

PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

SOCIÉTÉS COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES (COMPTES ANNUELS)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS SNCF

Etablissement Public Industriel et Commercial au capital de 4 970 897 305 Euros
Siège social : 34, rue du Commandant Mouchotte 75699 Paris Cedex 14
552 049 447 RCS PARIS

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2009	31/12/2008
			(1)
Ecart d'acquisition	5	886	633
Immobilisations incorporelles	6	605	496
Immobilisations corporelles	7	23 074	22 384
Actifs financiers non courants	9	6 850	8 077
Titres mis en équivalence	11	429	410
Impôts différés actifs	31	992	1 185
Actifs non courants		32 837	33 185
Stocks et en-cours	13	806	751
Créances d'exploitation	14	5 959	5 234
Actifs d'exploitation		6 765	5 985
Actifs financiers courants	9	3 529	5 468
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	4 101	3 280
Actifs courants		14 395	14 733
Actifs détenus en vue d'être cédés	23	1	17
Actif		47 234	47 935

(1) Retraité des modifications détaillées en note 1.4.

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2009	31/12/2008
			(1)
Capital		4 971	4 971
Réserves consolidées		2 527	2 140
Résultat Groupe		-980	571
Capitaux propres - Groupe		6 518	7 681
Intérêts minoritaires	16	78	75
Capitaux Propres totaux		6 596	7 756
Engagements envers le personnel non courants	17	1 594	1 242
Provisions non courantes	18	1 175	911
Passifs financiers non courants	19 à 21	14 887	14 646
Impôts différés passifs	31	96	97

Passifs non courants		17 753	16 896
Engagements envers le personnel courants	17	81	81
Provisions courantes	18	240	140
Dettes d'exploitation	22	16 093	15 002
Passifs d'exploitation		16 415	15 223
Passifs financiers courants	19 à 21	6 464	8 022
Passifs courants		22 878	23 245
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	23	6	38
Passif		47 234	47 935

(1) Retraité des modifications détaillées en note 1.4.

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	31/12/2009	31/12/2008
			(1)
Chiffre d'affaires	24	24 882	25 184
Achats et charges externes	25	-11 988	-11 847
Charges de personnel	26	-10 415	-9 841
Impôts et taxes		-930	-867
Autres produits et charges opérationnels		139	-46
Marge opérationnelle		1 688	2 583
Dotations aux amortissements	27	-1 344	-1 257
Variation nette des provisions		-200	-350
Résultat opérationnel courant		145	976
Résultat de cession d'actifs	29	432	244
Pertes de valeur	28	-1 037	-368
Résultat opérationnel		-460	851
Coût de l'endettement financier net et autres	30	-226	-454
Coût financier des avantages au personnel	17	-77	-50
Résultat financier		-303	-504
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-763	347
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	11	14	32
Impôt sur les sociétés	31	-205	250
Résultat net des activités ordinaires		-954	628
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	23	-17	-40
Résultat net de l'exercice		-972	589
Résultat net - Part du groupe		-980	571
Résultat net - part des minoritaires		8	18

(1) Retraité des modifications détaillées en note 1.4.

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ETAT DU RESULTAT GLOBAL

	Notes	31/12/2009	31/12/2008
Résultat net de l'exercice		-972	589
Autres éléments de résultat global :			
Variation des écarts de conversion		-9	10
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	21	13	-20
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		5	-106
Quote-part des autres éléments de résultat global des sociétés mises en équivalence		5	-
Impôt relatif aux autres éléments de résultat global	31	-6	11
Autres éléments de résultat global de la période net d'impôt		8	-105
Résultat global total de la période		-964	484
Résultat global total - Part du groupe		-972	466
Résultat global total - part des minoritaires		8	18

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES

[illegible]

Opérations sur le capital		-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations		0	1	0	0	-	-10	-8	1
Capitaux propres au 31/12/09		4971	-9	-115	-11	-67	1748	6518	78

(1) Retraité des modifications détaillées en note 1.4.

Les variations de périmètres en capitaux propres Groupe et intérêts minoritaires survenues en 2008 concernent principalement l'acquisition des intérêts minoritaires sur Geodis.

Pour la première fois, l'Etat a prélevé sur 2008 au titre de l'exercice 2007 un dividende de 131 M€. Un dividende au titre de l'exercice 2008 a été arrêté et versé à l'Etat en juillet 2009 pour 183 M€.

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

		Notes	31/12/2009	31/12/2008
Résultat net, part du groupe		CR	-980	571
Part des minoritaires dans le résultat		CR	8	18
Résultat net de l'exercice			-971	589
Eliminations:				
Elim. du résultat des mises en équivalence		CR	-14	-32
Elim. de la charge (produit) d'impôt différé		CR	182	-287
Elim. des amortissements et provisions			2819	1777
Elim. des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)			-84	239
Elim. des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		CR	-433	-250
Autres prod. et chg sans incidence tréso			0	8
CA après coût de l'endettement financier net et impôt			1499	2043
Elim. de la charge (produit) d'IS		31	23	37
Elim. du coût de l'endettement financier net			229	274
Elim. des produits de dividendes			-8	-6
CA avant coût de l'endettement financier net et impôt			1742	2349
Incidence de la variation du BFR			-12	-111
Impôts payés			-59	-40
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles			1671	2198
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise			-453	-793
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée			0	2
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles		7	-3342	-3405
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles			221	141
Acquisition d'actifs financiers			-50	-34
Cession d'actifs financiers			2	4
Variation des prêts et avances consentis	(1)	15	1519	-966
Variation des actifs de trésorerie		15	38	-46
Subventions d'investissement reçues			1131	1354
Dividendes reçus			13	11
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement			-921	-3733
Augmentation de capital		VarCap	1	18
Emission d'emprunts		15	2900	1891
Remboursements d'emprunt et de la créance RFF	(2)	15	-2463	631
Intérêts financiers nets versés			-237	-176
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		VarCap	-183	-131

Dividendes payés aux minoritaires		VarCap	-6	-19
Variation des dettes de trésorerie		15	186	-690
Flux de trésorerie liés aux activités de financement			198	1525
Incidence de la variation des taux de change			-16	-9
Incidence des variations de juste valeur			3	0
Variation de trésorerie			936	-19
Trésorerie d'ouverture		15	2707	2726
Trésorerie de clôture		15	3643	2707

(1) Dont encaissements de 1472 M€ de remboursement du C/C de la CPR Pen 2009 (cf Note 9.4)

(2) Dont encaissements de 448 M€ sur la créance RFF (1242 M€ en 2008) et 1169 M€ sur la créance CDPen 2009 (1966 M€ en 2008)

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes présentées aux pages 11 à 81 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.
Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros.

1. REFERENTIEL COMPTABLE

En application de l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce ». Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2009 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 24 mars 2010.

1.1. REGLES ET METHODES COMPTABLES

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2009 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias_fr.htm#adopted-commission).

1.2. PRESENTATION DES NORMES ET INTERPRETATIONS APPLIQUEES POUR L'ETABLISSEMENT DES COMPTES CONSOLIDES DE L'EXERCICE 2009

La base de préparation des comptes consolidés 2009 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 2009 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2009. Ces options et exemptions sont décrites en notes 1.2.1 et 1.2.4.

1.2.1. NORMES PUBLIEES PAR L'IASB NON APPLICABLES DANS L'UNION EUROPEENNE AU 1ER JANVIER 2009

Les amendements, normes et interprétations suivants, publiés par l'IASB n'ont pas été appliqués dans les comptes au 31 décembre 2009, car elles n'ont pas été adoptées par l'Union Européenne au 31 décembre 2009 ou ont été adoptées avec une application postérieure au 1er janvier 2009 :

- IFRIC 12 « Accords de concession de services », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008. Ce texte précise la mise en oeuvre du modèle de l'actif financier et du modèle de l'actif incorporel pour le traitement comptable des contrats de concessions de services. Une analyse des contrats susceptibles de rentrer dans le champ d'application de ce texte est en cours. Ce texte a été approuvé par la Commission européenne le 26 mars 2009 et s'applique aux exercices ouverts après le 29 mars 2009, soit l'exercice ouvert à compter du 1er janvier 2010 pour ce qui concerne le Groupe.
- IFRIC 16 « Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger » applicable aux exercices ouverts à compter du 1er octobre 2008 selon l'IASB et du 1er juillet 2009 dans l'Union Européenne, soit le 1er janvier 2010 pour le Groupe. Cette interprétation décrit les conditions requises pour pouvoir appliquer la comptabilité de couverture lorsqu'une entité couvre le risque de change résultant de ses investissements nets dans des activités à l'étranger ainsi que les montants à reclasser de capitaux propres à résultat en cas de cession de l'activité.

Les autres amendements, normes et interprétations publiés par l'IASB et non adoptés par l'Union Européenne ne sont pas applicables au Groupe SNCF.

1.2.2. NORMES ET INTERPRETATIONS PUBLIEES PAR L'IASB ET D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS A COMPTER DU 1ER JANVIER 2009

- IFRS 8 « Secteurs opérationnels » a pour date de première application le 1er janvier 2009. Les principes énoncés par ce texte consistent à aligner l'information sectorielle sur les données utilisées par la Direction (notamment le reporting interne).
- IAS 1 révisée « Présentation des états financiers » applicable à compter du 1er janvier 2009. La révision a été approuvée par la Commission européenne, le 17 décembre 2008, et a pour objectif d'améliorer l'analyse et la comparabilité de l'information donnée dans les états financiers. Elle prévoit, notamment, la création d'un nouvel état financier (état du résultat global) qui remplace le compte de résultat actuel et qui regroupe tous les produits et charges, qu'ils soient comptabilisés ou non en résultat. Conformément à l'option permise par la norme, le Groupe a choisi de continuer de présenter le compte de résultat comme par le passé et de le compléter d'un tableau présentant les autres éléments du résultat global comprenant les produits et les charges (ainsi que des ajustements de reclassement) qui ne sont pas comptabilisés dans le résultat comme l'imposent ou l'autorisent d'autres normes. Les modifications introduites par la norme révisée impactent également la présentation du tableau de variation des capitaux propres. Des colonnes y ont été insérées pour présenter les effets des couvertures de flux de trésorerie, des actifs disponibles à la vente et des réserves des activités abandonnées.
- IAS 23 révisée « Coûts d'emprunt » : applicable à compter du 1er janvier 2009. Les principes énoncés par ce texte présentent le nouveau traitement de référence des coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif. Ceux-ci doivent être incorporés dans le coût de cet actif. Cette norme a été approuvée par la Commission européenne le 10 décembre 2008. D'application prospective, elle n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés.

- IFRIC 13 « Programmes de fidélisation des clients » applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1er juillet 2008. Cette interprétation impose de comptabiliser séparément la vente initiale de l'avantage accordé. Ce dernier doit être considéré comme un différé de chiffre d'affaires et non plus comme une provision pour risque. L'impact sur les comptes consolidés est une diminution de 49 M€ des capitaux propres d'ouverture 2008, de 54 M€ des capitaux propres d'ouverture 2009 et de 5 M€ du chiffre d'affaires de l'exercice 2009 (voir note 1.4.1).
 - IFRIC 11 « IFRS 2 – Actions propres et transactions intra-groupe », est applicable aux exercices ouverts postérieurement au 1er mars 2007 d'après l'IASB et au 1er janvier 2009 dans l'Union Européenne. Cette interprétation considère comme des transactions réglées en instruments de capitaux propres les accords octroyant au personnel des droits aux instruments de capitaux propres quelle que soit la façon dont l'entité acquiert ces instruments pour les attribuer au personnel. Ce texte n'a pas d'impact significatif sur les comptes du Groupe.
 - IFRIC 14 « Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008 selon l'IASB et 2009 selon l'Union Européenne. Cette interprétation fournit des indications sur la manière d'apprécier l'actif « disponible », au travers de remboursements ou de réductions de cotisations futures, qui peut être comptabilisé au titre d'un excédent de régime selon IAS 19. Elle fournit également des précisions sur la manière dont l'actif ou le passif au titre des avantages post-emplois ou des autres avantages à long terme peuvent être affectés en cas d'obligation légale ou contractuelle de financement minimum. Le Groupe n'a pas d'actif significatif au titre des prestations définies. Ce texte n'a pas d'impact sur les comptes consolidés du Groupe.
 - Des amendements à IFRS 7 « Improving disclosures about financial instruments », applicables aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2009, ont été publiés le 5 mars 2009 par l'IASB et approuvés par l'Union Européenne en novembre 2009. Ils introduisent trois niveaux d'informations à fournir sur l'évaluation à la juste valeur et imposent des informations complémentaires sur sa relative fiabilité. Par ailleurs, ils clarifient et améliorent les dispositions relatives aux informations à fournir sur le risque de liquidité pour permettre de mieux apprécier l'étendue et la nature de ce risque et la façon dont il est géré par la direction. Il n'y a pas eu d'impact significatif par le Groupe.
 - Des amendements à IFRIC 9 et IAS 39 sur les dérivés incorporés ont été publiés le 12 mars 2009 par l'IASB et s'appliquent aux exercices clos à compter du 30 juin 2009. Ces amendements ont été approuvés par l'Union Européenne en novembre 2009. Ils prévoient que tous les dérivés incorporés soient évalués et comptabilisés séparément dans les états financiers lorsqu'un actif financier a été sorti de la catégorie « juste valeur par le résultat ». Le groupe n'a pas utilisé la possibilité de reclasser certains actifs financiers d'une catégorie à une autre sous certaines conditions restrictives suivant les amendements publiés par l'IASB à IAS 39 « Instruments financiers : comptabilisation et évaluation » et à IFRS 7 « Instruments financiers : informations à fournir ». Les amendements à IFRIC 9 et IAS 39 n'ont pas eu d'impact sur les comptes consolidés du Groupe.
- Les autres amendements aux normes et interprétations publiés et applicables à compter du 1er janvier 2009 n'ont pas eu d'impact sur les comptes consolidés du Groupe.

