salariés du Groupe public ferroviaire (18/04/2018)
- Accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés du Groupe public ferroviaire (30/04/18)
- Avenant à l'accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et en faveur de la mixité applicable au Groupe public ferroviaire (30/04/2018)
- Accord d'intéressement pour l'EPIC SNCF Mobilités 2018-2020 (26/04/18).

ENJEUX ET PERSPECTIVES

SNCF Mobilités réalise un excellent 1er trimestre dans toutes les activités (+9% de trafics TGV à fin mars) et affiche sur le semestre une forte croissance des activités à l'international portée par Keolis et Geodis, ainsi que par des activités non ferroviaires.

La grève débutée le 22 mars pour une durée de 37 jours a lourdement pénalisé cette dynamique.

Sans cette grève, l'activité serait en ligne avec les attentes à fin juin avec une croissance de +4,8% par rapport au 1er semestre 2017.

Au second semestre 2018, SNCF Mobilités va encore accentuer sa politique commerciale offensive pour renouer avec la forte croissance du début d'année. En parallèle, dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, SNCF Mobilités prépare l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire Voyageurs en France et poursuit ses efforts sur la qualité de service, les gains de productivité et la réduction de coûts, afin de mieux répondre à la demande de ses clients.

Déclinaison par métier (perspectives S2)

Chez Voyages SNCF, les transformations se poursuivent avec la polarisation de l'offre sur deux produits : inOUI, avec l'évolution de tous les axes en TGV inOUI, séquencée tout au long de l'année, et la labellisation d'une nouvelle expérience de voyage TGV plus confortable, plus personnalisée et plus connectée ; et OUIGO, avec un quasi doublement de l'offre, et des départs de gares parisiennes.

Chez TER, un plan de rebond commercial pour dynamiser le trafic après les grèves du 2^{ième} trimestre se met en place, la reprise des lignes Intercités en Hauts-de-France est programmée pour le 1er janvier 2019 et les négociations des futures conventions Bretagne, Hauts-de-France et Nouvelle Aquitaine se préparent.

Chez Transilien, une expérimentation d'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet dans les transports en commun en région parisienne sera réalisée à l'automne 2018, et une nouvelle grille horaire du RER D sera mise en œuvre fin décembre 2018

Chez Intercités, la clause de revoyure de la convention d'exploitation TET avec l'État est en cours de finalisation, et les travaux avec TER sur les nouveaux transferts de lignes (Normandie et Hauts-de-France) se poursuivent. Les actions commerciales et marketing sont par ailleurs relancées afin de favoriser la reprise post grève.

Chez SNCF Gares & Connexions, la publication de l'avis sur le Document de Référence des Gares (DRG) 2018/2019 permet de facturer la prestation de base sur le second semestre au tarif approuvé par l'ARAFER. Des travaux sur la mise en place de la réforme ferroviaire chez SNCF Gares & Connexions ont été lancés, et la dynamique commerciale des concessions est relancée pour compenser l'effet des grèves.

De nombreuses réponses à appels d'offres **chez Keolis** sont en cours pour huit réseaux dans les Grands Urbains (6 défensifs : Tours, Orléans, Brest, Nîmes, Angers, Aix-en-Provence et 2 offensifs: Chambéry et Nancy), pour CDG Express en Ile-de-France et de nombreux appels d'offres urbains et interurbains dans les Territoires. L'entreprise se mobilise pour les contrats Doha et Wales & Borders, tout en se focalisant sur le redressement de la plateforme Europe Continentale.

Chez SNCF Logistics, la croissance de **Geodis** se poursuit, soutenue par la mise en place d'une nouvelle organisation par région depuis le 1er mai 2018 qui permettra de favoriser les synergies entre les métiers au sein des zones géographiques.

Ermewa prévoit de déployer une offre commerciale de wagons connectés sur le second semestre, des opérations de croissance externe se poursuivront également afin de renforcer les activités wagons et conteneurs.

Pour le **pôle TFMM**, il s'agira de restaurer la confiance des clients et retrouver un niveau d'activité nominal suite aux grèves du 1er semestre, mettre en œuvre les plans de productivités, et poursuivre la montée en charge des autoroutes ferroviaires avec notamment le lancement en septembre de Calais – Orbassano.

Pour **Fret SNCF**, la reprise des trafics est attendue et des travaux seront lancés sur les leviers du plan triennal, et en particulier sur la préparation de la mise en œuvre dès 2019, sur un premier périmètre, de la gestion capacitaire, tant sur le volet production que commercial.

30 juin 2018

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF Mobilités

IFRS – en millions d’euros

9, rue Jean-Philippe Rameau – 93212 Saint-Denis Cedex



SOMMAIRE

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	34
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	35
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	36
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	38
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS.....	39
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS	40
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	40
1.1 Application des IFRS	40
1.2 Méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires	42
1.3 Modifications apportées à l'exercice et aux exercices comparatifs	44
2 FAITS MARQUANTS	49
2.1 Faits marquants du premier semestre 2018	49
2.2 Événements postérieurs à la clôture	51
3 MARGE OPÉRATIONNELLE	52
3.1 Information sectorielle	52
3.2 Chiffre d'affaires.....	54
3.3 Autres éléments de la marge opérationnelle.....	56
3.4 Transactions avec les autorités organisatrices de transport.....	57
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	58
4.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	58
4.2 Tests de valeur des actifs immobilisés	60
4.3 Provisions pour risques et litiges.....	64
5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS.....	68
6 ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	74
7 PÉRIMÈTRE	76

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2018	30/06/2017
Chiffre d'affaires	3	15 252	15 761
Achats et charges externes	3	-8 418	-8 472
Charges de personnel		-5 595	-5 645
Impôts et taxes		-754	-687
Autres produits et charges opérationnels		164	223
Marge opérationnelle		649	1 179
Dotations aux amortissements	4.1.3	-733	-701
Variation nette des provisions		185	31
Résultat opérationnel courant		101	509
Résultat de cession d'actifs	4.1.4	51	133
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue		16	31
Pertes de valeur	4.2	3 309	-11
Résultat opérationnel		3 477	662
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		17	25
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		3 493	687
Coût de l'endettement financier net et autres	5	-130	-122
Coût financier net des avantages du personnel		4	-9
Résultat financier		-126	-131
Résultat des activités ordinaires avant impôt		3 368	556
Impôt sur les résultats		-129	-200
Résultat net des activités ordinaires		3 239	356
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		0	0
Résultat net de la période		3 239	356
Résultat net - Part du groupe		3 202	338
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		37	18

Le capital est constitué d'une dotation de l'État 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 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017
Résultat net de la période	3 239	356
Autres éléments du résultat global :		
Variation des écarts de conversion	21	-92
Impôts sur variation des écarts de conversion	-1	-4
	<i>20</i>	<i>-96</i>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	1	67
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-5	-3
	<i>-3</i>	<i>64</i>
Variation de juste valeur des coûts de couverture	-9	0
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	3	0
	<i>-6</i>	<i>0</i>
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	0	0
Impôts sur variation de valeur des actifs disponibles à la vente	0	0
	<i>0</i>	<i>0</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	1	-6
Total des autres éléments du résultat global recyclables	12	-38
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	46	-32
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-11	0
	<i>35</i>	<i>-32</i>
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	0	0
	<i>0</i>	<i>0</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	0	0
Total des autres éléments du résultat global non recyclables	36	-32
Résultat global total de la période	3 287	286
Résultat global total - Part du groupe	3 250	273
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	36	12

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2018	31/12/2017
Écarts d'acquisition		2 351	2 339
Immobilisations incorporelles		1 763	1 776
Immobilisations corporelles	4.1	16 402	13 546
Actifs financiers non courants	5	5 557	5 474
Titres mis en équivalence		683	671
Impôts différés actifs		961	969
Actifs non courants		27 717	24 775
Stocks et en-cours		680	682
Créances d'exploitation		7 225	6 906
Actifs d'exploitation		7 906	7 588
Actifs financiers courants	5	950	1 074
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5	5 024	6 394
Actifs courants		13 880	15 056
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.1.5	576	1
Total de l'actif		42 173	39 831

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

PASSIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2018	31/12/2017
Capital		3 971	3 971
Réserves consolidées		879	188
Résultat Groupe		3 202	1 136
Capitaux propres - Part du Groupe		8 053	5 295
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		138	134
Capitaux Propres totaux		8 191	5 428
Engagements envers le personnel non courants		1 529	1 572
Provisions non courantes	4.2	991	1 164
Passifs financiers non courants	5	16 048	15 883
Impôts différés passifs		376	373
Passifs non courants		18 945	18 991
Engagements envers le personnel courants		99	97
Provisions courantes	4.2	156	175
Dettes d'exploitation		11 196	10 446
Passifs d'exploitation		11 452	10 717
Passifs financiers courants	5	3 584	4 693
Passifs courants		15 035	15 410
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		2	1
Total du passif et des capitaux propres		42 173	39 831

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros

	Capital	Ecart actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Instruments de dettes à l'actif à la juste valeur par capitaux propres	Actifs disponibles à la vente	Réserves nettes d'impôt des activités transférées	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2016	3 971	-358	-	-138	-204	-	-	3	0	1 178	4 453	130	4 582
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	338	338	18	356
Autres éléments de résultat global	-	-34	-	-84	60	-	-	-0	-	-6	-64	-6	-70
Résultat global total	-	-34	-	-84	60	-	-	-0	-	332	273	12	286
Dividendes versés	-	-0	-	-	-	-	-	-	-	-110	-110	-	-110
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-18	-18
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	2	2
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	-	1	-	-1	-0	-	-	-0	-	-15	-16	5	-12
Autres variations	-	-0	-	-	7	-	-	-	-	-7	0	0	0
Capitaux propres publiés au 30/06/2017	3 971	-392	-	-223	-137	-	-	3	0	1 378	4 600	131	4 730
Capitaux propres publiés au 31/12/2017	3 971	-375	-	-269	-146	-	-	13	-	2 101	5 295	134	5 428
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-64	-	3	-	-0	-13	-	75	1	0	1
Capitaux propres retraités au 01/01/2018 (*)	3 971	-375	-64	-269	-143	-	0	-0	-	2 176	5 296	134	5 430
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 202	3 202	37	3 239
Autres éléments de résultat global	-	31	0	22	-1	-6	-0	-	-	1	48	-0	47
Résultat global total	-	31	0	22	-1	-6	-0	-	-	3 204	3 250	36	3 286
Dividendes versés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-186	-186	-	-186
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-19	-19
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires	0	-0	-	-0	0	-	-	-	-	-279	-279	-13	-291
Autres variations	-	-0	0	-	-0	-	-	-	-	-29	-29	0	-29
Capitaux propres publiés au 30/06/2018	3 971	-344	-63	-247	-144	-6	-0	-0	-	4 886	8 053	138	8 191