1.2.3. NORMES ET INTERPRETATIONS NON APPLIQUEES PAR ANTICIPATION POUR LA PREPARATION DES COMPTES CONSOLIDES 2009

De manière générale, le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2009 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne. En particulier, le Groupe n'a pas appliqué sur l'exercice 2009 les normes et interprétations suivantes :

- IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » applicable aux prises de contrôle survenues à ou après la date d'ouverture du premier exercice ouvert à compter du 1er juillet 2009, soit le 1er janvier 2010 pour ce qui concerne le groupe SNCF. Cette norme apporte des modifications quant au traitement comptable des prises de contrôle de filiales. Pour les opérations qui ont commencé en 2009 et se sont terminées en 2010, le groupe a enregistré les frais d'acquisition encourus en 2009 en charges. Cette norme a été approuvée par la Commission Européenne en juin 2009.
- IAS 27 révisée « États financiers consolidés et individuels » applicable au traitement comptable, non prévu par les normes et interprétations actuelles, des variations de pourcentages d'intérêts survenues à ou après la date d'ouverture du premier exercice ouvert à compter du 1er juillet 2009, soit le 1er janvier 2010 pour ce qui concerne le groupe SNCF. Cette norme a été approuvée par la Commission Européenne en juin 2009.
- Les amendements apportés à IAS 39 « Instruments financiers : comptabilisation et évaluation – Eléments éligibles à la couverture » ont pour but de clarifier dans certaines situations si un risque ou une partie de flux de trésorerie couvert est éligible à la couverture. Ces amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1er juillet 2009, soit le 1er janvier 2010 pour ce qui concerne le Groupe.

1.2.4. DESCRIPTION DES OPTIONS COMPTABLES RETENUES

1.2.4.1. OPTIONS COMPTABLES PREVUES PAR LES IFRS RETENUES PAR LE GROUPE

Certaines normes du référentiel comptable de l'IASB prévoient des options en matière d'évaluation et de comptabilisation des actifs et passifs. Le Groupe a ainsi choisi :

- la méthode d'évaluation au coût historique amorti pour les immobilisations corporelles et incorporelles, et n'a pas choisi de réévaluer ses immobilisations à chaque clôture ;
- d'enregistrer les écarts actuariels relatifs aux avantages postérieurs à l'emploi générés à compter du 1er janvier 2006 selon la méthode du corridor, qui prévoit l'étalement des écarts excédant 10% du plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime sur la durée d'activité moyenne résiduelle des salariés bénéficiaires ;
- de consolider les entreprises contrôlées conjointement selon la méthode de l'intégration proportionnelle ;
- d'inscrire les subventions liées à des actifs au passif du bilan en produits différés (dettes d'exploitation).

1.2.4.2. POSITIONS COMPTABLES RETENUES PAR LE GROUPE SNCF, EN VERTU DES PARAGRAPHES 10 A 12 D'IAS 8 (« METHODES COMPTABLES, CHANGEMENT D'ESTIMATIONS COMPTABLES ET ERREURS »)

Les positions comptables présentées ci-dessous ne font pas (ou partiellement) l'objet de dispositions particulières dans les normes comptables internationales (ou leurs interprétations) telles qu'adoptées par l'Union Européenne. Le groupe SNCF a développé au meilleur de sa connaissance, une politique comptable reflétant la nature des transactions concernées.

- Acquisition d'intérêts minoritaires :

Les normes IFRS actuellement en vigueur n'apportent pas de précision sur le traitement comptable lors de l'acquisition d'intérêts minoritaires. Le Groupe a choisi d'enregistrer en capitaux propres les différences entre le prix d'acquisition des intérêts minoritaires et la quote-part de juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis, sans procéder à leur réévaluation lors des rachats d'intérêts minoritaires.

Les frais d'acquisition sont comptabilisés en capitaux propres par référence au paragraphe 35 d'IAS 32 qui traite des coûts de transactions sur « equity transactions » (« transaction portant sur les capitaux propres »).

- Engagements d'achats d'intérêts minoritaires :

Les normes IAS 27 « États financiers consolidés et individuels » et IAS 32 « Instruments financiers : informations à fournir et présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat des intérêts minoritaires fermes ou conditionnels en dette financière avec pour contrepartie une réduction des intérêts minoritaires. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des intérêts minoritaires, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats des intérêts minoritaires est revue. La dette financière correspondante est dorénavant ajustée en contrepartie des capitaux propres.

Le montant des engagements d'achats conditionnels n'est pas significatif aux 31 décembre 2009 et 2008.

- Droit Individuel à la Formation (DIF)

En l'absence de dispositions IFRS précises sur ce sujet, le Groupe a maintenu en IFRS le traitement retenu en normes françaises du droit individuel à la formation (avis CU du CNC n° 2004-F du 13 octobre 2004). Les dépenses engagées au titre du DIF constituent une charge de la période et ne donnent donc lieu à aucun provisionnement.

1.2.4.3. NOUVELLE REGLEMENTATION FISCALE EN FRANCE, APPLICABLE AU 1ER JANVIER 2010

La Loi de finances pour 2010 votée en décembre 2009, introduit une Contribution Economique Territoriale (CET) en remplacement de la Taxe Professionnelle (TP). La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises. Le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée qui concernait la TP est reconduit et est appliqué à la somme de la CFE et de la CVAE ; son taux est ramené à 3% au lieu de 3,5%.

La CET présentant, pour le Groupe, des caractéristiques similaires à celles de la TP (bases foncières, plafonnement en fonction de la valeur ajoutée), celle-ci considère, à ce stade, que ses deux composantes forment un tout indissociable et que la qualification comptable de la CET doit être unique.

En conséquence, le traitement comptable de la taxe en charges opérationnelles, qui prévalait pour la taxe professionnelle, est donc maintenu pour la CET.

1.3. ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2009 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives économiques. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2009 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- La détermination des écarts d'acquisition :

A l'occasion des regroupements d'entreprise, la direction procède à des estimations de justes valeur des actifs et passifs éventuels acquis. La différence entre la juste valeur et le coût d'acquisition est constitutive d'un écart d'acquisition.

- La dépréciation des actifs non financiers :

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation de la part de la direction des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation de la part de la direction du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

L'approche retenue pour l'activité Fret est décrite en note 4.8.

Les résultats des tests de dépréciation sont présentés en note 28.

- Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel :

Le coût des avantages est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution des hypothèses.

- La charge d'impôt et la reconnaissance des impôts différés actifs :

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés, lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. S'il s'avérait que les résultats fiscaux futurs du Groupe étaient sensiblement différents de ceux retenus pour déterminer le montant des impôts différés actifs, le Groupe reverrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôts différés. Cet ajustement aurait une contrepartie dans le compte de résultat.

- Provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix actuellement facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs ». Ces prix ne comprennent ni le coût du transport pour amener l'engin chez le « ferrailleur-désamianteur » ni le prix de vente de la ferraille.

- Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 4.16.

1.4. MODIFICATIONS APORTEES A L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS

1.4.1. IFRIC 13 « PROGRAMMES DE FIDELISATION DES CLIENTS »

L'interprétation sur les programmes de fidélisation des clients a été traitée conformément aux IFRS de façon rétrospective. Le montant de l'obligation a été calculé au 1er janvier 2008 suivant les dispositions de l'interprétation comme si elles avaient toujours été appliquées et comptabilisé sur les capitaux propres d'ouverture de l'exercice 2008. Les variations de l'exercice 2008 ont été déterminées et enregistrées sur le résultat consolidé 2008 pour le rendre comparable au même résultat en 2009.

La provision qui était comptabilisée dans les comptes consolidés préalablement à l'application d'IFRIC 13 a été annulée.

Au 31 décembre 2009, l'application d'IFRIC 13 a eu un impact négatif sur le chiffre d'affaires de 5 M€ en contrepartie d'une diminution des dettes d'exploitation pour le même montant au bilan.

1.4.2. EVALUATION DES PRETS PEEC

Avant le 1er janvier 2009, le Groupe enregistrait les prêts GIT (Groupement Interprofessionnel des Transports), associés aux prêts PEEC (prêt à taux réduit concernant la Participation des Employeurs à l'Effort Construction), pour leur valeur nominale. Désormais, le Groupe comptabilise ces prêts, de manière identique à ses autres prêts (cf. note 9.4) selon les règles édictées par la norme IAS 39.

La différence entre la valeur actualisée de ces prêts au 1er janvier 2009 et leur valeur comptable a été portée pour 47 M€ en diminution des capitaux propres d'ouverture au titre d'une correction d'erreur.

1.4.3. AVANTAGES AU PERSONNEL

1.4.3.1. RENTE AT

L'engagement calculé intègre dorénavant la réversibilité des rentes accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès du retraité (ou de l'actif) est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, la veuve bénéficie d'une rente d'ayant droit.

Globalement, la part portée en correction d'erreur au titre des exercices antérieurs est estimée à 97 M€.

1.4.3.2. CHOMAGE

Jusqu'alors une provision était constatée pour les dossiers déposés. Cette année les bénéficiaires futurs potentiels ont pu être estimés en tenant compte des contrats d'apprentissage et de professionnalisation. La provision est évaluée à 7 M€ au 31/12/2009 et a été portée en correction d'erreur.

1.4.3.3. INDEMNITES DE DEPART EN RETRAITE

Depuis 2009, les indemnités de départ en retraite du personnel contractuel sont prises en compte dans le calcul de l'engagement. Le montant de cette provision est évalué à 12 M€ au 31/12/2009 et a été porté en correction d'erreur.

SYNTHESE DES IMPACTS SUR LE BILAN COMPARATIF 2008

	31/12/2008	IFRIC 13 "Programmes de fidélisation des clients"	Reclassement	Correction d'ouverture sur l'actualisation des prêts PEEC	Correction d'ouverture sur les avantages au personnel	31/12/08
en millions d'euros	Publié	Note 1.4.1		Note 1.4.2	Note 1.4.3	Proforma
Ecart d'acquisition	633					633
Immobilisations incorporelles	496					496
Immobilisations corporelles	22384					22384
Actifs financiers non courants	8125			-47		8077
Titres mis en équivalence	410					410
Impôts différés actifs	1185					1185
Actifs non courants	33233			-47		33185
Stocks et en-cours	751					751
Créances d'exploitation	5234					5234
Actifs d'exploitation	5985					5985
Actifs financiers courants	5468					5468
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3280					3280
Actifs courants	14733					14733
TOTAL DE L'ACTIF	47982			-47		47935
Capital	4971					4971
Réserves consolidées	2351	-49		-47	-116	2140
Résultat Groupe	575	-5				571
Capitaux propres - Groupe	7898	-54		-47	-116	7681
Intérêts minoritaires	75					75
Capitaux Propres totaux	7972	-54	-	-47	-116	7756
Engagements envers le personnel non courants	1133				109	1242
Provisions non courantes	903				7	911
Passifs financiers non courants	14632		14			14646
Impôts différés passifs	97					97
Passifs non courants	16766	0	14		116	16896
Engagements envers le personnel courants	81					81
Provisions courantes	151	-11				140

Dettes d'exploitation	14957	63	-19			15002
Passifs d'exploitation	15189	54	-19			15223
Passifs financiers courants	8017		5			8022
Passifs courants	23207	54	-14			23245
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	38					38
TOTAL DU PASSIF	47982			-47		47935

1.4.5. SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE COMPTE DE RESULTAT COMPARATIF 2008

en millions d'euros	31/12/2008	IFRIC 13 "Programmes de fidélisation des clients"	Reclassement	Correction d'ouverture sur l'actualisation des prêts PEEC	Correction d'ouverture sur les avantages au personnel	31/12/2008
	Publié	Note 1.4.1		Note 1.4.2	Note 1.4.3	Proforma
Chiffre d'affaires	25188	-5				25184
Achats et charges externes	-11843	-4				-11847
Charges de personnel	-9841					-9841
Impôts et taxes	-867					-867
Autres produits et charges opérationnels	-46					-46
Marge opérationnelle	2591	-9				2583
Dotations aux amortissements	-1257					-1257
Variation nette des provisions	-354	4				-350
Résultat opérationnel courant	980	-5				976
Résultat de cession d'actifs	244					244
Pertes de valeur	-368					-368
Résultat opérationnel	856	-5				851
Coût de l'endettement financier net et autres	-454					-454
Coût financier des avantages au personnel	-50					-50
Résultat financier	-504					-504
Résultat des activités ordinaires avant impôt	352	-5				347
Quote-part de résultat des S.M.E.	32					32
Impôt sur les sociétés	250					250
Résultat net des activités ordinaires	633	-5				628
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-40					-40
Résultat net de l'exercice	593	-5				589
Résultat net - Part du groupe	575	-5				571
Résultat net - part des minoritaires	-18					-18

2. EVENEMENTS MARQUANTS DE LA PERIODE

2.1. UN CONTEXTE ECONOMIQUE TRES DEFAVORABLE

Les comptes consolidés s'inscrivent dans un contexte économique difficile et très défavorable. La baisse de l'activité mondiale, la chute de la production industrielle, les défaillances d'entreprises dans le secteur des transports, le ralentissement de la consommation des ménages affectent les résultats du Groupe et plus particulièrement ceux des branches SNCF Geodis et SNCF Voyages.