(*) Retraités des modifications détaillées en note 1.3.2

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	30/06/2018	30/06/2017
Résultat net de la période	CR ⁽¹⁾	3 239	356
Eliminations :			
de la quote part de résultat net des entreprises mises en équivalence	CR ⁽¹⁾	-17	-25
de la charge (produit) d'impôt différé		-1	-20
des amortissements, pertes de valeur et provisions		-2 755	698
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-15	-24
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-71	-169
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		380	817
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		131	217
du coût de l'endettement financier net		147	145
des produits de dividendes		-2	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		656	1 177
Incidence de la variation du BFR		526	373
Impôts (décaissés) encaissés		-279	-294
Dividendes reçus		23	31
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		926	1 287
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-12	-8
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		6	5
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-1 061	-1 112
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		103	152
Nouveaux actifs financiers de concession		-505	-367
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	481	445
Acquisition d'actifs financiers		-5	-4
Cession d'actifs financiers		-8	12
Variation des prêts et avances consentis		-4	33
Variation des actifs de trésorerie		76	289
Subventions d'investissement reçues		161	52
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-768	-503
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		16	-6
Emission d'emprunts		94	1 642
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP ⁽³⁾		-215	-219
Intérêts financiers nets versés		-263	-256
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ⁽²⁾	-186	-110
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ⁽²⁾	-7	-4
Variation des dettes de trésorerie		-959	-742
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	5	-1 520	305
Incidence de la variation des taux de change		-2	-16
Incidence des changements de principes comptables		1	0
Incidence des variations de juste valeur		-1	1
Variation de trésorerie		-1 364	1 074
Trésorerie d'ouverture		6 132	4 297
Trésorerie de clôture		4 768	5 371

(1) Compte de résultat consolidé

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(3) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance SNCF Réseau (0 M€ sur le premier semestre 2017) et 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ sur le premier semestre 2017)

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

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 SNCF Mobilités – établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) – « 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 2018 au 30 juin 2018 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

Les termes « le groupe SNCF Mobilités », le « Groupe » et « SNCF Mobilités » désignent la société mère EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français et ses filiales consolidées. L'établissement public (EPIC) ou la société SNCF Mobilités, « l'EPIC », « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2018 du Groupe SNCF Mobilités sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2017 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables ou appliquées par anticipation aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

Les comptes consolidés annuels 2017 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 2018 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 2017.

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés 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 2018 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2018. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.3 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires en note 1.2.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels résumés ouverts à compter du 1er janvier 2018

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2018 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus 2018	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	voir note 1.3	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est 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.	voir note 1.3	IASB : 01/01/2018 UE : 01/01/2018 Groupe : 01/01/2018

1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2018

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2018 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés semestriels résumés 2018 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse et recensement en cours. Méthode rétrospective simplifiée retenue. Prépondérance des locations immobilières.	IASB : 01/01/2019 avec anticipation possible au 01/01/2018 UE : 01/01/2019 Groupe : 01/01/2019

Concernant IFRS 16, le Groupe a identifié les typologies de contrat de location, lesquelles révèlent une prépondérance des locations immobilières suivies des locations de matériel roulant. L'année 2018 sera consacrée, entre autres, au déploiement d'un outil de suivi des contrats de location suivant la norme, à

l'adaptation des processus et systèmes de collecte et de restitution de l'information, à la valorisation des impacts et à la conduite du changement auprès des parties prenantes.

1.1.3 Description des options comptables retenues

Les options comptables retenues sont décrites dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2017. 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 arrêtés intermédiaires pour les impôts sur les résultats décrites en note 1.2.

1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

1.2.1 Avantages du personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2018 pour l'EPIC SNCF Mobilités, principal contributeur du groupe.

Suite à cette revue, les engagements de l'EPIC ont diminué de 30 M€ sur le premier semestre 2018. Cette variation résulte notamment des augmentations du taux d'actualisation qui passe de 1,23% au 31 décembre 2017 à 1,59% au 30 juin 2018, et du taux d'inflation qui passe de 1,75% au 31 décembre 2017 à 1,90%, au 30 juin 2018.

Le gain actuariel résultant des changements de taux d'actualisation et d'inflation ressort à 43 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de 16 M€ ("coût financier des avantages du personnel" relatif aux avantages à long terme) et les réserves non recyclables à hauteur de 27 M€, pour les avantages postérieurs à l'emploi.

L'augmentation du taux de cotisation T2 intégrée au 30 juin 2017, génère une perte actuarielle de 6 M€ ; les autres ajustements liés à l'expérience génèrent une perte actuarielle de 5 M€, dont 4 M€ imputés en résultat financier et 1 M€ en autres réserves non recyclables.

1.2.2 Impôts sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats 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.

Les trajectoires financières ont été construites sur la base du périmètre juridique actuel du GPF, sans tenir compte des restructurations juridiques et fiscales qui interviendront à compter de 2020, et pour lesquelles plusieurs scénarii sont en cours d'élaboration en lien avec l'État.

Les différents schémas en cours d'étude ont mis en évidence que compte tenu de l'amélioration des trajectoires, il pourrait en résulter des montants d'IDA complémentaires compris dans une fourchette comprise entre 0,2G€ et 1G€. Au stade actuel des réflexions avec l'État actionnaire, aucun schéma ne pouvant être privilégié, l'Entreprise a considéré ne pas être mesure de comptabiliser un quelconque montant complémentaire.

1.2.3 Pertes de valeur

1.2.3.1 Principes généraux

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

1.2.3.2 Éléments de contexte

A fin décembre 2017, la direction de SNCF Mobilités avait intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique 2017-2026, dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des nouveaux enjeux auxquels le Groupe était confronté.

A l'issue des tests de valeur mis en œuvre, aucune reprise de perte de valeur et aucune dépréciation n'avaient été constatées sur les UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Eurostar.

En particulier, concernant l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et l'UGT Eurostar, les notes 4.3.1.4 et 4.3.2.2 des comptes consolidés annuels 2017 précisent notamment que la réalité ainsi que certaines hypothèses futures ayant trait aux prévisions relatives à ces UGT pourraient différer de manière sensible par rapport aux estimations effectuées.

S'agissant de l'UGT Gares & Connexions, la note 4.3.2.3 des comptes consolidés annuels 2017 précise que le Groupe avait considéré que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2019 relative à l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 utilisé dans le test de valeur réalisé fin 2016. Par conséquent, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

Les informations détaillées sont fournies par ailleurs dans les notes 2.1.3, 4.3.2.1 des comptes consolidés annuels 2017.

Dès 2017, l'État avait engagé des réflexions et travaux afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire dans un environnement d'ouverture à la concurrence. Ce nouveau pacte ferroviaire repose notamment sur :

- une loi promulguée le 27 juin 2018 par le Président de la République, dont les modalités de mise en œuvre seront précisées par ordonnances et décrets ; elle prévoit notamment l'arrêt du recrutement au statut et le rattachement de la gestion unifiée des gares à SNCF Réseau sous forme de filiale au 1er janvier 2020 ;
- un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante en proposant un nouveau cadre social commun au groupe public ferroviaire ;
- un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

L'État a par ailleurs annoncé en mai 2018, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation.

Dans ce cadre, le groupe SNCF Mobilités a préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière en intégrant différents scénarii d'ouverture à la concurrence, qui ont été présentés aux Tutelles. Les échanges avec l'État se poursuivent ; le plan et sa trajectoire financière devraient ainsi être présentés pour approbation par le Conseil d'administration et les Tutelles à l'automne 2018.

1.2.3.3 Indices identifiés sur la période

Dans le contexte rappelé ci-dessus, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV approuvé par le Conseil d'administration du 23 février 2018, afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

Le DRG 2018-2019 de saisine, accompagné d'une année 2020 à titre indicatif, a été déposé auprès de l'ARAFER le 16 mars 2018. L'ARAFER a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019 en date du 09 juillet 2018, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions.

SNCF Gares & Connexions saisira l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 au plus tard un an avant l'ouverture de l'horaire de service, soit en décembre 2018.

Par ailleurs, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, confirme le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, et dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1^{er} de la loi et L.2111-9 du code des transports).

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière a été établi pour SNCF Gares & Connexions. Au-delà de l'intégration du nouveau cadre tarifaire, cette trajectoire reflète :

- un développement de l'activité de location des surfaces commerciales,
- un renforcement des investissements,
- des gains de productivité accrus.

Les directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire sera, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

Cette nouvelle trajectoire fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle.

Les activités et entités ayant un goodwill (Thalys, Eurostar, Keolis, Geodis principalement) ne présentent pas d'indice de perte de valeur, aucun test n'a donc été réalisé à fin juin.

Par ailleurs, aucun indice de perte de valeur ou de reprise n'a été identifié sur les autres UGT.

1.3 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

Hormis les évolutions normatives détaillées ci-après et les options comptables retenues spécifiquement pour le 30 juin (voir note 1.1.3), les principes comptables appliqués aux comptes consolidés semestriels résumés du 30 juin 2018 sont identiques à ceux appliqués aux comptes consolidés annuels du 31 décembre 2017.

Les réconciliations entre les données avant et après application des nouvelles normes pour le compte de résultat, l'état du résultat global, l'état de situation financière, le tableau de variation des capitaux propres consolidés et l'état de flux de trésorerie consolidés sont présentées ci-après.

Les modifications apportées aux traitements comptables concernent l'application au 1^{er} janvier 2018 des normes IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients » et IFRS 9 « Instruments financiers » (voir note 1.3.3).

Les modalités de transition retenues par le Groupe au titre de l'application de ces deux nouvelles normes sont précisées ci-après.

1.3.1 Application d'IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients »

Le principe fondamental de la norme IFRS 15 est de reconnaître le chiffre d'affaires lorsqu'il reflète le transfert du contrôle des biens et services promis au client pour un montant représentatif de ce à quoi le Groupe s'attend à avoir en échange de ces biens ou services. Elle remplace les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » ainsi que leurs interprétations.

Pour sa première application au 1^{er} janvier 2018, le Groupe a choisi l'approche rétrospective simplifiée, qui permet de reconnaître l'effet cumulé des impacts de transition en capitaux propres à la date d'application sans retraiter les périodes comparatives.

Les principales incidences sur les comptes consolidés semestriels résumés sont listées ci-après :

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Contreparties variables accordées aux clients	Certaines contreparties variables accordées aux clients, notamment dans le cadre des garanties Voyages, sont portées en ajustement du chiffre d'affaires suite à l'application d'IFRS 15. Ces éléments étaient auparavant présentés en charges opérationnelles.	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de -13 M€ au 30 juin 2018 neutralisé par un impact inverse sur les achats et autres charges externes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.
Contreparties payables aux clients	Certains montants payés aux clients étaient précédemment enregistrés en charges opérationnelles. En application d'IFRS 15, lorsque ces montants ne sont pas représentatifs d'un service distinct reçu du client, ils doivent être traités comme une réduction du prix de vente des prestations rendues par le Groupe et être présentés en déduction du chiffre d'affaires.	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de - 77 M€ au 30 juin 2018, neutralisé par un impact inverse sur le poste Achats et autres charges externes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.
Refacturation de charges	En application d'IAS 18, les entités de Keolis neutralisaient les taxes refacturées aux AO dans le compte de résultat, et présentaient un impact net en « impôts et taxes ». L'analyse IFRS 15 mène à considérer l'entité comme « principal » dans sa relation avec l'administration fiscale. Les charges encourues au titre de la taxe due à l'Administration fiscale sont présentées en « impôts et taxes ». En contrepartie, le produit de refacturation des taxes est reconnu en « Chiffre d'affaires ».	Impact de présentation sur le chiffre d'affaires à hauteur de + 19 M€ au 30 juin 2018 neutralisé par un impact inverse sur le poste Impôts et taxes. Pas d'impact sur la marge opérationnelle et sur les capitaux propres à l'ouverture.

1.3.2 Application d'IFRS 9 « Instruments financiers »

La norme IFRS 9 énonce les exigences en matière de classification et évaluation des instruments financiers, de dépréciation des actifs financiers pour pertes attendues, et de comptabilité de couverture. Elle remplace la norme IAS 39 « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation ».

Le Groupe a appliqué la norme selon l'approche rétrospective, en prenant en compte les considérations suivantes :

- Pour ce qui concerne l'évaluation des instruments financiers et leur dépréciation, le Groupe a choisi de ne pas retraiter les données comparatives des exercices antérieurs, tel qu'autorisé par la norme. Au 1er janvier 2018, les impacts de transition ont ainsi été comptabilisés directement en capitaux propres.
- Pour ce qui concerne le traitement comptable des coûts de couverture, le Groupe a appliqué les nouvelles dispositions de manière prospective.
- Pour l'essentiel, les relations de couverture observées en application d'IAS 39 au 31 décembre 2017 demeurent qualifiées au 30 juin 2018 conformément aux critères édictés par IFRS 9.

L'application d'IFRS 9 n'a pas eu d'incidence significative sur les principes comptables appliqués par le Groupe sur les comptes consolidés semestriels résumés, les principaux impacts sont listés ci-après :

Points identifiés	Traitement comptable	Impacts
Classification et évaluation des prêts et créances	<p>Les prêts et créances détenus par le Groupe ont été analysés au regard de leurs caractéristiques contractuelles et de la manière dont ils sont gérés (modèle de gestion). Pour l'essentiel, ces actifs sont considérés comme basiques (SPPI) et relèvent du modèle de gestion « Hold to Collect ». Ils demeurent évalués au coût amorti.</p> <p>Les prêts convertibles en actions détenus par Keolis ont été reclassés en tant qu'actifs financiers à la juste valeur par résultat, de par leur caractère non basique (non SPPI).</p>	<p>Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 5) : Reclassement des prêts convertibles en actions de la catégorie « actifs financiers au coût amorti » vers la catégorie « actifs financiers à la juste valeur par résultat » pour 4 M€.</p> <p>Pas d'impact sur les capitaux propres à l'ouverture. En date de transition, la valeur nominale des prêts convertibles représente une approximation raisonnable de leur juste valeur.</p> <p>Impact sur le résultat financier de la période à hauteur de + 2 M€ suite à l'évolution de leur valorisation.</p>
Classification et évaluation des titres non consolidés	<p>La norme IFRS 9 prévoit deux modalités d'évaluation des instruments de capitaux propres. L'évaluation par défaut consiste à les valoriser à la juste valeur par résultat. Sur dérogation irrévocable, la norme permet de les évaluer à la juste valeur par capitaux propres. Ce choix est effectué titre par titre.</p> <p>Sous IAS 39, les titres non consolidés étaient classés en « actifs disponibles à la vente », et étaient à ce titre évalués à la juste valeur par capitaux propres recyclables.</p> <p>En application d'IFRS 9, les titres non consolidés détenus par le Groupe sur le long terme et non destinés à être cédés sont évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables.</p> <p>Les autres titres non consolidés détenus par le Groupe sont évalués à la juste valeur par résultat.</p> <p>Ce choix est fondé principalement sur les orientations et intentions de gestion retenues pour chaque portefeuille.</p>	<p>Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 5) : Reclassement en date de transition des titres non consolidés de la catégorie « actifs disponibles à la vente » vers la catégorie « Placements dans des instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat » pour 49 M€ et vers la catégorie « Placements dans des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres » pour 180 M€.</p> <p>Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture des réserves recyclables vers les résultats accumulés pour + 17 M€ et vers les réserves non recyclables pour - 4 M€.</p> <p>Impact sur le résultat financier de la période à hauteur de + 11 M€.</p>

Classification et évaluation des parts dans les fonds de capital investissement	<p>Les parts détenues par SNCF Participations dans des fonds de capital investissement (FPCI et FCPR) et classées en « actifs disponibles à la vente » sous IAS 39 sont considérées en tant qu'instruments de dette selon les dispositions d'IAS 32.</p> <p>Conformément à IFRS 9, ces parts de fonds sont évaluées à la juste valeur par résultat, car ne respectant pas le critère basique (non SPPI).</p>	Impact de présentation dans le tableau de l'EFN (voir note 5) : Reclassement en date de transition des parts de fonds de capital investissement de la catégorie « actifs disponibles à la vente » vers la catégorie « Titres de dettes à la juste valeur par résultat » pour 22 M€.
Classification et évaluation des passifs financiers	<p>Les dispositions de classification et d'évaluation des passifs financiers appliquées conformément à IAS 39 demeurent inchangées suite à l'application d'IFRS 9.</p> <p>L'impact relatif au changement du traitement comptable des passifs financiers renégociés n'a pas été reconnu dans les comptes consolidés semestriels résumés car non significatif.</p>	Pas d'impact. Les classifications et méthodes d'évaluation retenues selon IAS 39 sont maintenues suite à l'application de la norme IFRS 9 : évaluation au coût amorti ou à la juste valeur par résultat sur option (voir note 5).
Dépréciation des créances clients	<p>Les créances clients du Groupe sont constituées pour une partie de créances vis-vis d'autorités ou d'établissements publics qui présentent un risque de crédit négligeable.</p> <p>Par ailleurs, le Groupe a estimé les pertes attendues sur créances clients, selon le modèle simplifié prévu par IFRS 9 (estimation des pertes à échéance). L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances irrécouvrables et le chiffre d'affaires en date de transition sur un horizon de cinq ans, reflétant un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe.</p>	L'impact, jugé non significatif, n'a pas été reconnu dans les comptes consolidés semestriels résumés.
Dépréciation des autres prêts et créances	<p>Les autres prêts et créances détenus par le Groupe sont constitués principalement de la créance sur la Caisse de la dette publique, de créances envers les EPIC SNCF et SNCF Réseau, de créances sur d'anciens contrats de lease, et des prêts pour participation de l'employeur à l'effort de construction (PEEC).</p> <p>Ces prêts et créances relèvent du modèle général de dépréciation édicté par IFRS 9, consistant à estimer les pertes attendues à un an.</p> <p>Afin d'évaluer le niveau de pertes attendues sur ces actifs financiers, le Groupe a mis en place un dispositif de suivi basé sur la notation des contreparties, sur les données historiques de remboursement, ou sur le niveau de risque estimé sur la base du CDS ou statut juridique.</p>	Les analyses menées par le Groupe ont conclu à un impact non significatif en raison d'un risque de crédit des contreparties jugé négligeable.
Dépréciation des titres non consolidés	<p>La norme IFRS 9 ne permet plus de déprécier les instruments de capitaux propres.</p> <p>Les dépréciations reconnues sur les exercices antérieurs ont été reclassées en capitaux propres non recyclables au titre des instruments pour lesquels cette méthode de valorisation a été retenue.</p>	Impact de reclassement au sein des capitaux propres à l'ouverture des « résultats accumulés » vers les « réserves non recyclables » pour 80 M€.