2.2. PERTE DE VALEUR CONSTATEE SUR LE FRET FERROVIAIRE

2009 a marqué une nouvelle chute brutale de l'activité (-26% en volume par rapport à 2008, tendance comparable à celle observée dans les autres pays de l'Union Européenne) ; cette année fait suite à un exercice 2008 déjà en retrait de 12% par rapport à 2007. Les difficultés rencontrées notamment sur le segment du wagon isolé se sont poursuivies et ont amené le Groupe à présenter en septembre 2009, à l'issue d'une phase de diagnostic approfondi, un schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises. Ce schéma directeur comporte 9 projets industriels (trains massifs européens, transformation du wagon isolé, service sur mesure aux clients actuels du wagon isolé, développement du combiné, autoroutes ferroviaires, opérateurs ferroviaires de proximité, fret à grande vitesse, logistique urbaine, plates-formes multimodales terrestres et maritimes) et une évolution du pilotage de l'activité, celle-ci étant dorénavant organisée en 5 entités (charbon-acier, automobile-chimie, agriculture et produits de carrière, combiné, multi-lots/multi-clients). Le Groupe a tiré les conséquences de l'évolution de la conjoncture et de cette nouvelle organisation en comptabilisant dans les comptes 2009 une perte de valeur non récurrente de 711 M€ dont une provision de 230 M€ sur les engagements de commande ferme. Les modalités de calculs et impacts détaillés sont présentées en note 28.2.

2.3. PERTE DE VALEUR CONSTATEE SUR L'INFRASTRUCTURE – MAINTENANCE ET TRAVAUX

Du fait des résultats défavorables de l'activité SNCF Infra et des incertitudes pesant sur les conditions de renouvellement de la convention de gestion avec RFF, une perte de valeur de 245 M€ a été constatée dans le résultat de l'exercice amenant à une dépréciation totale des immobilisations corporelles et incorporelles de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure – Maintenance et travaux. Les hypothèses et les impacts des tests sont décrits en note 8.2.

2.4. ACCORD DE CESSATION PROGRESSIVE D'ACTIVITE

Un nouvel accord de cessation progressive d'activité est entré en vigueur en juillet 2008. Une provision pour cet engagement à long terme a été constatée sur l'exercice 2009, le Groupe ayant fiabilisé son estimation sur le comportement attendu des salariés en matière d'utilisation de ce dispositif à partir des premières observations sur 2009. Un montant de 325 M€ a ainsi été constaté en charges de personnel. Les informations détaillées relatives à cet accord sont données en note 17.1.

2.5. ACQUISITION D'IBM GLOBAL LOGISTICS (RENOMME GEODIS SUPPLY CHAIN OPTIMISATION (SCO))

L'acquisition des 58 fonds de commerce de l'activité logistique d'IBM est devenue effective sur l'exercice 2009. Cette activité entre dans l'offre globale et a été rebaptisée GSCO (Geodis Supply Chain Optimisation). Les impacts du regroupement sont détaillés en note 3.1.

2.6. ACQUISITION DE VEOLIA CARGO

Le groupe SNCF a acquis, fin novembre 2009, les filiales internationales de VEOLIA CARGO implantées en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie pour une valeur d'entreprise de 78 M€. L'ensemble des filiales internationales de transport ferroviaire de marchandises sont regroupées sous une enseigne commune : Captrain.

2.7. CESSION BATIGNOLLES

En novembre et décembre 2009, des terrains situés dans le quartier des Batignolles à Paris ont été cédés à l'Etat et à la Mairie de Paris suite à la décision d'y implanter la Cité Judiciaire et l'Hôtel Régional de Police. Le montant total de la plus value réalisée au titre de l'exercice 2009 s'élève à 344 M€.

3. REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

3.1. ACQUISITION D'IBM GLOBAL LOGISTICS (RENOMME GEODIS SUPPLY CHAIN OPTIMISATION SOIT SCO)

Le 2 décembre 2008, Geodis a annoncé l'acquisition de IBM Global Logistics (renommé SCO), plateforme mondiale de pilotage des activités logistiques d'IBM. Cette acquisition se matérialise par l'achat de 58 fonds de commerce dans différents pays. Le montant de la transaction est de 365 M\$ et a été payé en US dollars, le 2 mars 2009.

La juste valeur des actifs et passifs identifiables des entités acquises à la date d'acquisition et la valeur comptable correspondante juste avant l'acquisition sont les suivantes, converties au cours du jour de l'opération :

en millions d'euros	Juste valeur reconnue à la date d'acquisition	Valeur comptable antérieure
Immobilisations incorporelles	108	-
Immobilisations corporelles		
Immobilisations financières		
BFR		
Total actifs	108	-
Provisions		
Impôts différés passifs	4	-
Endettement net		
Total passifs	4	-
Actifs nets	104	-
Ecart d'acquisition	191	
Coût du regroupement	295	

Dont :		
Prix d'acquisition	288	
Coûts attribuables à l'acquisition	6	
Dont versé en trésorerie	-295	
Trésorerie nette acquise avec les filiales	-	
Flux net de trésorerie	-295	

L'écart d'acquisition qui résulte de l'opération correspond à la valeur des développements commerciaux futurs.

Depuis le 2 mars 2009, et compte tenu des opérations d'intégration en cours, SCO a contribué de façon négative au résultat opérationnel du Groupe à hauteur de 12,6 M€. L'acquisition contribue à la progression du chiffre d'affaires à hauteur de 531 M€.

La comptabilisation du regroupement reste provisoire. Le délai d'affectation du coût d'acquisition court jusqu'au 2 mars 2010 selon la norme IFRS 3 sur les regroupements d'entreprises.

3.2. AUTRES ACQUISITIONS

Les autres acquisitions s'élèvent à 145 M€ et concernent essentiellement les acquisitions :

- Giraud dont le chiffre d'affaires estimé en 2010 est de 125 M€ ;
- Cooljet dont le chiffre d'affaires estimé en 2010 est de 125 M€ ;
- Veolia Cargo dont le chiffre d'affaires estimé en 2010 est de 154 M€.

4. PRINCIPES COMPTABLES

4.1. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Les sociétés contrôlées dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle exclusif directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale.

Le contrôle est présumé exister lorsque le Groupe détient plus de 50 % des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels immédiatement exerçables) ou lorsque le Groupe a le pouvoir :

- sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;
- de diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;
- de nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;
- de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Les sociétés sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle conjoint sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle, en fonction du pourcentage d'intérêt du Groupe. Le contrôle conjoint est le partage du contrôle d'une entreprise exploitée en commun par un nombre limité d'associés ou d'actionnaires, de sorte que les politiques financières et opérationnelles résultent de leur accord conjoint.

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle sont consolidées par la méthode de la mise en équivalence. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20 %. Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés intégrées globalement ou proportionnellement et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité aux principes comptables du Groupe. Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées ainsi que les résultats internes sont éliminés.

Les comptes des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation sont arrêtés au 31 décembre 2009.

La liste des filiales est présentée en note 37.

E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe qu'il convient d'analyser avec pragmatisme à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations que SNCF se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

- si SNCF exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle,
- l'attachement du groupe SNCF à la détention de quatre ESH concernées tire primordiallement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente. Une information spécifique est donnée en note 10.

4.2. REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs disponibles à la vente ou destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

L'écart entre le coût d'acquisition et la quote-part du Groupe dans les actifs nets acquis, évalués à leur juste valeur, est comptabilisé en écart d'acquisition. Le coût d'acquisition inclut les coûts directement attribuables à l'acquisition.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les intérêts minoritaires dans l'entreprise acquise sont évalués sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels comptabilisés.

4.3. CONVERSION DES ETATS FINANCIERS DES FILIALES ETRANGERES

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Ecart de conversion » inclus dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Ecart de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

4.4. CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVICES

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

4.5. ECARTS D'ACQUISITION

Les écarts d'acquisition ou goodwill représentent la différence entre le coût du regroupement d'entreprise et la part d'intérêt du Groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entité acquise à la date de prise de contrôle.

Ils sont comptabilisés à leur coût diminué des dépréciations éventuelles. Des corrections ou ajustements peuvent être apportés à la juste valeur des actifs et passifs acquis dans les douze mois qui suivent l'acquisition. Il en résulte une correction rétrospective de l'écart d'acquisition.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de cession d'une participation, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable du goodwill relatif à l'activité cédée.

4.6. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles comprennent principalement la clientèle, les droits au bail, licences et logiciels. Elles sont comptabilisées à leur coût historique ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises.

Lorsque leur durée de vie est définie, elles sont amorties selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle varie de 1 à 5 ans.

Lorsque leur durée de vie est indéfinie, les immobilisations ne sont pas amorties et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an.

4.7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'Etat, de biens propres et de biens faisant l'objet de contrats de location financement.

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF.

Le 1er janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, SNCF exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

4.7.1. BIENS PROPRES

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1er janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

- pour le matériel roulant :
 - o les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
 - o les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti,

- o les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

- pour les installations fixes :

- o les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance, ...) constituent des charges d'exploitation ;
- o les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Les obligations de désamiantage du matériel roulant sont comptabilisées, comme les obligations de démantèlement, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (cf. note 4.19.1).

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire et selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans pour le matériel informatique.

4.7.2. DUREES D'AMORTISSEMENT

Les durées retenues sont les suivantes :

Aménagements des terrains 20 ans

Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)

- Gros oeuvre 50 ans
- Clos et couvert 25 ans
- Second oeuvre 25 ans
- Aménagements 15 ans
- Lots techniques 15 ans

Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)

- Gros oeuvre, second oeuvre, clos et couvert 30 ans
- Aménagements 15 ans

- Lots techniques 15 ans
- Matériel et outillage 5 à 20 ans
- Véhicules automobiles 5 ans
- Matériel de transport ferroviaire :
 - TGV :
 - Structure 30 ans
 - Aménagement intérieur 15 ans
 - Révision 15 ans
 - Locomotives électriques et diesel :
 - Structure 30 ans
 - Révision 15 ans
 - Automoteurs :
 - Structure 30 ans
 - Aménagement intérieur 15 ans
 - Révision 15 ans
 - Voitures voyageurs :
 - Structure 30 ans
 - Aménagement intérieur 15 ans
 - Révision 10 à 15 ans
 - Wagons 30 ans $\pm$ 20%
- Navires 25 ans
- Autres immobilisations corporelles 3 à 5 ans

4.8. DEPRECIATION DES ECARTS D'ACQUISITION, DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. Cette UGT représente le niveau le plus fin auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Les actifs immobilisés, incorporels et corporels, font l'objet d'une dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (unité génératrice de trésorerie – UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF :

- les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 3 à 10 ans et validés par les organes de direction ;
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à l'infini proche de l'inflation long terme attendue en France par le Groupe, dans la limite de la durée de vie des immobilisations testées ou à l'infini pour les goodwills et autres actifs incorporels à durée de vie indéfinie ;
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

4.9. ACTIFS LONG TERME DESTINES A ETRE CEDES

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

- les actifs non courants des entités contrôlées détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Les dettes éventuellement attachées à ces actifs ou activités sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.
- les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités non poursuivies sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires.

4.10. OPERATIONS DE LOCATION FINANCEMENT

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions financées par emprunt dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Les contrats de location financement sont des contrats par lesquels le bailleur cède au preneur le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée, en échange d'un paiement et le bailleur transfère l'essentiel des avantages et des risques inhérents à la propriété de l'actif. Les critères d'appréciation de ces contrats sont fondés notamment sur les éléments suivants :

- le contrat prévoit le transfert obligatoire de la propriété à la fin de la période de location,
- le contrat contient une option d'achat et les conditions de l'option sont telles que le transfert de propriété paraît hautement probable à la date de conclusion du bail,
- la durée du contrat couvre la majeure partie de la vie économique estimée du bien loué,
- la valeur actualisée de la somme des redevances minimales prévues au contrat est proche de la juste valeur du bien.

Les actifs loués sont d'une nature tellement spécifique que seul le preneur peut les utiliser sans leur apporter de modifications majeures.

Les immobilisations concernées sont alors présentées à l'actif pour la valeur actualisée des paiements minimaux ou leur juste valeur si celle-ci est inférieure. Elles sont amorties selon les mêmes durées que les biens équivalents détenus en pleine propriété ou remis en jouissance.

Les contrats de location ne possédant pas les caractéristiques d'un contrat de location financement sont enregistrés comme des contrats de location simple et seules les redevances sont enregistrées en résultat.

Opérations de cession-bail et assimilées

Cession-bail

Dans le cadre d'une cession de bien débouchant sur un contrat de location financement, l'opération est comptabilisée conformément aux principes présentés ci-dessus. Dans le cas d'une plus-value de cession, celle-ci est différée et étalée sur la durée du contrat de location.

Autres opérations

Par ailleurs, certains montages financiers s'appuient sur des contrats de location financement préexistants. La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée et le bénéfice de ces opérations étant définitivement acquis, il est enregistré, dès la signature du contrat, en résultat financier (voir note 32.1).

4.11. ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers comprennent les titres de participation de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les placements, les prêts et créances financières, les dépôts de garantie versés afférents aux instruments dérivés (cash collateral actif) et la juste valeur des instruments dérivés.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Les actifs financiers sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants ou en équivalents de trésorerie suivant le cas.

La juste valeur des instruments financiers cotés est déterminée par référence au cours de bourse à la date de clôture. Celle des instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés, similaires en nature et maturité est déterminée par référence au cours de bourse de ces instruments. Pour les autres instruments non cotés, la juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données du marché et relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

4.11.1. ACTIFS DISPONIBLES A LA VENTE

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées, que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme, et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. Elle relève du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites directement en capitaux propres. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

4.11.2. ACTIFS A LA JUSTE VALEUR PAR LE RESULTAT (ACTIFS DE TRANSACTION)

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché. Elle relève du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

4.11.3. TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration du tableau de variation des flux de trésorerie.

Pour ces OPCVM, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les placements autres sont comptabilisés à leur valeur nominale.

4.11.4. PRETS ET CREANCES EMIS

Ce poste inclut la créance sur RFF, la créance sur la Caisse de la Dette Publique, les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (dont les « cash collateral actifs »). Ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

En cas d'indication objective d'une dépréciation des actifs financiers, à savoir une baisse significative et durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est constatée par le résultat. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

4.11.4.1. CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE

La loi du 13 février 1997, portant création de Réseau Ferré de France (RFF), précise, dans son article 7, qu'en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à Réseau Ferré de France.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan du groupe SNCF, d'une créance sur RFF, le passif de l'entreprise restant identique.

La créance sur RFF a été constituée ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celle de la dette de l'entreprise après contrats d'échange arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes du groupe SNCF sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur RFF.

La créance est évaluée au coût amorti. Elle fait, le cas échéant, l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie.

Dans le cas de la couverture de juste valeur, les lignes correspondantes sont évaluées à la juste valeur en utilisant les données de marché. Elle relève du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

4.11.4.2. CREANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'Etat français et SNCF, il avait été créé au 1er janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1er janvier 2006 de SNCF, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de la SNCF. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'Etat à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'Etat.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'Etat et du financement des dettes du SAAD, les opérations suivantes ont été réalisées :

1. Le 31 décembre 2007, à l'entrée en vigueur de la loi de finances rectificative pour 2007 et conformément à son article 82, ont été mis en place des contrats croisés dits « miroirs » entre la SNCF et la Caisse de la dette publique (CDP) :

- conclusion d'un contrat de prêt de SNCF à la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant de la dette inscrite dans le SAAD et ses caractéristiques financières et portant également sur les dérivés associés ;
- simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP prêtant à SNCF dans les mêmes termes et conditions.

A l'issue de cette étape, SNCF était à la fois débitrice et créancière de la CDP sur un même montant, remboursable selon des modalités identiques, lesquelles sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

2. Ces contrats "miroirs" une fois mis en place, l'Etat, comme l'article 82 de la loi de finances rectificative pour 2007 l'y autorisait, s'est substitué à SNCF pour le remboursement de la dette de SNCF envers la CDP par l'arrêté du 28 décembre 2007.

3. Du fait de la reprise de cet engagement par l'Etat et du changement de débiteur corrélatif, SNCF s'est trouvée libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP.

En contrepartie, les engagements financiers de l'Etat au 1er janvier 2006 au titre du SAAD ont été soldés.

A l'issue de ces opérations, il a été mis fin au SAAD. Il en résulte que SNCF :

- reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées,
- détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'Etat au bilan d'ouverture IFRS au 1er janvier 2006, à savoir :

- la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées. elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;
- les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

4.12. STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

4.13. CREANCES D'EXPLOITATION

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît. La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

4.14. PAIEMENTS EN ACTIONS

Certains sous-groupes accordent des actions ou des options de souscription d'actions à leurs salariés.

Conformément à la norme IFRS 2 « Paiement fondé sur des actions », les plans d'options d'achat et de souscription d'actions, les offres réservées aux salariés et les attributions d'actions gratuites portant sur des actions des filiales accordées aux salariés du Groupe sont évaluées à la date d'octroi.

Pour procéder à cette évaluation, le Groupe a utilisé le modèle de Black & Scholes.

La juste valeur des services reçus en contrepartie de l'attribution de ces options est évaluée par référence à la juste valeur desdites options à la date de leur attribution et au nombre d'options supposées exerçables à la fin de la période d'acquisition des droits.

Au cours de la période d'acquisition des droits, la juste valeur totale ainsi déterminée est étalée de manière linéaire sur toute la période d'acquisition des droits du plan en question.

Cette valeur est enregistrée en charges de personnel avec une contrepartie directe en capitaux propres pour les plans dénoués en actions et en dettes vis-à-vis du personnel pour les plans dénoués en trésorerie.

4.15. PASSIFS FINANCIERS

Les passifs financiers comprennent les emprunts, les autres financements et découverts bancaires, les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés (cash collateral passif) et la juste valeur négative des instruments dérivés.

Ces instruments sont présentés en passifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en passifs courants.

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur majorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. Cette option ne concernant que des dettes de la SNCF, Etablissement Public Industriel et Commercial, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture et relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

4.16. INSTRUMENTS DERIVES ET COMPTABILITE DE COUVERTURE

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur à la clôture.

4.16.1. CAS GENERAL

Les instruments dérivés sont évalués à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale et sont réévalués à la juste valeur par la suite.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture et relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 27A d'IFRS 7.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier.

4.16.2. COUVERTURE DE FLUX DE TRESORERIE

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique des capitaux propres, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement au flux de l'élément couvert.

4.16.3. COUVERTURE DE JUSTE VALEUR

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,
- l'élément couvert est réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

4.17. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations ; les subventions reçues proviennent essentiellement des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées dans les comptes de dettes d'exploitation et sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées.

4.18. IMPOTS DIFFERES

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

S'agissant des participations dans les filiales, coentreprises et sociétés mises en équivalence, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et proportionnellement, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés et sont classés en non courant.

4.19. PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

4.19.1. PROVISIONS POUR RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT

Le Groupe comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le Groupe SNCF a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 18.

Le Groupe assimile les obligations de désamiantage de son matériel roulant à des provisions pour démantèlement. Toute révision à la hausse de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de désamiantage.

4.19.2. PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

Le Groupe est engagé dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999 compris, la SNCF était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. A compter de 2000, la SNCF a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

4.19.3. PROVISIONS POUR RESTRUCTURATIONS

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente que celles-ci seront mises en oeuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés, et aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs.

4.19.4. PROVISIONS POUR CONTRATS DEFICITAIRES

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques à recevoir attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

4.20. AVANTAGES AU PERSONNEL

En accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté, le Groupe participe à des régimes de retraites, de préretraites, d'indemnités de départ à la retraite et de frais de santé/mutuelles pour les retraités.

En France, les principaux régimes d'avantages au personnel sont le régime spécial du personnel sous statut (dont les particularités sont présentées en note 17), ainsi que, pour les filiales, les indemnités de fin de carrière (IFC) et de gratifications au titre des médailles du travail. A l'étranger, les principaux pays proposant des régimes à prestations définies sont le Royaume-Uni, l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisation définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) permettant de comptabiliser les engagements est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

La méthode dite du corridor est appliquée pour déterminer la provision à comptabiliser au titre des régimes d'avantage postérieur à l'emploi. Ainsi, seul le montant des écarts actuariels au-delà de 10% de la valeur la plus élevée entre la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies et de la juste valeur des actifs du régime est retenu pour la comptabilisation. La fraction reconnue est égale à ce montant divisé par la durée de vie active résiduelle moyenne des salariés bénéficiant du régime.

La charge nette est constatée en résultat opérationnel pour la part correspondant au coût des services rendus (incluant les écarts actuariels et coût des services passés amortis) et en charge financière pour la part correspondant au coût de l'actualisation (diminué le cas échéant du rendement attendu des actifs du régime).

Le coût des services passés est comptabilisé linéairement en charges sur la durée moyenne résiduelle d'acquisition des droits, sauf si les droits sont immédiatement acquis, auquel cas le coût des services passés est immédiatement comptabilisé en résultat.

Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du Travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels et les éventuels coûts des services passés sont reconnus immédiatement et totalement en résultat.

4.21. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

4.21.1. ACTIVITES DE TRANSPORT (VOYAGEURS, FRET)

Le chiffre d'affaires est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises. Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « Produits constatés d'avance ».

4.21.2. CONTRIBUTIONS DE L'ETAT ET DES AUTORITES ORGANISATRICES

Ces contributions sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'Etat, et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

4.21.3. TRAVAUX REALISES PAR LE GROUPE DANS LE CADRE DE LA CONDUITE DE TRAVAUX

Les prestations et travaux réalisés sur plusieurs exercices par le Groupe au titre de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'oeuvre sont comptabilisés sur la base des données contractuelles et en fonction d'un avancement économique des travaux.

4.21.4. MAINTENANCE

La rémunération de la maintenance et de l'exploitation du réseau ferré est comptabilisée sur la base de la convention pluriannuelle négociée avec le propriétaire du réseau.

4.22. INFORMATIONS SECTORIELLES

4.22.1. DETERMINATION DES SECTEURS PRESENTES

L'activité du groupe SNCF est organisée en quatre branches appuyées par des fonctions communes support. Ces branches vendent des produits et services distincts ou s'adressent à des segments de clientèles différents. Ce découpage du Groupe est celui utilisé par la Direction pour le pilotage et est constitutif du reporting interne :

- Branche SNCF Infra : activité de gestionnaire délégué de l'infrastructure pour RFF (maintenance, travaux et exploitation du réseau) et d'ingénierie (étude et conception d'infrastructures ferroviaires en France et dans le monde).
- Branche SNCF Proximités : activités de transport de proximité du Groupe regroupant les liaisons moyenne distance (Intercités), les services conventionnés de transport ferroviaire (TER, Transilien...), urbain et interurbain (Keolis) ainsi que les services complémentaires (EFFIA).
- Branche SNCF Voyages : activités de transporteurs ferroviaires de voyageurs, de distribution et de gestion des gares (TGV, Corail, Europe...).
- Branche SNCF Geodis : couvre une palette complète des métiers du transport et de la logistique de marchandises. Ces activités sont différenciées entre une Offre Globale (logistique et commissionnaire de transport), des gestionnaires d'actifs et le transport ferroviaire de marchandises.

Les fonctions communes support (Fonctions communes et participations) agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF (Traction, Matériel, et les Fonctions Transverses) et certaines filiales opérationnelles.

4.22.2. INDICATEURS SECTORIELS

Le Groupe présente, par métier, les éléments de bilan et de résultat suivants :

- Un total des actifs sectoriels constitué des écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles, corporelles et des actifs d'exploitation.
- Le chiffre d'affaires interne et externe avec une élimination de toutes les transactions entre les branches d'activité dans une colonne « Inter branches » pour la présentation des comptes consolidés du Groupe.
- Certains soldes intermédiaires du compte de résultat : marge opérationnelle, résultat opérationnel courant et résultat opérationnel.
- Certaines lignes du compte de résultat : dotations aux amortissements, variation nette des provisions, pertes de valeur.
- Le cash flow libre qui est constitué :
 - o de la CAF après coût de l'endettement financier net et impôt,
 - o des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles y compris celles en crédit-bail ;
 - o des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles, et
 - o des subventions d'investissement reçues.

Les méthodes comptables appliquées dans chaque branche sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Les informations présentées pour chacune des branches correspondent à une comptabilité « aux bornes », c'est-à-dire avant élimination des opérations inter branches.

4.23. SOLDES INTERMEDIAIRES DU COMPTE DE RESULTAT

Le groupe SNCF a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

4.23.1. MARGE OPERATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité et divers autres éléments.

L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

4.23.2. RESULTAT OPERATIONNEL COURANT

Outre la marge opérationnelle, le résultat opérationnel courant intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, ...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat.

4.23.3. RESULTAT OPERATIONNEL

Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en dessous du résultat opérationnel courant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir au lecteur l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Les opérations concernées, qui sont en nombre limité, concernent :

- les pertes de valeur,
- les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité,
- les cessions de filiales qui ne constituent pas une activité abandonnée au sens d'IFRS 5.

4.23.4. RESULTAT FINANCIER

Le Groupe présente un résultat financier, qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier est présenté en deux composantes :

- le coût de l'endettement financier net, qui contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les produits de la créance sur RFF, ceux de la créance sur la CDP et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS ;
- le coût financier des avantages au personnel, qui correspond à la charge liée à la désactualisation de la provision au titre des avantages postérieurs à l'emploi et à long terme, net des produits financiers liés au rendement attendu des actifs du régime.

5. ECARTS D'ACQUISITION

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

en millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2008	532	-23	509
Acquisitions / Augmentations	117	-	117
Sorties / Diminutions	-1	1	0
Conversion	4	0	4
Autres variations de périmètre	2	0	2
Au 31 décembre 2008	654	-21	633
Au 1er janvier 2009	654	-21	633
Acquisitions / Augmentations	260	-	260
Sorties / Diminutions	-9	-	-9
Conversion	0	0	0
Autres variations de périmètre	2	0	2
Au 31 décembre 2009	909	-21	888

Les acquisitions de l'exercice 2009 proviennent des regroupements d'entreprises décrits en note 3.