<p>Traitement des coûts de couverture</p>	<p>En application de la norme IFRS 9, le traitement comptable des coûts de couverture a évolué. Pour les instruments qualifiés, les variations de juste valeur des coûts de couverture sont désormais comptabilisées dans les capitaux propres recyclables au lieu du résultat financier sous IAS 39 pour ce qui concerne les couvertures de juste valeur. La date de reconnaissance en résultat se fait en cohérence avec l'élément couvert.</p> <p>Au niveau du Groupe, les coûts de couverture concernés par ce nouveau traitement sont les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread : FCBS), portés par les cross currency swaps adossés aux financements en devise, ainsi que la valeur temps des options. L'application du traitement étant prospective, aucune écriture n'est comptabilisée en date de transition au titre du nouveau traitement. A compter de la date d'application, les variations de valeur du FCBS et de la valeur temps des options sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).</p>	<p>Impact sur les capitaux propres à la clôture à hauteur de + 5 M€ au 30 juin 2018 au titre des coûts de couverture lié à des opérations couvertes en juste valeur.</p> <p>Le coût de couverture lié aux opérations couvertes en flux de trésorerie, déjà comptabilisé en réserves recyclables sous IAS 39, s'élève à – 14 M€.</p>
---	---	---

1.3.3 Réconciliation entre les données publiées et les données selon les anciennes normes

Les impacts de l'application de la norme IFRS 15 portent principalement sur la présentation du compte de résultat. Ils sont non significatifs sur l'état de situation financière, l'état du résultat global et l'état des flux de trésorerie consolidés.

Les impacts d'application de la norme IFRS 9 conduisent pour l'essentiel à un reclassement au sein des capitaux propres en date du 1^{er} janvier 2018 et sont identifiés dans le tableau de variation des capitaux propres consolidés des comptes consolidés semestriels résumés.

en millions d'euros	Comptes publiés 30/06/2018	Impacts IFRS 15	Comptes au 30/06/2018 selon les anciennes normes
Chiffre d'affaires	15 252	71	15 323
Achats et charges externes	-8 418	-90	-8 508
Charges de personnel	-5 595		-5 595
Impôts et taxes	-754	19	-735
Autres produits et charges opérationnels	164		164
Marge opérationnelle	649	0	649

2 FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2018

2.1.1 Réforme du ferroviaire

A l'issue de la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire le 15 février 2018, le Premier Ministre a présenté le 26 février un projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire adopté par l'Assemblée nationale le 17 avril et adopté par le Sénat le 5 juin 2018.

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le "Nouveau Pacte Ferroviaire") se décline autour de ces axes :

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société nationale à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Mobilités et SNCF Réseau selon les missions suivantes :
 - o SNCF Mobilités exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts;
 - o La société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer les missions ci-dessous ;
 - o Le groupe public dans son ensemble est chargé (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux ;
 - o SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.
- L'État sera détenteur de la totalité du capital de la société nationale SNCF qui sera incessible. La société nationale SNCF sera détentrice de l'intégralité du capital de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Le capital de ces deux sociétés sera incessible. SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités seront soumises aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes (et dont les statuts initiaux seront fixés par décret en Conseil d'État puis modifiés, par la suite, selon les règles prévues par le Code de commerce).
- La gestion des gares de voyageurs est unifiée à travers une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.
- Modifier l'organisation salariale en cessant, à partir du 1er janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises.
- Assurer la continuité et améliorer la qualité, l'efficacité et la performance des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et en assurer l'ouverture à la concurrence, notamment par l'attribution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après publicité et mise en concurrence. A ce titre, le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit la possibilité d'ouvrir à la concurrence selon les activités et un calendrier entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023. Par exemple, entre ces deux dates :

- o pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, Ile de France Mobilités peut attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence;
- o l'État peut attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national après publicité et mise en concurrence; et
- o les régions peuvent attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire doit être complétée et précisée par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application portant sur les axes mentionnés ci-dessus.

2.1.2 Reprises de pertes de valeur

Reprise perte de valeur sur l'UGT TGV France et Europe

Le plan stratégique 2019-2028 de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys) qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018 intègre notamment une nouvelle indexation des péages. Cette nouvelle trajectoire, plus favorable, a conduit le groupe à mettre en œuvre un test de valeur qui a abouti à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 3 193 M€ au 30 juin 2018.

Reprise perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions a élaboré un nouveau plan stratégique 2019-2028 contribuant au plan stratégique global du groupe SNCF Mobilités. Ce plan stratégique affichant une amélioration de la trajectoire financière de l'UGT Gares & Connexions, un test de valeur a été réalisé au 30 juin 2018, aboutissant à la reprise de la perte de valeur résiduelle de 107 M€.

Les reprises de perte de valeur des UGT TGV et Gares & Connexions sont comptabilisées sur la ligne « Perte de valeur » du compte de résultat consolidé. Des informations complémentaires sont données dans les notes 1.2.3 et 4.2 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.1.3 Décision de la cour d'appel de Paris

La Cour d'Appel de Paris a rendu le 31 janvier 2018 un arrêt défavorable à l'encontre de l'EPIC SNCF Mobilités relativement aux recours déposés par d'anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. SNCF Mobilités a procédé au paiement de ces condamnations courant mars 2018 et a constaté une charge impactant la MOP du premier semestre 2018. En parallèle la provision constituée antérieurement au titre de ce litige a été reprise dans les comptes au 30 juin 2018. L'impact net sur le compte de résultat n'est pas significatif (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

2.1.4 Mouvement social

Une partie des salariés de l'EPIC SNCF Mobilités a entamé une grève le 22 mars 2018 qui s'est poursuivie en pointillé à compter du 3 avril, à raison de 2 jours tous les 5 jours, reconductible jusqu'au 28 juin 2018 en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. Ce mouvement social a entraîné des impacts pour les clients du groupe SNCF et des conséquences financières au sein de certaines activités du groupe. Outre des pertes importantes de chiffres d'affaires du Groupe, la Direction a annoncé des mesures exceptionnelles de remboursement et de dédommagements aux usagers afin de compenser les désagréments liés à cette grève.

2.1.5 Cession de Foncière Vesta

Le groupe SNCF Mobilités est engagé dans un processus de cession de la filiale immobilière Foncière Vesta détenue à 100% par ICF Novedis.

Au 30 juin 2018, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les actifs et passifs de cette filiale sont reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » et « Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière consolidé. Les informations détaillées sont données en note 4.1.5 des comptes consolidés semestriels résumés.

2.1.6 Nouveau découpage sectoriel

Une nouvelle organisation en 4 métiers a été mise en place au sein du groupe SNCF Mobilités. Le découpage sectoriel qui en résulte est effectif à compter du 1^{er} janvier 2018 avec les modifications suivantes :

- La création d'un métier « Mobilités quotidiennes » réparti en deux secteurs opérationnels SNCF Transilien & TER, et Keolis. Transilien et TER étaient précédemment regroupés dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ». Keolis était présenté comme un métier et un secteur à part.
- La création d'un métier « Longue distance » dans lequel figurent, d'une part, le secteur opérationnel Voyages SNCF anciennement présenté comme un métier et, d'autre part, le secteur opérationnel Intercités précédemment inclus dans le métier « SNCF Transilien, TER, Intercités ».

L'activité du groupe SNCF Mobilités est dorénavant organisée autour de 4 métiers qui sont :

- Mobilités quotidiennes
- Longue distance
- SNCF Gares & Connexions
- SNCF Logistics.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 Avis de l'ARAFER sur le DRG 2018-2020

L'avis de l'ARAFER sur le document de référence des gares voyageurs (DRG) 2018-2020 déposé le 16 mars, a été publié le 9 juillet 2018. Il en ressort un avis globalement favorable de l'Autorité sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour les horaires de service 2018 et 2019.

SNCF Gares & Connexions saisira l'Autorité au titre de la tarification applicable pour l'horaire de service 2020 au plus tard un an avant l'ouverture de l'horaire de service, soit en décembre 2018.

2.2.2 Décision de la Cour d'Appel de Paris sur l'enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

Geodis a fait appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. L'audience a eu lieu en mars 2017 et la décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 : elle conduit à diminuer l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€ (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

A ce stade, dans l'éventualité d'un pourvoi en cassation des parties, à régulariser au plus tard le 19 août 2018, le groupe SNCF Mobilités n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin juin 2018.

2.2.3 Approbation d'une commande de 100 rames de TGV du futur

Une commande de 100 rames TGV du futur auprès du constructeur Alstom pour 2,65 Milliards d'euros a été confirmée par le Conseil d'Administration du 26 juillet 2018.

2.2.4 Décision du Conseil d'État sur le taux T2

Suite au recours déposé devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T2 de cotisation vieillesse le 23 mai 2017, une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018. Le groupe en a tiré les conséquences dans ses comptes au 30 juin 2018 (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

2.2.5 Projet de partenariat pour l'agrandissement de la gare de Paris-Nord

Un projet de partenariat entre SNCF Gares & Connexions et CEETRUS, la foncière du groupe Auchan, portant sur l'agrandissement de la gare Paris – Nord a été validé en Conseil d'Administration Extraordinaire le 9 juillet 2018. La fin de la négociation prévue pour fin 2018 devrait aboutir à la constitution d'une société commune détenue à 34% par SNCF Mobilités et à 66% par CEETRUS.

3 MARGE OPÉRATIONNELLE

3.1 INFORMATION SECTORIELLE

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

Le groupe SNCF Mobilités a revu le découpage de ses secteurs opérationnels à compter du 1^{er} janvier 2018 en lien avec l'évolution de son organisation. Le groupe est dorénavant organisé autour de quatre métiers et huit secteurs : « Mobilités quotidiennes » constitué de deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis; « Longue distance » constitué de deux secteurs Intercités et Voyages SNCF ; « SNCF Gares & Connexions » comme un métier et secteur à part et « SNCF Logistics » composé de trois secteurs Geodis, TFMM et Ermewa Group.