A la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le Groupe sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
SNCF Infra	4	3	1
SNCF Proximités	0	0	0
SNCF Voyages	3	4	0
SNCF Geodis	875	623	252
dont Offre globale	805	544	261
dont Gestionnaire d'actifs	41	41	0
dont Autres entreprises ferroviaires	29	38	-9
Fonctions communes et participations	3	3	0
Total	886	633	253

6. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Le groupe détient pour l'essentiel des licences sur logiciels acquis, des logiciels développés en interne, des droits au bail, des clientèles et marques acquises lors de prises de contrôle.

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

en millions d'euros	01/01/2009	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2009
Valeur brute						
Concessions, Brevets, Logiciels	459	170	-11	3	15	636
Autres immobilisations incorporelles	180	14	-1	106	5	303
Immobilisations incorporelles en cours	176	-32	-2	0	-4	139
Total valeur brute	815	152	-14	109	16	1 078
Amortissements / dépréciations						
Concessions, Brevets, Logiciels	-276	-125	18	-3	-1	-387
Autres immobilisations incorporelles	-42	-21	0	0	1	-61
Immobilisations incorporelles en cours	-1	-16	3	0	-9	-24
Total amortissements / dépréciations	-319	-162	21	-3	-9	-472
Total valeur nette comptable	496	-10	7	106	6	605

L'augmentation des autres immobilisations incorporelles provient essentiellement de l'affectation du coût du regroupement d'IBM Global Logistics (SCO) (voir note 3.1).

Les acquisitions de l'exercice 2009 intègrent les logiciels produits en interne mis en service et en cours de développement pour :

- 77 M€ pour l'EPIC,
- 8 M€ pour Geodis.

L'augmentation des amortissements et provisions provient essentiellement de dotations aux amortissements. Les variations de valeur liées aux écarts de conversion sont peu significatives.

L'évolution du poste au cours de l'exercice précédent s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	01/01/2008	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2008
Valeur brute						
Concessions, Brevets, Logiciels	377	102	-32	11	1	459

Autres immobilisations incorporelles	167	7	-1	7	-2	180
Immobilisations incorporelles en cours	131	49	0	-2	-2	176
Total valeur brute	676	158	-33	16	-3	815
Amortissements / dépréciations						
Concessions, Brevets, Logiciels	-241	-68	32	-2	4	-276
Autres immobilisations incorporelles	-26	-14	0	0	-2	-42
Immobilisations incorporelles en cours	0	0	0	-1	0	-1
Total amortissements / dépréciations	-267	-83	32	-3	2	-319
Total valeur nette comptable	409	75	0	13	-1	496

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

en millions d'euros	01/01/2009	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variation de périmètre	Autres variations	31/12/2009
Valeur brute						
Terrains	1827	141	-56	2	-1	1913
Constructions	8195	349	-184	10	92	8461
Installations techniques, Matériel et Outillage	2518	242	-43	19	4	2740
Matériel de transport	27088	2061	-365	55	14	28853
Matériel de transport ferroviaire	26269	2035	-306	54	7	28059
Matériel de transport routier	345	26	-25	1	7	354
Matériel de transport maritime	474	0	-34	-	-	440
Autres immobilisations corporelles	943	128	-31	3	20	1063
Immobilisations corporelles en cours	2991	204	-8	0	-143	3044
Total valeur brute	43562	3124	-687	89	-14	46074
Amortissements / dépréciations						
Terrains	-119	-37	2	0	0	-154
Constructions	-4427	-312	169	-7	317	-4260
Installations techniques, Matériel et Outillage	-1488	-231	87	-15	-188	-1834
Matériel de transport	-14424	-1769	473	-38	-10	-15768
Matériel de transport ferroviaire	-14017	-1722	420	-38	-6	-15363
Matériel de transport routier	-214	-33	21	0	-4	-230
Matériel de transport maritime	-192	-15	32	0	0	-175
Autres immobilisations corporelles	-613	-118	41	-3	-45	-738

Immobilisations corporelles en cours	-108	-120	41	2	-61	-245
Total amortissements / dépréciations	-21178	-2587	813	-61	13	-23000
Total valeur nette comptable	22384	538	126	27	-1	23074

L'évolution du poste au cours de l'exercice précédent s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	01/01/2008	Acquisitions / Dotations	Cessions / Reprises	Variations de périmètre	Autres variations	31/12/2008
Valeur brute						
Terrains	1765	52	-38	0	48	1827
Constructions	8189	305	-465	4	161	8195
Installations techniques, Matériel et Outillage	2491	280	-257	0	3	2518
Matériel de transport	24966	2493	-505	39	95	27088
Matériel de transport ferroviaire	24308	2310	-479	31	100	26269
Matériel de transport routier	301	63	-22	8	-5	345
Matériel de transport maritime	357	120	-4	-	0	474
Autres immobilisations corporelles	1078	130	-198	8	-75	943
Immobilisations corporelles en cours	2887	240	-11	0	-126	2991
Total valeur brute	41377	3500	-1473	52	107	43562
Amortissements / dépréciations						
Terrains	-100	-20	3	0	-1	-119
Constructions	-4128	-668	447	-2	-77	-4427
Installations techniques, Matériel et Outillage	-1603	-142	256	0	2	-1488
Matériel de transport	-13878	-1255	706	-4	8	-14424
Matériel de transport ferroviaire	-13491	-1213	685	0	2	-14017
Matériel de transport routier	-203	-31	17	-4	7	-214
Matériel de transport maritime	-184	-12	4	-	0	-192
Autres immobilisations corporelles	-756	-98	194	-5	53	-613
Immobilisations corporelles en cours	-117	-98	107	0	0	-108
Total amortissements / dépréciations	-20583	-2282	1714	-12	-15	-21178
Total valeur nette comptable	20794	1217	241	40	92	22384

Les autres variations intègrent en 2008 l'activation du composant lié au désamiantage du matériel roulant pour 109 M€ (voir note 18).

Les biens, mis à disposition par l'Etat français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du Groupe SNCF s'élèvent à 592 M€ (600 M€ en 2008) pour les terrains et 841 M€ (937 M€ en 2008) pour les constructions et agencements.

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 27 et 28.

Les flux d'investissement des exercices 2008 et 2009 se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
---------------------	------------	------------

Immobilisations incorporelles	-152	-158
Immobilisations corporelles	-3 124	-3 500
Total acquisitions	-3 277	-3 658
dont immobilisations en crédit-bail	0	-193
Acquisitions hors crédit-bail	-3 276	-3 464
BFR d'investissement	-65	60
Flux d'investissement corporels et incorporels	-3 342	-3 405

Les investissements de l'exercice 2009 sont essentiellement constitués par :

- les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments (modernisation de l'établissement de maintenance et matériel de Paris Nord Joncherolles, système de communication GSMR, travaux liés à la modernisation de l'établissement industriel et matériel Pays de Loire, travaux de la gare de Bellegarde, travaux de l'atelier TER de Rennes) pour un total de 732 M€,
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire (automoteurs grande capacité, TGV Duplex et Dasye, TER 2N nouvelle génération, rames Franciliens et locomotives Fret) pour un total de 1 886 M€.

Les investissements de l'exercice 2008 sont essentiellement constitués par :

- les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments (création de l'atelier TGV de Lyon, projet GSMR, résidence hôtelière du rail, déménagement du Centre de Régulation Opérationnel de Paris Saint-Lazare, travaux de l'atelier Matériel de Vénissieux) pour un total de 768 M€,
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire (automoteurs grande capacité 592 M€, TER 2N nouvelle génération 302 M€, TGV Duplex 310 M€, TGV Dasye 110 M€, locomotives Fret 175 M€, locomotives Transilien 50 M€) pour un total de 2 243 M€,
- la plateforme de Bonneuil pour 48 M€ chez Geodis,
- l'acquisition de wagons et conteneurs pour 55 M€.

La production immobilisée, incluse dans les acquisitions, s'élève à 1 106 M€ (986 M€ en 2008) dont :

- 652 M€ (556 M€ en 2008) pour les immobilisations fixes,
- 454 M€ (430 M€ en 2008) pour le matériel ferroviaire.

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 1 269 M€ (943 M€ en 2008), dont 1 118 M€ (772 M€ en 2008) pour le matériel ferroviaire et 151 M€ (171 M€ en 2008) pour les installations fixes.

Les biens inscrits en immobilisations et faisant l'objet de contrats de location financement s'analysent comme suit :

	Brut	31/12/2009	Net	Brut	31/12/2008	Net
		Amortissement			Amortissement	
Valeur brute						
Terrains	26	-	26	26	-	26
Constructions	478	-201	277	489	-190	299
Installations techniques, Matériel et Outillage	34	-19	15	33	-16	16
Matériel de transport	5697	-2850	2846	4708	-2012	2697
Autres immobilisations corporelles	7	-7	1	8	-7	1
Immobilisations corporelles en cours	5	-	5	-	-	-
Total	6247	-3077	3171	5263	-2225	3039

8. TESTS DE PERTE DE VALEUR

Les tests de perte de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT représentatives d'entités juridiques ou définies en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs testés comprennent les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie et les actifs à durée de vie finie dès lors que l'UGT présente des indices de perte de valeur.

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs », les UGT comprenant des écarts d'acquisition sont pour leur part testées au minimum une fois par an qu'il y ait ou non un indice de perte de valeur.

Au total, les impacts sur le résultat des dépréciations enregistrées dans les comptes au 31/12/2009 sont :

	SNCF Infra - Maintenance et travaux	SNCF Géodis		SNCF Proximités Transilien	SNCF Voyages Matériels classiques
Impact résultat 31/12/2009	245	711	(1)	33	9

*(1) Correspond aux pertes de valeur non récurrentes***8.1. UGT PRESENTANT DES ECARTS D'ACQUISITION IMPORTANTS PAR RAPPORT AU TOTAL DES ECARTS D'ACQUISITION**

Sur le total des écarts d'acquisition, 805 M€ (544 M€ au 31 décembre 2008) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie « Offre globale » qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions multimodales et mixtes de la branche SNCF Geodis. Il n'y a pas d'immobilisation incorporelle à durée d'utilité indéfinie significative affectée à cette UGT. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	31/12/2009	31/12/2008
Secteur	SNCF Geodis	SNCF Geodis
UGT	Offre globale	Offre globale
Actif testé	1 749	1 457
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 3 ans	Plan 3 ans
Taux d'actualisation (mini -maxi)	7,3% - 8,3%	8,48%
Taux de croissance	2,00%	1,40%

Du fait de la conjoncture, la valeur d'utilité a fortement diminué tout en restant supérieure à la valeur comptable de l'actif économique de l'UGT estimée au 31 décembre 2009. Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable de l'actif testé s'élevant à 1 978 M€ au 31 décembre 2009 contre 2 023 M€ au 31 décembre 2008. Du fait de la conjoncture, la valeur d'utilité a fortement diminué tout en restant supérieure à la valeur comptable de l'actif économique de l'UGT estimée au 31 décembre 2009. Aucune dépréciation n'a été constatée. Des tests de sensibilité ont été réalisés en faisant varier les hypothèses de flux de trésorerie, de taux d'actualisation (± 100 bp) et de taux de croissance (± 40 bp). Notamment, une fourchette basse de taux de croissance combinée à une fourchette haute de taux d'actualisation aboutirait à une valeur d'utilité inférieure à la valeur de l'actif économique.

8.2. UGT PRESENTANT DES INDICES DE PERTE DE VALEUR**8.2.1. UGT AU 31 DECEMBRE 2009**

Des tests ont été réalisés pour les UGT Corail (y compris Elipsos), Inter cités, Transilien, TGV France Europe (à l'exclusion d'Eurostar) et Infrastructure sur lesquelles des indices de perte de valeur ont été identifiés au cours de l'exercice. Les indices identifiés proviennent de trajectoires négatives pour Corail et Inter cités et de résultats éloignés de la trajectoire prévisionnelle pour Infrastructure.

La valeur des immobilisations corporelles et incorporelles testées et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes au 31 décembre 2009 :

Secteur	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Voyages
UGT	Infrastructure Maintenance et travaux	Transilien	Inter cités	Matériels classiques (Corail, Elipsos)	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar)
Immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation (à la clôture en millions d'euros)	521	2 841	246	444	4 218
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 3 ans	Plan 3 ans	Plan 3 ans	Plan 3 ans	Plan 10 ans
Taux d'actualisation (mini -maxi)	6,3% - 7,4%	7,7% - 8,8%	7,1% - 8,1%	7,1% - 8,1%	8,3% - 9,6%
Taux de croissance	2%	2%	2%	2%	2%

Il n'y a pas d'écart d'acquisition ni d'immobilisation incorporelle à durée d'utilité indéfinie affectées à ces UGT. Les pertes de valeur déterminées à l'issue des tests concernent essentiellement les immobilisations corporelles.

Les impacts en résultat des pertes de valeur constatées sont détaillés en note 28.

8.2.1.1. UGT INFRA

Aucun test de sensibilité n'a été effectué sur les UGT Infra car ces UGT sont dépréciés à 100% ou sur une base pour laquelle la sensibilité n'a pas de signification.

8.2.1.2. UGT TRANSILIENT

Pour ce qui concerne l'UGT Transilien, un test a été réalisé sur l'actif au 30 juin 2009 fondé sur une projection financière à 3 ans, après paiement des investissements contractuels. Le test a retenu l'hypothèse d'une valeur de cession théorique en fin de période égale à la valeur nette comptable. La valeur d'utilité qui en a résulté est supérieure à l'actif testé.

8.2.1.3. UGT INTERCITES

Aucun test de sensibilité n'a été effectué sur les UGT Inter cités et matériels classiques car ces UGT sont dépréciés à 100% ou sur une base pour laquelle la sensibilité n'a pas de signification.

8.2.1.4. UGT TGV FRANCE ET EUROPE

Pour l'UGT TGV France / Europe à l'exclusion d'Eurostar, l'analyse a consisté à valoriser les cash flows futurs générés par le parc identifié au 31 décembre 2009. Les hypothèses retenues proviennent des projections actuelles (plan sur 10 ans). Les conclusions sont les suivantes : malgré un montant inférieur de 225 M€ à la VNC testée avec le taux d'actualisation de 9,6%, aucune dépréciation n'est à comptabiliser compte tenu des optimisations opérationnelles possibles (prolongation des parcours et optimisations des programmes de maintenance) et des hypothèses prudentes de construction du test en matière de BFR. D'autre part, la valeur actualisée des cash flows au taux de 8,3%, correspondant à la fourchette basse, est supérieure à la valeur de l'actif économique.

8.2.1.5. UGT FRÉT FERROVIAIRE

A la suite de la réorganisation de l'activité mentionnée en Note 2, Fret SNCF a été découpée en 5 UGT. Les modalités de détermination de la perte de valeur sont décrites dans la note 28.

8.2.1.6. UGT FRANCE WAGONS

France Wagons a un parc de matériels non loués qui représente au 31 décembre 2009 35% de son parc total. Parmi ces wagons excédentaires, les wagons obsolètes ou sans perspective de relocation dans un horizon planifié ont été provisionnés à 100%. L'impact au compte de résultat est une dotation nette de 16 M€.

8.2.2. UGT AU 31 DECEMBRE 2008

8.2.2.1. UGT PRESENTANT DES INDICES DE PERTES DE VALEUR

La valeur des immobilisations corporelles et incorporelles testées et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes au 31 décembre 2008 :

Secteur	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages
UGT	Infrastructure Maintenance et travaux	Inter cités	Matériels classiques (Corail, Elipsos)
Immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation (à la clôture en millions d'euros)	482	237	466
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 3 ans	Plan 3 ans	Plan 3 ans
Taux d'actualisation (mini -maxi)	7,4% - 8,2 %	7,8% - 9,2 %	7,8% - 9,2 %
Taux de croissance	2%	2%	2%

8.2.2.2. UGT PRESENTANT DES INDICES DE REPRISES DE VALEUR

Sur l'exercice 2008, un indice de reprise avait été identifié sur l'UGT France Wagons. Il était constitué par l'augmentation des revenus locatifs des wagons et l'ouverture progressive de la location à de nouveaux intervenants sur le marché qui entraînent une amélioration des entrées futures de trésorerie attendues pour la filiale. Les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

Secteur	SNCF Geodis
UGT	France Wagons
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 3 ans
Taux d'actualisation (mini -maxi)	5,9% - 7,1%
Taux de croissance	2%

Une reprise de perte de valeur a été constatée au 30 juin 2008 pour 61 M€ sur l'unité génératrice de trésorerie France Wagons et plus particulièrement sur les wagons composant cette unité.

9. ACTIFS FINANCIERS

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

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

Les montants de juste valeur sur les instruments dérivés au 31/12/2008 sont présentés hors intérêts courus non échus (ICNE) alors que ceux au 31/12/2009 comprennent les intérêts courus non échus.

Aux 31 décembre 2009 et 2008, les actifs financiers, courants et non courants se répartissent comme suit :

en millions d'euros	Note	31/12/2009	Courant	Total	31/12/2008	Courant	Total
		Non courant			Non courant		
Prêts et créances		5873	2069	7942	6939	3873	10812
Créance sur RFF	9.1	1856	88	1944	1905	488	2393

Créance sur la Caisse de la dette publique	9.2	3677	1313	4990	4731	1413	6144
Autres prêts et créances	9.4	340	668	1008	303	1972	2275
Actifs disponibles à la vente		659	433	1092	770	338	1108
Actifs à la juste valeur par résultat		71	831	902	-	1027	1027
Juste valeur positive des dérivés de couverture	20	112	24	136	115	2	117
Juste valeur positive des dérivés de transaction	20	135	171	306	252	40	292
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés						189	189
Total		6850	3529	10379	8077	5468	13545

Les OPCVM inclus dans les actifs à la juste valeur par le résultat sont valorisés sur la base de leur valeur liquidative à la date de clôture. Les actifs disponibles à la vente sont constitués de titres de participation non consolidés et de placements à court et moyen terme. La variation du poste sur 2009 provient essentiellement de la variation des obligations à court et moyen terme. Les autres prêts et créances sont analysés en note 9.4

9.1. CREANCE SUR RESEAU FERRE DE FRANCE

Les principes de comptabilisation et d'évaluation de cette créance sont décrits en note 4.11.4.1. La créance se décompose de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2009	Courant	Total	31/12/2008	Courant	Total
	Non Courant			Non Courant		
Au coût amorti	1343	53	1396	1384	448	1832
Faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	513	2	515	521	-	521
Intrêrêts courus non échus		33	33		40	40
Total	1856	88	1944	1905	488	2393

Juste valeur de la créance sur RFF

en millions d'euros	31/12/2009	Valeur nette comptable	31/12/2008	Valeur nette comptable
	Juste valeur		Juste valeur	
Créances sur RFF	2 338	1 944	2 749	2 393

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Flux d'intérêt	31/12/2008	Flux d'intérêt
	Nominal		Nominal	
Moins d'un an	57	96	448	124
1 à 2 ans	78	95	57	108
2 à 3 ans	190	94	73	106
3 à 4 ans	418	93	186	106
4 à 5 ans	6	66	418	101
Plus de 5 ans	1 145	507	1 142	585
Total	1 893	951	2 324	1 129

9.2. CREANCE SUR LA CDP

Hors instruments dérivés, cette créance s'élève à 4 990 M€ au 31 décembre 2009 et à 6 144M€ au 31 décembre 2008.

Les juste valeur et valeur comptable de ces créances s'établissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Valeur nette comptable	31/12/2008	Valeur nette comptable
	Juste valeur		Juste valeur	
Créances sur la CDP	5 552	4 990	6 646	6 144

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Flux d'intérêt	31/12/2008	Flux d'intérêt
	Nominal		Nominal	
Moins d'un an	1 057	261	1 141	313
1 à 2 ans	69	209	1 059	261
2 à 3 ans	974	206	72	208
3 à 4 ans	1 128	173	976	205
4 à 5 ans	0	103	1 128	173
Plus de 5 ans	1 506	838	1 495	940
Total	4 734	1 790	5 872	2 101

9.3. ACTIFS MOYEN TERME

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des actifs à moyen terme classés parmi les actifs disponibles à la vente non courants se présentent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Flux d'intérêt	31/12/2008	Flux d'intérêt
	Nominal		Nominal	
Moins d'un an	416	23	221	20
1 à 2 ans	123	16	376	22
2 à 3 ans	90	10	173	14
3 à 4 ans	113	7	-	7
4 à 5 ans	13	1	113	7
Plus de 5 ans			13	1
Total	755	57	896	70

9.4. AUTRES PRETS ET CREANCES

Les autres prêts et créances détenus par le Groupe se composent des éléments suivants :

en millions d'euros	31/12/2009	Courant	Total	31/12/2008	Courant	Total
	Non courant			Non courant		
Cash collatéral actif	-	643	643	-	489	489
Créance sur la CPRP			-	-	1 472	1 472
Autres prêts et créances	340	26	366	303	11	315
Total	340	668	1 008	303	1 972	2 275

En 2008, SNCF agissait pour le compte de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel (CPRP) dans le cadre d'un mandat de gestion. En 2009, la CPRP a mis fin au mandat de gestion et a remboursé la totalité des avances faites par SNCF.

10. PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS HLM

Les sociétés HLM dans lesquelles le Groupe détient une participation majoritaire ne sont pas consolidées, au regard de l'absence de contrôle effectif. (cf. note 4.1)

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

- Actifs non courants : 2 573 M€ (2 397 M€ en 2008) ;
- Passifs financiers non courants (dettes) : 1 634 M€ (1 594 M€ en 2008).

11. PARTICIPATIONS DANS LES ENTREPRISES ASSOCIEES

Le Groupe détient plusieurs participations dans des entreprises associées, consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. La valeur comptable des titres de ces sociétés s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Résultat	Titres mis en équivalence (y compris résultat)	31/12/2008
	% intérêt			Titres mis en équivalence
Eurofima	22,60%	8	212	199
Filiales Groupe STVA		-1	33	36
Kuvera	45,38%	16	90	73
NTV	20,00%	-3	80	84
Autres titres		-6	13	17
Total		14	429	410

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Au 1er janvier	410	294
Résultat	14	32
Variation de périmètre et augmentation de capital	6	81
Juste valeur et autres	5	-10
Reclassement	-1	1
Distribution	-5	-5
Ecart de conversion	1	17
Au 31 décembre	429	410

Les éléments financiers résumés sur les sociétés mises en équivalence sont présentés ci-après à 100 % et non en quote-part détenue :

en millions d'euros	31/12/2009	Kuvera	Eurofima	NTV	Total
Actifs courants		963	850	113	1926
Actifs non courants		1241	24350	233	25824
Passifs courants		1276	325	12	1613
Passifs non courants		876	23938	102	24916
Actif net		51	938	232	1220
en millions d'euros	31/12/2008	Kuvera	Eurofima	NTV	Total
Actifs courants		799	3036	202	4036
Actifs non courants		1023	24200	614	25837
Passifs courants		1066	2604	87	3757
Passifs non courants		776	23751	478	25005
Actif net		-20	879	251	1111

Eurofima est une société de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'Eurofima sont activées dans les comptes du Groupe SNCF pour 4 278 M€ en valeur brute au 31 décembre 2009. La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 3 229 M€ au 31 décembre 2009 contre 3 335 M€ au 31 décembre 2008.

en millions d'euros	31/12/2009	Kuvera	Eurofima	NTV	Total
Chiffre d'affaires		3 424	-	4	3 428

Résultat opérationnel		67	-	-13	54
Résultat net de l'exercice		36	34	-15	55
en millions d'euros	31/12/2008				
		Kuvera	Eurofima	NTV	Total
Chiffre d'affaires		3 170	-	27	3 197
Résultat opérationnel		124	31	11	165
Résultat net de l'exercice		64	31	-5	90

12. PARTICIPATIONS DANS LES CO-ENTREPRISES

La part du Groupe dans les actifs et passifs des sociétés consolidées par intégration proportionnelle est la suivante :

en millions d'euros	31/12/2009				31/12/2008			
	Ermewa	Systra	Autres	Total	Ermewa	Systra	Autres	Total
Quote-part dans le bilan des co-entreprises								
Actifs courants	85	91	40	215	87	80	28	195
Actifs non courants	336	15	1	353	318	15	1	334
Passifs courants	66	56	41	164	72	53	24	149
Passifs non courants	323	4	0	327	311	3	1	314
Actif net	32	46	0	77	23	38	4	65
en millions d'euros	31/12/2009				31/12/2008			
	Ermewa	Systra	Autres	Total	Ermewa	Systra	Autres	Total
Quote-part dans le résultat des co-entreprises								
Chiffre d'affaires	177	125	41	343	188	120	19	328
Résultat opérationnel	31	10	5	46	33	7	5	44
Résultat net de l'exercice	11	9	4	23	4	5	4	13

13. STOCKS ET EN COURS

Au 31 décembre 2009, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Dépréciation	Net	31/12/2008	Variation
	Brut			Net	
Matières premières	652	-70	582	668	-86
Produits finis	189	-1	188	45	143
Encours de production	37	-2	35	37	-2
Stocks et en-cours	878	-72	806	751	55

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2008	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	31/12/2009
Matières premières et fournitures - dépréciation	-72	-13	16	1	-1	-70

Produits finis - dépréciation	0	0	-	-1	-	-1
Encours de production - dépréciation	-1	-2	-	-	-	-2
Dépréciations de stocks	-72	-15	16	-	-1	-72

14. CREANCES D'EXPLOITATION

Au 31 décembre 2009, les créances d'exploitation se présentent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009			31/12/2008	Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	3 233	-181	3 051	2 497	554
Créances sur l'Etat et les collectivités	1 245	0	1 245	1 268	-23
Autres créances d'exploitation	1 801	-138	1 663	1 470	193
Montant net des créances d'exploitation	6 278	-319	5 959	5 234	725

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2009 et 2008.

en millions d'euros	31/12/2008	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2009
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-152	-80	59	-5	-3	-1	-181
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-130	-84	75	2	0	0	-138
Total	-282	-164	134	-3	-2	-1	-319
en millions d'euros	31/12/2007	Dotation	Reprise	Reclassement	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2008
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-250	-129	135	95	-5	1	-152
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-143	-64	70	2	5	0	-130
Total	-393	-193	206	97	0	1	-282

De par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (RFF, collectivités régionales, RATP, STIF, Armée...). Dans l'activité SNCF Geodis, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, elles n'ont pas de raison d'être dépréciées. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

Les créances clients échues non dépréciées se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

31/12/2009	Non échus	Dépréciés					Total
en millions d'euros			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 639	191	215	64	103	21	3 233
Total	2 639	191	215	64	103	21	3 233
31/12/2008	Non échus	Dépréciés					Total
en millions d'euros			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	

Clients et comptes rattachés	2 183	183	177	63	26	17	2 649
Total	2 183	183	177	63	26	17	2 649

15. TRESORERIE ET EQUIVALENTS TRESORERIE

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
SICAV Monétaires assimilées à de la trésorerie	3 519	2 565	954
Disponibilités	582	715	-133
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan	4 101	3 280	822
Intérêts courus à payer	1	3	-2
Concours bancaires courants	459	570	-111
Trésorerie et équivalents de trésorerie au tableau de flux	3 641	2 707	935

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 1 671 M€ en 2009 (2 198 M€ en 2008) provenant principalement de la capacité d'autofinancement pour 1 499 M€ (2 043 M€ en 2008).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 921 M€ en 2009 (3 733 M€ en 2008), et proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels pour 3 342 M€ (3 405 M€ en 2008), en diminution de 2% (voir note 7) ;
- de la prise de contrôle de Veolia Cargo en 2009 contre une sortie de trésorerie de 618 M€ en 2008 liée au rachat de minoritaires dans Geodis par SNCF Participations et de 107 M€ pour l'acquisition de Rohde & Liensenfeld par Geodis et de ITL par TLP ;
- de la variation positive pour 1 519 M€ des prêts et avances consentis (-966 M€ en 2008) ;
- des subventions d'investissement reçues pour 1 131 M€ en 2009 contre 1 354 M€ en 2008.