Les huit secteurs opérationnels cités ci-dessus sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. L'information comparative a été retraitée en conséquence. Ces secteurs, qui s'adressent à des segments de clientèle différents ou vendent des produits et services distincts, sont les suivants :

- SNCF Transilien & TER : activités de transport de proximité et des services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Itiremia, Ritmx).
- Keolis : en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.
- Intercités : activités de transport moyenne distance en France.
- Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVROOM, ...) et de distribution de produits liés au voyage.
- SNCF Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.
- SNCF Logistics composé de :
 - o Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).
 - o Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VFLI, Naviland Cargo, Captrain et Lorry Rail).
 - o Ermewa Group : gestion, entretien, réparation et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre).

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate et la Direction Industrielle) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel, fonctions immobilières et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

3.1.2 Indicateurs sectoriels

Les principaux indicateurs relatifs au bilan et au résultat suivis par la Direction pour chaque secteur sont les suivants :

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- La marge opérationnelle (MOP).

- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements), augmentés des nouveaux actifs en location-financement.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3 Information par secteur

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018		Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne			
SNCF Transilien & TER	3 411	369	3 780	-3	-196
Keolis	2 837	55	2 892	164	-28
Intercités	326	64	390	-1	40
Voyages SNCF	3 408	245	3 653	284	-363
SNCF Gares & Connexions	229	485	714	97	-118
Geodis	3 953	27	3 980	134	-51
TFMM	719	46	765	-145	-25
Ermewa Group	165	35	200	112	-76
Autres	0	0	0	-3	0
Eliminations intra-métiers	0	-52	0	0	0
SNCF Logistics	4 836	56	4 892	99	-151
Direction Industrielle	114	694	809	-8	-37
Corporate	90	321	411	18	-98
Inter métiers	0	-2 289	-2 289	0	0
Total	15 252	0	15 252	649	-952

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2017		Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne			
SNCF Transilien & TER	3 581	312	3 893	151	-238
Keolis	2 599	49	2 648	149	-133
Intercités	458	49	507	17	96
Voyages SNCF	3 543	310	3 853	488	-349
SNCF Gares & Connexions	228	382	610	93	-119
Geodis	4 018	27	4 045	124	-70
TFMM	766	37	803	-42	-36
Ermewa Group	167	36	203	105	-83
STVA	168	0	168	4	-2
Autres	0	0	0	-1	0
Eliminations intra-métiers	0	-61	-61	0	0
SNCF Logistics	5 118	39	5 157	190	-192
Direction Industrielle	140	754	895	42	-49
Corporate	93	291	384	49	-27
Inter métiers	0	-2 186	-2 186	0	0
Total	15 761	0	15 761	1 179	-1 010

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF Mobilités est tiré des contrats conclus avec les clients. Il correspond à l'ensemble des rémunérations (prix de transaction) perçues au titre des opérations commerciales exercées dans le cadre de ses activités opérationnelles principales, ordinaires et récurrentes. Ainsi, le groupe SNCF Mobilités tire ses produits des sources principales suivantes :

- activités de transport des voyageurs sur de longues distances,
- activités de transport de voyageurs dans le cadre des activités conventionnées,
- activités de transport des marchandises et de logistique,
- activités de gestion des gares,
- autres activités immobilières et de maintenance.

Le prix de transaction est composé principalement de :

- la rémunération fixe contractuelle convenue avec le client,
- les contreparties variables correspondant à un droit conditionné à la réalisation d'évènements futurs récurrents et pour lesquels une estimation fiable est possible sur la base de méthodes prédictives. Il s'agit essentiellement des rabais et remises accordés aux clients, aux pénalités et dédommagements supportées suite à un manquement aux spécifications contractuelles et aux bonus ou malus sur atteinte d'objectifs contractuels,
- les contreparties payables aux clients correspondant au cash payé ou payable au client, qui sont déduites du prix de la transaction lorsqu'elles ne correspondent pas à des prestations distinctes reçues du client.

Pour l'essentiel, les garanties octroyées aux clients concernent celles accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises. Elles peuvent servir à fournir l'assurance que les prestations vendues sont conformes aux spécifications contractuelles (garantie assistance, garantie pour avaries...). Dans ce cas, les coûts sont provisionnés selon les dispositions d'IAS 37. Lorsqu'elles correspondent à une pénalité supportée en cas de non atteinte d'un certain niveau de performance,

elles sont comptabilisées en déduction du chiffre d'affaires en tant que contreparties variables du prix de transaction (garantie ponctualité, bons de voyage émis en cas de situations perturbées...). Enfin, lorsqu'elles correspondent à un service complémentaire fourni au client, elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires en tant qu'obligation de performance conformément aux dispositions d'IFRS 15.

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires dans ses comptes consolidés dès lors que le transfert du contrôle de la prestation au client intervient :

- Dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport, le Groupe exploite un service de transport dont le client est l'AOT. L'obligation de prestation consiste à maintenir un accès continu des usagers au service public de transport de voyageurs. Le prix de transaction est déterminé sur une base annuelle, en fonction du devis de coûts d'exploitation et de critères d'atteinte de certains objectifs de performance définis contractuellement. Compte-tenu du lien direct entre les paramètres de détermination de la rémunération et le niveau de performance attendu dans l'exécution de la prestation sur la même période, les rémunérations reçues annuellement sont allouées directement aux prestations annuelles auxquelles elles se rattachent. Le transfert du contrôle est ainsi qualifié de continu sur une courte durée dans la mesure où l'AOT bénéficie des avantages du service au fur et à mesure de la performance du Groupe, donnant lieu à un droit de facturation annuel, et à une comptabilisation du chiffre d'affaires sur une même base.
- Pour ce qui concerne les autres activités de transport de voyageurs, le transfert du contrôle intervient au moment où la prestation de voyage est effectuée. Le paiement du prix de la transaction est instantanément exigible au moment où le client reçoit la prestation,
- Pour ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique, le transfert du contrôle de la prestation s'opère en continu sur une courte durée, permettant de reconnaître le chiffre d'affaires, compte tenu de la très courte durée, à un instant donné (départ ou arrivée de la marchandise),
- Les prestations dont le contrôle est transféré sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

Le groupe SNCF Mobilités tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017(*)	Variations	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	3 163	3 303	-139	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	3 382	3 534	-152	SNCF Logistics
Autres prestations annexes de transport	1 355	1 478	-123	Voyages SNCF, SNCF Logistics
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	6 353	6 470	-118	SNCF Transilien&TER, Keolis, Intercités
Revenus tirés de la gestion des gares	233	228	5	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	80	87	-7	SNCF Logistics, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	164	155	8	SNCF Logistics, SNCF Transilien&TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	107	114	-7	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	417	392	24	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	15 252	15 761	-509	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	6 445	6 535	-90	
Clients particuliers	3 243	3 401	-158	
Clients entreprises du secteur privé	5 564	5 824	-260	
Chiffre d'affaires par type de clients	15 252	15 761	-509	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	4 082	4 189	-107	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	10 619	11 153	-534	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	550	419	131	
Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance	15 252	15 761	-509	

(*) Le Groupe applique la norme IFRS 15 à partir du 1er janvier 2018 selon la méthode de transition simplifiée. Les informations comparatives présentées ne sont pas retraitées (voir note 1.3.1)

3.3 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017(*)	Variation
Sous-traitance	-2 831	-2 925	94
Péages envers SNCF Réseau	-1 631	-1 843	212
Péages Eurotunnel et autres	-414	-278	-136
Achats et charges externes	-3 052	-2 914	-139
Énergies de traction et carburant	-489	-511	22
Achats et charges externes	-8 418	-8 472	54

(*) Le Groupe applique la norme IFRS 15 à partir du 1er janvier 2018 selon la méthode de transition simplifiée. Les informations comparatives présentées ne sont pas retraitées (voir note 1.3.1)

3.4 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

En application de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec les clients » au 1^{er} janvier 2018, le groupe SNCF Mobilités présente les recettes passagers issues des activités conventionnées comme du chiffre d'affaires en provenance des autorités organisatrices de transport et non des clients particuliers.

L'information comparative au 30 juin 2017 a été retraitée afin de tenir compte :

- Des évolutions liées à la norme IFRS 15 qui intègrent les recettes passagers en tant que rémunération provenant des AO,
- De l'intégration des activités conventionnées du périmètre Keolis.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variations
Prestations avec les AO	5 009	4 669	340
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	1 192	1 625	-433
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	129	152	-23
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	23	24	-1
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	6 353	6 470	-118
Nouveaux actifs financiers de concession	-505	-367	-138
Encaissements sur actifs financiers de concession	481	445	35
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	161	52	109
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	136	131	6
<i>(*) dont chiffre d'affaires Keolis</i>	<i>2 643</i>	<i>2 468</i>	<i>175</i>
<i>dont chiffre d'affaires Epic SNCF Mobilités</i>	<i>3 710</i>	<i>4 002</i>	<i>-293</i>

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	31/12/2017	Variations
Actifs incorporels de concession	57	56	1
Actifs financiers de concession non courants	1 317	1 195	122
Effets sur les actifs non courants	1 375	1 252	123

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018			31/12/2017		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	11 417	-5 882	5 534	11 940	-5 982	5 958
Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO)	4 095	-2 522	1 573	3 965	-2 570	1 396
Matériel de transport	32 931	-20 761	12 170	32 633	-23 564	9 069
Immobilisations corporelles en cours	1 191	-2	1 189	1 202	-5	1 197
TOTAL hors subventions	49 633	-29 167	20 466	49 740	-32 120	17 620
Subventions d'investissement	-8 960	4 896	-4 064	-8 788	4 715	-4 074
TOTAL	40 673	-24 271	16 402	40 952	-27 406	13 546

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	ITMO	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 31/12/2017	5 958	1 396	9 069	1 197	-4 074	13 546
Acquisitions	23	45	613	361	-182	860
Cessions	-11	-4	-13	-3	1	-31
Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention	-186	-130	-532	0	191	-657
Pertes de valeur	127	163	3 018	2	0	3 311
Variations de périmètre	0	2	2	0	0	5
Ecart de conversion	0	1	-3	0	0	-3
Autres variations	-376	101	15	-368	0	-628
Valeur nette comptable au 30/06/2018	5 534	1 573	12 170	1 189	-4 064	16 402

Les mouvements enregistrés sur les pertes de valeur correspondent à des reprises de perte de valeurs enregistrées concernant les UGT suivantes (voir note 2.1.2) :

- L'UGT TGV pour 3 193 M€
- L'UGT Gares & Connexions pour 107 M€

Les autres variations proviennent principalement du reclassement des immobilisations corporelles suite au transfert de la filiale Foncière VESTA sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » pour 571 M€ (voir 4.1.5).

4.1.2 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017
Immobilisations incorporelles	-85	-96
Immobilisations corporelles	-1 041	-1 073
Total acquisitions	-1 126	-1 168
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>-27</i>	<i>-29</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-1 099	-1 140
BFR d'investissement	38	27
Flux d'investissement corporels et incorporels	-1 061	-1 112

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

- les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 41 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités,
- l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 274 M€ (dont aménagement des pôles multimodaux de Rennes et Nantes, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, modernisation de la gare Paris Montparnasse),
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 613 M€ (dont acquisition de TGV Duplex, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes et EOLE, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 182 M€ dont 54 M€ pour le matériel ferroviaire et 127 M€ pour les installations fixes.

4.1.3 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-133	-133	0
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-848	-796	-52
Subventions reprises en résultat	191	170	22
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	57	59	-2
Dotations aux amortissements	-733	-701	-32

4.1.4 Résultat de cession d'actifs

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	-2	2
Cession d'actifs corporels	44	123	-78
Cession d'actifs financiers	6	12	-6
Résultat de cession d'actifs	51	133	-82

Au 30 juin 2018, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 42 M€.

4.1.5 Actifs et passifs destinés à être cédés

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	31/12/2017
Actifs détenus en vue d'être cédés	576	1
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2	1
Impact net au bilan	574	0

Foncière VESTA, entité immobilière détenue à 100% et engagée dans un processus de cession par le Groupe, est considérée en tant que « groupes d'actifs destinés à être cédés » au 30 juin 2018.

Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées reclassées conformément à IFRS 5 au 30 juin 2018 sont les suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018
Immobilisations incorporelles et corporelles	571
Créances d'exploitation	3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2
Actifs détenus en vue d'être cédés	576

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018
Dettes d'exploitation	2
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	2

4.2 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Les impacts au compte de résultat sont les suivants. Ils concernent principalement les UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) et Gares & Connexions.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	3 309	-11	3 320
Ecart d'acquisition	0	0	0
Provision pour risques et charges	0	0	0
Pertes de valeur	3 309	-11	3 320

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

4.2.1 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Dans le contexte de la réforme ferroviaire mentionnée ci-avant et de l'annonce de l'Etat concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'Activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une

nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur.

La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

La valeur des actifs testés ainsi que les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	30 juin 2018	2017
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2 097 M€	2 102 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,7% - 7,6%	6,7% - 7,6%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,80%

Les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :

- une croissance modérée des produits du trafic - hors lignes nouvelles - sur les 10 prochaines années pour tenir compte notamment des hypothèses macro-économiques et de la montée en puissance de la concurrence multimodale ;
- un scénario d'arrivée de la concurrence ferroviaire progressif à partir de l'ouverture du marché ;
- une politique tarifaire orientée autour des petits prix permettant de générer en contrepartie une forte croissance des trafics ;
- une trajectoire de péages désormais indexée sur l'Indice des Prix à la Consommation (1,8% en 2020 et 1,75 % à partir de 2021) ;
- un taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses ;
- une baisse progressive de la charge de TREF et de CST, avec l'hypothèse d'une CST ramenée à zéro à partir de 2023 ;
- un niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, et intégrant la commande de 100 rames TGV2020.

Plusieurs de ces hypothèses sont entourées d'aléas importants, notamment celles dépendantes de facteurs exogènes à l'entreprise pouvant impacter la réalisation des projections économiques et financières :

- le calendrier d'arrivée et l'impact de la concurrence ferroviaire,

- l'hypothèse d'une trajectoire des taxes de CST et TREF en baisse, en lien avec l'activité Intercités, ainsi que les dispositions fiscales sous-jacentes,
- la mise en œuvre d'un certain nombre de leviers issus de la réforme ferroviaire, avec notamment le futur accord de branche.

La sensibilité des principales hypothèses a été évaluée et analysée comme suit :

- une variation de la croissance des produits du trafic TGV domestique hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet d'environ ± 950 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 260 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une variation de 10 M€ du montant prévu des investissements en année normative aurait un effet d'environ ± 70 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une variation de ± 50 bp du taux d'actualisation entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 770 M€ ;
- une variation de ± 20 bp du taux de croissance de l'année normative sur toute la période aurait un effet d'environ ± 190 M€ sur la valeur recouvrable ;
- un retour à la trajectoire de CST/TREF du précédent plan stratégique (validé le 23 février 2018) entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ -473 M€.

Compte tenu de la valeur recouvrable déterminée au 30 juin 2018, aucune des analyses de sensibilité indiquées ci-dessus, prise individuellement, ne remet en cause la reprise de dépréciation des actifs de l'UGT TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys).

4.2.2 UGT Gares & Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par SNCF Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT.

Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions avait entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, avait par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions avait été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'avait été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la Direction de SNCF Gares & Connexions avait lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire intégrant de nouvelles évolutions. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire était toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis avaient par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares & Connexions avait été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant, continuait toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intégrait pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, avait conduit la Direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 273 M€. La reprise de perte de valeur portait principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ARAFER a publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles était déjà envisagée une sortie de SNCF Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

En mars 2017, le Gouvernement avait produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présentait notamment plusieurs scénarii d'évolution de la gouvernance de l'activité SNCF Gares & Connexions et semblait confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER avait notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, SNCF Gares & Connexions avait poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et avait lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne 2017. Au 31 décembre 2017, les discussions et négociations se poursuivaient avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2020. Le Groupe avait considéré que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2020 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité. En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la dépréciation porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur (voir notes 1.2.3.2 et 1.2.3.3), la Direction a mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement a été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 107 M€.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	30 juin 2018
Secteur	Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 767 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,0% - 5,5%
Taux de croissance long terme	1,90%

Le test de valeur a été réalisé au 30 juin 2018 en tenant compte de prévisions de trésorerie sur une période de 10 ans, contre 5 ans auparavant. Ce nouvel horizon est considéré comme mieux adapté au modèle économique et capitalistique de SNCF Gares & Connexions pour tenir compte des facteurs contribuant à l'évolution de la trajectoire financière tels que mentionnés ci-dessus (délai de retour sur les nouveaux investissements, notamment en matière immobilière, ainsi que sur les plans de performance).

La valeur terminale prise en compte dans le test de valeur a un poids prépondérant (82,5%) dans la détermination de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT. Les principales hypothèses retenues en année normative sont les suivantes :

- Un taux de marge opérationnelle équivalent à celui de 2028,
- Des investissements correspondant à la moyenne de la période 2025-2028,
- Des amortissements normatifs traduisant l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

Par ailleurs, les principales hypothèses commerciales et opérationnelles sous-tendant les prévisions de flux de trésorerie sont les suivantes :

- Le niveau de l'activité régulée et de l'activité commerciale,
- Le taux de rémunération des capitaux investis,
- Le taux de marge opérationnelle reflétant notamment l'effet des plans de performance industriels et transverses,
- Le niveau d'investissements requis pour la réalisation de la trajectoire

Les tests de sensibilité réalisés au 30 juin 2018 sur :

- les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 282 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 242 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux d'actualisation (± 20 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 113 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2018	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2018	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	215	12	-10	-6	0	211	56	155
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	166	15	-111	-14	0	56	27	29
Risques environnementaux	702	6	-19	-16	-15	658	9	649
Coûts de restructuration	18	1	-6	-2	0	11	8	3
Autres	238	13	-9	-31	0	211	55	155
Total provisions	1 339	47	-154	-68	-15	1 148	156	991

4.3.1 Provisions pour risques environnementaux

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- dépollution des sites : 33 M€ (35 M€ en 2017).
- coûts liés à l'amiante : 620 M€ (661 M€ en 2017).

4.3.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

4.3.2.1 Litiges

Litiges résolus

- Jugement du Conseil de Prud'hommes

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF Mobilités en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt défavorable a été rendu le 31 janvier 2018 et a condamné le groupe SNCF au paiement d'indemnités au profit de ces anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. Dans les comptes du premier semestre 2018, SNCF Mobilités a constaté une charge impactant la MOP et en parallèle a repris la provision antérieurement constituée. Par ailleurs, d'autres dossiers seront plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes en 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ».

- Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T1 de cotisation vieillesse

Identifiant une incohérence dans le mode de calcul du taux T1 de cotisation vieillesse servant au financement du régime spécial de retraite, SNCF Mobilités a formulé une demande de modification auprès des ministères concernés. En l'absence de retour, l'entreprise a saisi le Conseil d'État, lequel a rejeté en janvier 2015 les recours portant sur les taux 2011 et 2012, considérant que les dossiers présentés n'étaient pas suffisamment argumentés. Le 20 mai 2016, le considérant entaché d'une erreur de droit dans l'application du décret du 28 juin 2007, le Conseil d'État a annulé l'arrêté interministériel du 16 juillet 2014 fixant les composantes T1 définitive pour 2013 et provisionnelle pour 2014 et ainsi validé l'approche proposée par l'entreprise. Le 12 juillet 2016, le Conseil d'État a également annulé l'arrêté interministériel du 27 juillet 2015 fixant les composantes T1 définitive pour 2014 et provisionnelle pour 2015.

Par arrêtés du 02 mai 2017 et du 3 octobre 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils intégraient la nouvelle méthode de calcul préconisée par l'entreprise et avalisée par le Conseil d'État dans ses rendus de jugement de 2016.