Les flux de financement procurent de la trésorerie au groupe pour 198 M€ en 2009 (1 525 M€ en 2008) et proviennent principalement :

- de nouveaux emprunts pour 2 900 M€ (1 891 M€ en 2008) dont 2 819 M€ pour l'EPIC
- du remboursement de la créance RFF pour 448 M€ contre 1 242 M€ en 2008 et de la créance CDP pour 1 169 M€ (1 966 M€ en 2008) ;
- des variations de dettes de trésorerie pour 186 M€ (-690 M€ en 2008) et le paiement des dividendes à l'Etat pour 183 M€ (131 M€ en 2008).

Les sources de variation du flux de financement sur dette nette sont les suivantes :

en millions d'euros	Note	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Passifs financiers non courants	19	14 887	14 646	241
Actifs financiers non courants entrant dans la dette nette	19	-6 549	-7 889	1 340
Passifs financiers courants hors trésorerie et équivalents de trésorerie	19	6 004	7 449	-1 445
Actifs financiers courants entrant dans le flux de financement hors trésorerie et équivalents de trésorerie	19	-3 529	-5 468	1 939
Dette nette entrant dans les flux de financement		10 813	8 738	2 075
Variation des prêts et avances consentis				1 519
Variation des actifs de trésorerie				38
Emission d'emprunts				2 900
Remboursement d'emprunt				-2 463
Variation des dettes de trésorerie				186
Flux de financement sur dette nette au tableau des flux de trésorerie	TFT			2 180
Ecart				-105
Cet écart s'analyse de la manière suivante :				
Variation de juste valeur				-97
Nouvelles dettes de location financement				

Variations des intérêts courus non échus sur dette nette				-8
Variation des provisions sur actifs financiers				-1
Variations de périmètre				6
Effets change et autres				-6
Total				-105

16. INTERETS MINORITAIRES

Au 31 décembre 2009, les intérêts minoritaires se répartissent sur les sous-groupes suivants :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Geodis	11	11	0
STVA	35	35	0
Systra	13	11	2
Autres	20	18	2
Total	78	75	4

17. AVANTAGES AU PERSONNEL

Les avantages au personnel donnent lieu aux provisions suivantes :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Retraite	114	94
Prévoyance	45	44
Action Sociale	378	402
Rentes accidents du travail	753	742
Médaille du travail et autres avantages	41	41
Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	344	-
Provision totale	1 675	1 323
- dont non courant	1 594	1 242
- dont courant	81	81

17.1. DESCRIPTION DES AVANTAGES AU PERSONNEL

17.1.1. RENTES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Le groupe SNCF assure lui-même le service des rentes accidents du travail au personnel actif et retraité de l'EPIC, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des autres avantages à long terme.

17.1.2. ACTION SOCIALE RETRAITES

Le groupe met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel de l'EPIC : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs comme aux retraités.

Une provision à due concurrence au titre de cet avantage postérieur à l'emploi a été constituée.

17.1.3. CESSATION PROGRESSIVE D'ACTIVITE

La cessation progressive d'activité est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un nouvel accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel de l'EPIC. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur l'hypothèse prise quant à la proportion des agents entrants dans le dispositif.

17.1.4. PRINCIPALES HYPOTHESES UTILISEES

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages au personnel sont les suivants :

	31/12/2009	31/12/2008
--	------------	------------

Taux d'actualisation brut	4,50%	5,30%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Table de mortalité DRP et action sociale	TGH 05	TGH 05
Table de mortalité AT actifs et retraités	TD 88-90	TD 88-90
Table de mortalité AT veuves	TGF 05	TGF 05
Table de mortalité CPA	TGF 05	
Table d'accroissement brut des prestations de prévoyance (régime différentiel des cadres supérieurs)	3,00%	2,50%
Table d'accroissement brut des dépenses d'action sociale	0,00%	0,00%
Table d'accroissement brut des rentes accidents du travail	2,00%	2,00%
Table d'accroissement brut des cessations progressives d'activité	4,00%	

Comme au 31 décembre 2008, le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la France et la zone euro.

17.2. VALEUR ACTUALISEE DES ENGAGEMENTS ET PROVISIONS

Pour les engagements d'avantages postérieurs à l'emploi, en application de la méthode du corridor, le Groupe comptabilise progressivement les écarts actuariels constatés à la suite des effets d'expérience et des changements d'hypothèses actuarielles. Les améliorations apportées aux différents régimes font également l'objet d'une constatation progressive en résultat. Quant aux médailles du travail et autres avantages à long terme, les écarts actuariels et les améliorations de régimes sont comptabilisés immédiatement et totalement en résultat de l'exercice.

A la clôture, le rapprochement entre la valeur actuelle des engagements et la provision comptabilisée au bilan s'établit comme suit :

31/12/2009	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation	112	41	238	804	344	41	1 581
Ecarts actuariels non comptabilisés	2	4	139	-51		-	95
Coûts des services passés non comptabilisés	-1	-	-	-		0	-1
Provision	114	45	378	753	344	41	1 675
31/12/2008	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation	95	36	227	752	0	41	1 151
Ecarts actuariels non comptabilisés	0	9	175	-11	0	-	172
Coûts des services passés non comptabilisés	0	-	-	-	-	0	0
Provision	94	44	402	742	0	41	1 323

17.3. VARIATION DES PROVISIONS SUR L'ANNEE

La variation des provisions au cours de la période s'explique pour chaque régime par les éléments ci-dessous.

31/12/2009	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur ouverture	94	44	402	742	-	41	1 323
Coût des services rendus	12	1	3	37	321	2	376
Coût financier	3	2	12	38	16	0	71
Prestations servies	-11	-2	-12	-65	-10	-2	-101
Ecarts actuariels	2	-1	-11	0	17	0	6
Rendement attendu des actifs du régime	-2						-2
Amendements	1	-	-16	-	-	1	-14
Variation de périmètre & Change	12	-	-	-	-	0	12
Valeur clôture	114	45	378	753	344	41	1 675

Sur 2009, la variation la plus significative provient de la comptabilisation de l'accord pour cessation progressive d'activité entré en vigueur en juillet 2008.

31/12/2008	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur ouverture	89	44	392	753	-	36	1 314
Coût des services rendus	9	1	7	25	-	8	49
Coût financier	4	2	17	30	-	0	53
Prestations servies	-11	-2	-14	-64	-	-4	-95
Ecarts actuariels	0	-	-1	-1	-	0	-3
Rendement attendu des actifs du régime	-1	-	0	0	-	0	-1
Création de la caisse (*)	2	-	-	-	-	0	2
Variation de périmètre & Change	2	-	-	-	-	1	3
Valeur clôture	94	44	402	742	0	41	1 324

17.4. CHARGE NETTE COMPTABILISEE

L'ensemble des variations de provision au titre des engagements de retraite et assimilés est comptabilisé au sein de la marge opérationnelle, sur la ligne « charges de personnel », à l'exclusion du coût financier qui est présenté en résultat financier.

Au total, la charge portée en résultat au titre des régimes à prestation définie se décompose comme suit :

31/12/2009	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	14	1	3	37	321	2	378
Coût des prestations servies	11	2	12	65	10	2	101
Prestations servies	-11	-2	-12	-65	-10	-2	-101
Amendements	1	-	-16	-	-	1	-14
Marge opérationnelle	15	1	-13	37	321	2	363
Coût financier	5	1	1	38	33	0	77

Dont écarts actuariels	2	-1	-11	0	17	0	7
Résultat financier	5	1	1	38	33	0	77
CHARGE NETTE	20	2	-12	75	354	2	441

31/12/2008	Retraite	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médaille du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	9	1	7	25	-	8	49
Coût des prestations servies	11	2	14	64	-	4	95
Prestations servies	-11	-2	-14	-64	-	-4	-95
Amendements	3	-	-	-	0	0	3
Marge opérationnelle	11	1	6	23		8	50
Coût financier	3	2	17	29		0	50
Dont écarts actuariels	0	-	-1	-1		0	-3
Résultat financier	3	2	17	29	0	0	50
CHARGE NETTE	14	3	23	52	0	8	100

Facilités de circulation

Le personnel SNCF (actifs et leurs ayant droit, et retraités) bénéficie de facilités de circulation lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe SNCF estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production et que le coût moyen marginal de ce dispositif est inférieur à la réservation acquittée par les ayants droits.

18. PROVISIONS

18.1. VARIATION DES PROVISIONS

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

en millions d'euros	01/01/2009	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisée)	Reprises de l'exercice (non utilisée)	Autres variations	31/12/2009	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux et douaniers	13	3	-2	-8	29	35	19	16
Risques environnementaux	362	30	-16	-4	0	372	24	348
Litiges et risques contractuels	464	152	-50	-65	4	506	55	450
Coûts de restructuration	12	53	-7	-3	2	57	50	6
Autres	199	351	-39	-36	-29	446	92	354
Total provisions	1 051	589	-113	-115	5	1 416	240	1 175

18.2. COMMENTAIRES SUR LES PROVISIONS

L'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », la SNCF a lancé une étude en vue d'évaluer l'impact de cette directive sur ses activités. La directive a été transposée en juillet 2008.

Au 31 décembre 2009, les risques environnementaux provisionnés concernent les éléments suivants :

- dépollution des sites : 104 M€ (99 M€ en 2008),
- coûts liés à l'amiante : 263 M€ (257 M€ en 2008),
- Biotox : 5 M€ (5 M€ en 2008).

Les variations de provision s'expliquent pour partie par la dotation d'une provision pour restructuration de 34 M€ dans le cadre d'un plan de réorganisation d'une des activités de transport du Groupe.

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 vis-à-vis :

- de RFF pour 52 M€ (62 M€ en 2008),
- de RTE pour 91 M€ (100 M€ en 2008).

Parmi les autres provisions figure notamment une provision pour risque sur commandes fermes de matériel du Fret pour 255 M€ (45 M€ en 2008).

19. PASSIFS FINANCIERS

Les passifs financiers du Groupe sont détaillés dans la présente note par nature, par échéance, par devise et par taux. La note 20 fournit des informations complémentaires sur les instruments dérivés souscrits par le Groupe. La stratégie de couverture suivie est présentée en note 21.

Les lignes d'emprunts et de juste valeur des instruments dérivés sont présentées hors intérêts courus non échus au 31 décembre 2008 alors que celles au 31 décembre 2009 comprennent les intérêts courus non échus.

19.1. REPARTITION COURANT/NON COURANT DES PASSIFS FINANCIERS

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

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

Les passifs financiers se répartissent de la manière suivante :

en millions d'euros	Note	31/12/2009			31/12/2008		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts obligataires		9 381	2 457	11 838	8 127	3 454	11 580
Emprunts auprès des établissements de crédit		1 352	297	1 649	1 951	717	2 668
Dettes de location financement		3 106	431	3 537	3 397	287	3 685
Sous-total emprunts		13 839	3 185	17 024	13 475	4 458	17 933
dont							
- évalués au coût amorti		9 775	2 813	12 589	10 657	3 705	14 361
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		3 560	292	3 851	2 211	754	2 965
- évalués selon l'option "juste valeur"		504	80	584	607	-	607
Intérêts courus non échus sur emprunts				-		250	250
Juste valeur négative des dérivés de couverture	20	405	55	460	393	79	471
Juste valeur négative des dérivés de transaction	20	291	210	501	427	156	583
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés						211	211
Emprunts et dettes financières		14 535	3 449	17 985	14 295	5 155	19 449
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		352	3 014	3 366	352	2 868	3 219
PASSIFS FINANCIERS PRESENTES AU BILAN		14 887	6 464	21 351	14 646	8 023	22 669
Créance sur Réseau Ferré de France	9.1	1 856	88	1 944	1 905	488	2 393
Créance sur la CDP	9.2	3 677	1 313	4 990	4 731	1 413	6 144
Actifs disponibles à la vente (1)		358	433	791	582	338	920
Actifs à la juste valeur par résultat		71	831	902	-	1 027	1 027
Juste valeur positive des dérivés de couverture	20	112	24	136	115	2	117
Juste valeur positive des dérivés de transaction	20	135	171	306	252	40	292
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés				-		189	189
Autres prêts, créances et placements	9.4	340	668	1 008	303	1 972	2 275
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15		4 101	4 101		3 280	3 280
ENDETTEMENT FINANCIER NET DU GROUPE		8 338	- 1 167	7 172	6 757	- 725	6 032

(1) Les « Actifs disponibles à la vente » ne prennent pas en compte les titres de participation.