Le produit total acquis à SNCF Mobilités s'élève à 89 M€ dont 66 M€ au titres de 2013 et 2014 et 23 M€ au titre de 2015 et 2016. Ce produit a été comptabilisé sur la ligne « Autres charges et produits exceptionnels » du compte de résultat pour 58 M€ dans les comptes de l'exercice 2016 et 31 M€ dans les comptes de l'exercice 2017.

Litiges en cours

- Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné 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. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF 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, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF

Mobilités à 48 M€. ECR et l’Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014. L’année 2015 a vu la poursuite de la procédure, avec notamment la communication de mémoires ampliatifs par ECR et l’Autorité de la concurrence et de mémoires en réponse (valant également pourvoi en cassation) de la part de l’EPIC SNCF Mobilités.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016. La Cour casse l’arrêt de la Cour d’appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu’il a i) retenu qu’il n’est pas établi que l’EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d’éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l’injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d’appel autrement composée. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L’EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d’appel le 16 janvier 2017 et a déposé son mémoire le 22 juin 2017.

Suite à l’arrêt de la Cour de Cassation et à la demande de paiement du Trésor Public, l’EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€ en 2017.

L’Autorité de la concurrence et ECR ont déposé des mémoires en réplique le 10 octobre 2017 et SNCF Mobilités a déposé une duplique le 16 novembre 2017. L’audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré doit intervenir en novembre 2018.

- Enquête de l’Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L’Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d’une présomption d’entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d’instruction de l’Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l’EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse. La séance du collège de l’Autorité s’est tenue le 30 septembre 2015.

L’Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L’EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l’amende à hauteur de 89 M€. L’EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l’Autorité de la Concurrence devant la Cour d’appel de Paris. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016. Le 22 janvier 2016, Geodis a fait appel de la décision et l’audience a eu lieu en mars 2017. La décision de la Cour d’appel de Paris a finalement été rendue le 19 juillet 2018 : elle conduit à diminuer l’amende de 196 M€ à un montant de 166 M€. A ce stade, dans l’éventualité d’un pourvoi en cassation des parties, à régulariser au plus tard le 19 août 2018, le groupe SNCF Mobilités n’a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin juin 2018 (voir note 2.2.2).

- Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu’ont été déposés auprès des juges d’instruction les deux rapports d’expertises judiciaires qu’ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l’expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l’acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Ce complément n’apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d’expertise le 29 février 2016. Les juges d’instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l’objet d’un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l’instruction qui a ordonné un complément d’expertise, à réaliser pour octobre 2017, délai repoussé ensuite par les juges à janvier 2018. A ce jour, le rapport n’a pas encore été remis.

Depuis l’accident, l’EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l’EPIC SNCF Mobilités s’est engagé, sous l’égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d’indemnisation des

dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnités sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau 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 (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

- Recours devant le Conseil d'État pour le calcul du taux T2 de cotisation vieillesse du régime spécial

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 1er mai 2017. Depuis le 2 mai 2017, l'entreprise s'acquiesce des cotisations T2 au nouveau taux fixé par le décret. Néanmoins l'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'État sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Plusieurs mémoires complémentaires et en réplique ont été produits depuis, tant par l'entreprise que par l'État. Un rapporteur ayant été désigné, l'audience au Conseil d'État a eu lieu le 9 juillet 2018 et une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018. Suite à cet arrêt, une provision de 5,8 M€ affectant la valorisation des engagements du personnel pour les agents au statut (MDT, CET et CPA) a été constatée au 30 juin 2018 (voir note 2.2.4).

- Recours indemnitaires lié à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016 est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages et intérêts de SNCF Mobilités à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues a été rejetée devant la Cour Administrative d'Appel de Paris par jugement du 27 décembre 2017. SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cet arrêt devant le Conseil d'État. Parallèlement, la demande en nullité du protocole transactionnel initiée par Bouygues devant le Tribunal Administratif de Paris a été rejetée par jugement du 16 mai 2018.

- Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés. En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais), et l'EPIC SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Depuis l'accident, les entités impliquées –dont SNCF Mobilités -ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune provision liée aux indemnités n'a été constatée dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités clos au 30 juin 2018.

4.3.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

Il n'y a pas de contrat déficitaire significatif à la clôture.

4.3.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les variations constatées sur les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers proviennent en grande partie des décisions rendues par le Conseil de Prud'hommes de Paris dans le cadre des litiges opposant SNCF Mobilités à d'anciens salariés (voir note 4.2.2, litiges résolus).

5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS

en millions d'euros

	30/06/2018(*)	30/06/2017	Variations
Résultat de juste valeur et couverture	17	19	-2
Gains et pertes sur instruments dérivés	24		
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	6		
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	11		
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	2		
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	-2		
Autres gains et pertes de juste valeur	-25		
Coût de l'endettement financier net	-142	-140	-2
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>76</i>		
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-223</i>		
Autres charges et produits financiers	-5	-1	-3
Coût de l'endettement financier net et autres	-130	-122	-8

(*) La mise en œuvre de la norme IFRS 9 s'accompagne par des informations complémentaires en annexes pour ce qui concerne le coût de l'EFN (amendement IFRS 7). Les données comparatives ne sont pas retraitées (voir note 1.3.2).

en millions d'euros

	30/06/2018	30/06/2017	Variation
Charges financières	-347	-345	-2
Produits financiers	217	222	-6
Coût de l'endettement financier net et autres	-130	-122	-8

30/06/2018

Rubrique au bilan et classes d'instruments En millions d'euros	Non courant	Courant	EFN	Instruments financiers				Total	Juste valeur			
				À la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture		Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2
Créance envers SNCF Réseau	665	53	718	-	718	-	-	718	987	-	987	-
Créance envers SNCF	353	60	413	-	413	-	-	413	450	-	450	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 485	73	1 558	-	1 558	-	-	1 558	1 914	-	1 914	-
Cash collatéral actif	-	496	496	-	496	-	-	496	496	-	496	-
Autres prêts et créances	465	56	522	-	515	7	-	522	537	1	536	1
Actifs financiers de concession	1 317	81	-	-	1 399	-	-	1 399	1 538	-	1 538	-
Titres de dettes	32	-	32	-	-	32	-	32	32	-	-	32
Sous-total instruments de dette	4 317	819	3 738	-	5 098	38	-	5 137	5 954	1	5 921	33
Actifs de retraite	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	223	0	-	174	-	49	-	223	223	-	53	170
Instruments de transaction	-	2	2	-	-	2	-	2	2	2	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	303	83	385	-	-	-	385	385	385	-	385	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	701	46	747	-	-	747	-	747	747	-	747	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	5 024	5 024	-	-	5 024	-	5 024	5 024	4 174	850	0
Total des actifs financiers courants et non courants	5 557	5 974	9 897	174	5 098	5 861	385	11 518	12 335	4 176	7 957	202
Emprunts obligataires	10 707	1 468	12 176	-	11 993	183	-	12 176	14 163	-	14 163	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 112	82	2 194	-	2 194	-	-	2 194	2 205	0	2 205	-
Dettes de location-financement	620	233	853	-	853	-	-	853	850	0	850	-
Sous-total emprunts	13 440	1 783	15 223	-	15 040	183	-	15 223	17 218	0	17 218	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	8 785	1 279	10 063	-	10 063	-	-	10 063	11 674	-0	11 674	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de flux de trésorerie	2 341	447	2 788	-	2 788	-	-	2 788	3 074	-	3 074	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 168	21	2 189	-	2 189	-	-	2 189	2 287	-	2 287	-
- évalués selon l'option "juste valeur" (*)	147	36	183	-	-	183	-	183	183	-	183	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	472	43	515	-	-	-	515	515	515	-	515	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	568	36	604	-	-	604	-	604	604	-	604	-
Emprunts et dettes financières	14 479	1 862	16 341	-	15 040	787	515	16 341	18 336	0	18 336	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 722	1 722	-	1 722	-	-	1 722	1 722	256	1 465	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 569	-	-	1 569	-	-	-	1 569	1 569	-	-	1 569
Total des passifs financiers courants et non courants	16 048	3 584	18 063	1 569	16 761	787	515	19 632	21 627	256	19 802	1 569
Endettement financier net du groupe	10 475	-2 309	8 167	-	13 062	-5 025	130	8 167	9 484	-3 920	13 437	-33

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

(*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 149 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

31/12/2017

Rubrique au bilan et classes d'instruments

En millions d'euros

	Non courant	Courant	EFN	Instruments financiers				Total	Juste valeur			
				À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Créance envers SNCF Réseau	665	26	691	-	691	-	-	691	981	-	981	-
Créance envers SNCF	356	51	407	-	407	-	-	407	448	-	448	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 491	42	1 533	-	1 533	-	-	1 533	1 923	-	1 923	-
Cash collatéral actif	-	573	573	-	573	-	-	573	573	-	573	-
Autres prêts et créances	453	57	510	-	510	-	-	510	530	1	528	1
Actifs financiers de concession	1 195	117		-	1 312	-	-	1 312	1 439	-	1 439	-
Sous-total prêts et créances	4 160	867	3 715	-	5 027	-	-	5 027	5 895	1	5 892	1
Actifs de retraite	13											
Actifs disponibles à la vente	229	0		229	-	-	-	229	229	-	38	191
Actifs à la juste valeur par résultat	-	1	1	-	-	1	-	1	1	1	0	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	336	91	426	-	-	-	426	426	426	-	426	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	736	115	852	-	-	852	-	852	852	-	852	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	6 394	6 394	-	-	6 394	-	6 394	6 394	5 624	770	0
Total des actifs financiers courants et non courants	5 474	7 468	11 387	229	5 027	7 246	426	12 929	13 796	5 626	7 978	193
Emprunts obligataires	10 878	1 598	12 476	-	12 297	179	-	12 476	14 598	-	14 598	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 004	95	2 099	-	2 099	-	-	2 099	2 112	0	2 111	0
Dettes de location-financement	641	217	858	-	858	-	-	858	857	0	857	0
Sous-total emprunts	13 523	1 910	15 433	-	15 254	179	-	15 433	17 566	0	17 566	0
dont :												
- évalués au coût amorti	11 215	1 837	13 052	-	13 052	-	-	13 052	15 085	0	15 084	0
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 162	40	2 202	-	2 202	-	-	2 202	2 302	-	2 302	-
- évalués selon l'option "juste valeur" *	147	32	179	-	-	179	-	179	179	-	179	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	494	31	525	-	-	-	525	525	525	-	525	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	590	114	704	-	-	704	-	704	704	-	704	-
Emprunts et dettes financières	14 608	2 054	16 662	-	15 254	883	525	16 662	18 795	0	18 794	0
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 640	2 640	-	2 640	-	-	2 640	2 640	262	2 378	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 275	-		1 275	-	-	-	1 275	1 275	-	-	1 275
Total des passifs financiers courants et non courants	15 883	4 693	19 301	1 275	17 893	883	525	20 576	22 710	262	21 172	1 275
Endettement financier net du groupe	10 571	-2 657	7 914	-	14 178	-6 364	99	7 914	9 307	-5 364	14 671	-1

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

* La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 145 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

Le rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture de l'état de situation financière consolidé des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers qui couvrent ces passifs s'établit comme suit :

	31/12/2017	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					30/06/2018
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variations des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre	Variations non monétaires des locations	Autres	Total
En millions d'euros												
Passifs (A)	20 314	94	-214	-128	-959	0	243	-1	3	27	-3	19 376
Emprunts obligataires	12 476	0	-169	-92	0	0	-39	0	0	0	0	12 176
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 099	79	3	1	0	0	10	-1	0	0	3	2 194
Dettes de location-financement	858	15	-48	0	0	0	0	-1	2	27	-1	853
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 378	0	0	0	-959	0	47	0	0	0	0	1 466
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 275	0	0	0	0	0	294	0	0	0	0	1 569
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 229	0	0	-38	0	0	-68	0	0	0	-4	1 119
Actifs (B)	3 551	0	1	-12	0	0	-71	0	0	0	-3	3 467
Créance envers SNCF Réseau	691	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	718
Créance envers SNCF - ICNE	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	11
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 533	0	0	31	0	0	-6	0	0	0	0	1 558
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
Dépôts et cautionnements	39	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	41
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 278	0	0	-76	0	0	-65	0	0	0	-4	1 132
Produits et charges financiers (C)		0	0	-147	0	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	-334	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	186	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)	16 763	94	-215	-263	-959	0	314	-2	3	27	0	15 909

	31/12/2016	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					30/06/2017
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de trésorerie	Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	Variations de juste valeur	Variations des taux de change	Variations de périmètre	Variations non monétaires des locations	Autres	Total
En millions d'euros												
Passifs (A)	19 186	1 642	-215	-123	-742	-4	-288	-51	-5	29	15	19 446
Emprunts obligataires	11 432	1 420	-94	-72	0	0	-159	0	0	0	0	12 527
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 845	204	-77	1	0	0	12	-46	-5	0	1	1 935
Dettes de location-financement	860	19	-44	0	0	0	0	-2	0	29	0	861
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 457	0	0	0	-742	0	-32	0	0	0	15	1 698
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 177	0	0	0	0	-4	16	0	0	0	0	1 189
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 415	0	0	-51	0	0	-125	-3	0	0	0	1 236
Actifs (B)	3 929	0	4	-12	0	0	-215	-1	1	0	-1	3 706
Créance envers SNCF Réseau	697	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	724
Créance envers SNCF - ICNE	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	13
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 545	0	0	31	0	0	-6	0	0	0	0	1 570
Autres prêts et créances - ICNE	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-1	4
Dépôts et cautionnements	29	0	4	0	0	0	0	-1	0	0	0	32
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 647	0	0	-76	0	0	-209	0	0	0	0	1 362
Produits et charges financiers (C)		0	0	-145	0	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	-298	0	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	153	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A-B+C)	15 257	1 642	-219	-256	-742	-4	-73	-49	-5	29	16	15 740

6 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principales variations des engagements donnés depuis le 31 décembre 2017 sont les suivantes sur la période :

- Les suretés réelles augmentent de 100 M€ liées au nantissement des rames Siemens livrées chez Eurostar.
- Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent en net de moins de 300 M€ :
 - o La diminution provient des acomptes versés et des livraisons reçues essentiellement sur les rames TGV 2N, les rames TGV 3UFC, les rames Régio2N chez Transilien et TER, les rames RER NG, les rames Siemens chez Eurostar, les rames Régiolis et les rames NAT.
 - o L'augmentation provient essentiellement du nouveau programme d'investissement de 32 rames Tram Train Dualis, d'un nouveau contrat d'acquisition de 9 rames Regio2N et les conventions de modernisation et de transformation de matériel roulant.
- Les engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 289 M€, dont 158 M€ liés aux projets de création et d'adaptations des ateliers de maintenance devant accueillir les nouvelles rames RER NG, 105 M€ liés à la réévaluation des coûts des projets relatifs à la billettique et 40 M€ liés à une hausse des coûts du projet EOLE.
- Une hausse de 75 M€ des engagements de location simple immobilière s'explique principalement par la contractualisation de nouveaux baux immobiliers.
- Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 35 M€, du fait de la signature de nouveaux contrats chez Keolis.
- Les engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations diminuent de 86 M€ liés essentiellement à l'avancement des contrats de réservations de sillons pour 90 M€ chez Keolis et Eurostar.
- Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 58 M€ suite à la renégociation des contrats de SNCF Combustible pour 46 M€.

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

- Les engagements liés au financement augmentent de 91 M€ principalement à la suite de la réévaluation des garanties financières des contrats de gestion immobilière chez Retail et Connexions
- Les engagements de financement d'investissements à recevoir des Régions pour l'exploitation du matériel ferroviaire diminuent en net de 242 M€ :
 - o La diminution provient des rames Régio2N pour 230 M€, des rames NAT pour 103 M€, des rames Régiolis pour 145 M€, des rames OMNEO pour 27M€ et des rames RER NG pour 33 M€.
 - o Compensée partiellement par une augmentation liée aux subventions à recevoir des AO sur le matériel ferroviaire pour 200 M€ chez Transilien relatifs aux rames Tram Train Dualis et pour 121 M€ concernant la révision ou la transformation du matériel roulant chez TER.
- Les engagements de financement d'investissements à recevoir des Régions pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 128 M€ à la suite de la modernisation billettique du contrat IDF Mobilités pour 186 M€ compensés en partie par l'avancement des travaux de nouveaux ateliers TER pour 54 M€.

Sur l'exercice 2017, SNCF Mobilités a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est

considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 106 M€ de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

7 PÉRIMÈTRE

Il n'y a pas de variations significatives constatées sur le périmètre au cours de la période.

SNCF Mobilités

**Rapport des commissaires aux comptes
sur l'information financière semestrielle**

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2018

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine
S.A.S

ERNST & YOUNG Audit
1/2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris-La Défense 1
S.A.S. à capital variable

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2018

SNCF Mobilités

9, rue Jean-Philippe Rameau
93212 Saint Denis cedex 02

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, du Redressement productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés du Groupe SNCF Mobilités, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2018, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives, obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Comme mentionné en note 1.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés, l'Entreprise a maintenu au 30 juin 2018 le montant des impôts différés actifs relatifs à l'Epic SNCF Mobilités tel que comptabilisé au 31 décembre 2017. Dans le contexte de la réforme ferroviaire, des réflexions sont en cours au titre de la réorganisation juridique et fiscale du Groupe qui devrait intervenir à compter de 2020, et qui pourrait avoir des conséquences significativement différentes sur le niveau des déficits fiscaux reportables selon le schéma retenu. À date, les échanges se poursuivant avec l'État actionnaire et aucun schéma ne pouvant être privilégié, l'Entreprise a donc considéré qu'elle n'était pas en mesure de comptabiliser un montant complémentaire d'impôts différés actifs, nonobstant l'amélioration de ses trajectoires financières. Dans ce contexte, nous ne sommes également pas en mesure de nous prononcer sur le montant des impôts différés actifs complémentaires au 30 juin 2018, qui, comme mentionné dans les notes annexes, seraient a minima de 0,2 milliard d'euros et n'ont pas été reconnus.

Sur la base de notre examen limité et sous cette réserve, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur :

- Les notes 1.2.3, 2.1.2 et 4.2.1 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés qui exposent le contexte dans lequel un test de valeur des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et de Thalys) a été mis en œuvre au 30 juin 2018. Ce test repose sur le nouveau plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV qui a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. La trajectoire financière de ce plan intègre notamment la nouvelle indexation des péages, ainsi que des évolutions d'hypothèses structurantes prises en compte dans le nouveau plan stratégique global du groupe SNCF Mobilités auquel il contribue, dont certaines sont dépendantes de facteurs exogènes à l'entreprise. Ce test de valeur a conduit, en particulier du fait de l'impact favorable de la nouvelle indexation des péages, à la reprise de l'intégralité de la dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont le montant résiduel s'élevait à 3,2 milliards d'euros.
- Les notes 1.2.3, 2.1.2 et 4.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés faisant état, d'une part, de l'avis rendu par l'ARAFER sur le DRG 2018-2019 approuvant l'essentiel des grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de Gares & Connexions, et d'autre part de la confirmation par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, du futur rattachement de l'activité Gares & Connexions à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1^{er} janvier 2020. Dans ce contexte, un nouveau plan stratégique 2019-2028 de l'activité Gares & Connexions et sa trajectoire financière ont été élaborés. Cette dernière est considérée par la Direction comme transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement sous forme de filiale de SNCF Réseau. Sur ces nouvelles bases, un test de valeur a été mis en œuvre au 30 juin 2018, conduisant à reprendre l'intégralité de la dépréciation résiduelle des actifs de l'UGT qui s'élevait à 107 millions d'euros.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité. À l'exception de l'incidence des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés semestriels résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 26 juillet 2018

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

François Guillon

Christine Vitrac

Denis Thibon