L'endettement net des sociétés HLM non consolidées s'élève à 1,6 milliards d'euros (1,5 milliards d'euros au 31 décembre 2008).

19.2. ECHEANCIER DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

L'échéancier des passifs financiers se présente comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Moins d'un an	3 097	4 416
1 à 5 ans	4 786	6 403
Plus de 5 ans	8 868	6 766
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	59	63
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	214	285
Total	17 024	17 933
Intérêts courus non échus		250
Juste valeur des dérivés non courants	696	820
Juste valeur des dérivés courants	265	235
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés		211
Total emprunts et dettes financières	17 985	19 449

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Flux d'intérêt	31/12/2008	Flux d'intérêt
	Nominal		Nominal	
Emprunts				
Moins d'un an	2 922	582	4 404	790
1 à 2 ans	1 017	490	2 082	595
2 à 3 ans	1 722	475	993	513
3 à 4 ans	1 485	435	1 797	458
4 à 5 ans	557	361	1 565	383
Plus de 5 ans	8 883	2 961	6 846	2 400
Total	16 586	5 304	17 687	5 138

19.3. VENTILATION DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES PAR DEVISES

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2008
Euro	11 770	12 474	16 436	17 376
Franc suisse	1 399	835	281	274
Dollar américain	1 426	2 132	68	61
Dollar canadien	97	187	-	-
Livre sterling	1 643	1 799	238	222
Yen	520	412	0	0
Autres	169	93	0	0
Total des emprunts	17 024	17 933	17 024	17 933

La dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, et la dette en Franc suisse est partiellement couverte par des actifs en Franc suisse.

19.4. VENTILATION DES EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES PAR TAUX

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2008

Taux fixe	11 203	10 964	9 101	9 913
Taux variable	5 821	6 969	7 923	8 020
Total des emprunts	17 024	17 933	17 024	17 933

La répartition des emprunts par taux intègre l'effet des instruments dérivés de couverture et des dérivés de transaction.

19.5. JUSTE VALEUR DES PASSIFS FINANCIERS

La différence entre la valeur comptable et la valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est la suivante.

en millions d'euros	31/12/2009	Valeur nominale	31/12/2008	Valeur nominale
	Juste valeur		Juste valeur	
Emprunts évalués selon l'option juste valeur à la juste valeur	584	525	607	545

La juste valeur des emprunts comptabilisés est la suivante :

en millions d'euros	31/12/2009	Valeur nette comptable	31/12/2008	Valeur nette comptable
	Juste valeur		Juste valeur	
Emprunts	18 081	17 024	18 612	17 933
Dettes de trésorerie	3 366	3 366	3 219	3 219
Total des emprunts	21 447	20 390	21 831	21 153

20. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les lignes de juste valeur des instruments dérivés sont présentées hors intérêts courus non échus au 31 décembre 2008 alors que ceux au 31 décembre 2009 comprennent les intérêts courus non échus.

Les instruments dérivés actifs et passifs, courants et non courants, se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	Courant	Total	31/12/2008	Courant	Total
	Non courant			Non courant		
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	0	0	0	0	0	0
Dérivés de couverture de juste valeur	112	24	136	115	2	117
Dérivés de transaction	135	171	306	252	40	292
Total instruments dérivés actifs	247	196	443	368	42	410
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	112	35	148	107	25	131
Dérivés de couverture de juste valeur	293	19	312	286	54	340
Dérivés de transaction	291	210	501	427	156	583
Total instruments dérivés passifs	696	265	961	820	235	1 054

20.1. INSTRUMENTS DERIVES DE CHANGE

Le Groupe SNCF intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération.

	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2009	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2008
--	----------------------------------	----------------------------------

en millions d'euros	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL
Swaps cambiste	-	-	55	55	-	-	0	0
Swaps de devises	-	17	228	246	-	18	229	248
Achat à terme de devises	0	-	0	0	-	-	0	0
Vente à terme de devises	-	-	-	-	0	-	4	4
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	2	2
Instruments dérivés actifs	0	17	283	301	0	18	235	253
Swaps cambiste	-	-	-	-	-	-	23	23
Swaps de devises	25	272	302	598	27	302	290	620
Achat à terme de devises	-	-	-	-	25	-	-	25
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	-
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	25	272	302	598	52	302	313	667
Position nette s/devises	-25	-255	-18	-297	-52	-283	-78	-414

Aux 31 décembre 2009 et 2008 les engagements nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :
Swaps de devises ayant un sous-jacent passif :

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2009											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture
Franc suisse	-	-	-	-	600	404	-	-	-	-	1 125	758
Dollar américain	1 120	777	200	139	220	153	-	-	-	-	100	69
Dollar canadien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	99
Livre sterling	150	169	31	34	21	23	-	-	-	-	600	676
Yen	-	-	10 000	75	-	-	-	-	-	-	56 500	424
Dollar néo-zélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar de Hong Kong	72	6	-	-	-	-	200	18	832	74	-	-
Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Total		953		248		580		18		74		2 087

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2008											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture	en devises	contreva- leur euro au cours de clôture
Franc suisse	-	-	-	-	0	0	600	404	-	-	300	202
Dollar américain	1 000	719	1 120	805	100	72	220	158	-	-	100	72
Dollar canadien	150	88	-	-	-	-	-	-	-	-	150	88
Livre sterling	125	131	150	157	31	32	21	22	-	-	600	630
Yen	-	-	0	0	10 000	79	-	-	-	-	41 500	329
Dollar néo-zélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar de Hong Kong	0	0	72	7	-	-	0	0	200	19	-	-
Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Total		938		969		183		584		19		1 381

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2009					Plus de 5 ans
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	
Euro	1 160	295	613	22	73	2 372
Total	1 160	295	613	22	73	2 372
en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2008					Plus de 5 ans
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	
Euro	1 074	1 160	218	613	22	1 715
Total	1 074	1 160	218	613	22	1 715

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009		31/12/2008	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	134	-58	173	-179
1 à 2 ans	102	-49	121	-120
2 à 3 ans	94	-44	84	-87
3 à 4 ans	82	-40	74	-73
4 à 5 ans	81	-40	62	-63
Plus de 5 ans	705	-273	602	-550
Total	1 197	-504	1 117	-1 072

Swaps de devises ayant un sous-jacent actif :

en millions	Engagements nominaux donnés 31/12/2009											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans	
	en devises	contreva ur euro au cours de clôture	en devises	contreva ur euro au cours de clôture	en devises	contreva ur euro au cours de clôture	en devises	contreva ur euro au cours de clôture	en devises	contreva ur euro au cours de clôture	en devises	contreva ur euro au cours de clôture
Franc suisse	-	-	-	-	600	404	-	-	-	-	-	-
Dollar américain	550	382	100	69	100	69	-	-	-	-	-	-
Dollar canadien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	99
Livre sterling	150	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar néozélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar de Hong Kong	72	6	-	-	-	-	200	18	-	-	-	-
Total		557		69		474		18		0		99

en millions		Engagements nominaux donnés 31/12/2008											
	Moins de 1 an		1 à 2 ans		2 à 3 ans		3 à 4 ans		4 à 5 ans		Plus de 5 ans		
	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	en devises	contreva- ur euro au cours de clôture	
Franc suisse	-	-	-	-	-	-	600	404	-	-	-	-	
Dollar américain	-	-	550	395	100	72	100	72	-	-	-	-	
Dollar canadien	150	88	-	-	-	-	-	-	-	-	150	88	
Livre sterling	50	52	150	157	-	-	-	-	-	-	-	-	

Dollar néo-zélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar de Hong Kong	-	-	72	7	-	-	-	200	19	-	-
Total		141		559		72		476	19		88

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2009					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	687	83	472	22	-	92
Total	687	83	472	22	0	92

en millions	Engagements nominaux reçus 31/12/2008					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Euro	169	687	83	472	22	92
Total	169	687	83	472	22	92

OUS"u

figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009		31/12/2008	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	11	-40	51	-46
1 à 2 ans	6	-17	37	-40
2 à 3 ans	3	-14	19	-17
3 à 4 ans	1	-5	10	-14
4 à 5 ans	1	-5	3	-5
Plus de 5 ans	0	-5	3	-8
Total	21	-86	123	-130

20.2. INSTRUMENTS DERIVES DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération.

en millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2009				JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2008			
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL
Swaps receveurs de taux fixe	-	119	13	132	-	99	14	112
Swap payeurs de taux fixe	-	-	-1	-1	-	0	18	18
Swaps d'index	-	-	11	11	-	-	25	25
Options de taux	0	-	-	0	0	-	-	0
Instruments dérivés actifs	0	119	23	142	0	99	57	156
Swaps receveurs de taux fixe	117	-17	-7	94	-	-	16	16
Swap payeurs de taux fixe	5	56	181	242	77	37	169	282
Swaps d'index	-	1	21	22	-	-	22	22
Options de taux	2	-	4	6	2	2	1	5
Instruments dérivés passifs	123	40	200	363	79	38	209	326
Position nette taux	-123	79	-177	-221	-79	60	-152	-170

Aux 31 décembre 2009 et 2008, les nominaux des différents instruments souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2009		31/12/2008	
	Dette nette long terme	Dette nette court terme	Dette nette long terme	Dette nette court terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	2 508	1 962	2 033	1 842
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 915	611	6 290	1 054
Swaps d'index	1 190	152	1 764	152
Options de taux (swaptions)	82	4	66	3

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

en millions d'euros	Flux d'intérêt nets 31/12/2009					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Swaps receveurs de Taux Fixe	83	75	76	73	73	681
Swaps payeurs de Taux Fixe	-197	-141	-112	-82	-78	-698
Swaps d'index	0	0	0	0	0	2
Options de taux (swaptions)	-2	-1	0	0	0	0
Total	-116	-66	-36	-9	-5	-14

en millions d'euros	Flux d'intérêt nets 31/12/2008					
	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Swaps receveurs de Taux Fixe	23	24	21	22	20	235
Swaps payeurs de Taux Fixe	-56	-99	-56	-44	-28	-262
Swaps d'index	3	2	2	2	2	27
Options de taux (swaptions)	1	1	1	-	-	-
Total	-29	-72	-33	-20	-6	-1

20.3. INSTRUMENTS DERIVES SUR MATIERES PREMIERES

Dans le cadre de ses activités courantes, la maison mère intervient sur les marchés des instruments de couverture liés aux produits pétroliers afin d'optimiser le coût d'approvisionnement en carburant. Des achats à terme d'électricité sont également effectués.

Les justes valeurs de ces instruments au bilan sont détaillées de la façon suivante par nature d'instrument et type d'opération

en millions d'euros	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2009				JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2008			
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	TOTAL
Swaps s/produits pétroliers	-	-	-	-	-	-	-	-
Ventes de swaptions s/ produits pétroliers	-	-	-	-	-	-	-	-
Achats à terme d'électricité	-	-	-	-	-	-	-	-
Instr. dérivés sur matières prem. actifs	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaps s/produits pétroliers	-	-	-	-	-	-	61	61
Ventes de swaptions s/ produits pétroliers	-	-	-	-	-	-	-	-

Achats à terme d'électricité	-	-	-	-	-	-	-	-
Instr. dérivés sur matières prem. passifs	-	-	-	-	-	-	61	61
Position nette sur matière	-	-	-	-	-	-	-61	-61

Toutes les positions sont soldées au 31 décembre 2009

21. GESTION DES RISQUES DE MARCHE ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le Conseil d'Administration du groupe SNCF et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

21.1. STRATEGIE SUIVIE

21.1.1. GESTION DU RISQUE DE TAUX

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe au 31 décembre 2009 est de 72% comparée à 60% au 31 décembre 2008. Sur ces mêmes bases, le taux de revient de l'endettement net à long terme s'établit à 3,3 % pour l'exercice 2009 contre 4,30% pour l'exercice 2008.

Analyse de sensibilité :

Les instruments financiers à taux fixe comptabilisés au coût amorti ne sont pas soumis au risque de taux d'intérêt tel que défini par IFRS 7.

Les instruments financiers à taux variable non désignés comme instruments couverts dans une relation de couverture de flux de trésorerie sont affectés par l'évolution des taux d'intérêt de marché. En conséquence, ils sont pris en compte dans l'analyse de la sensibilité du compte de résultat.

Dans le cas des couvertures de juste valeur, la variation de la juste valeur due à l'évolution des taux d'intérêt de marché des instruments de couverture et celle des instruments couverts se compensent très largement dans le compte de résultat de la période. Ces instruments ne sont par conséquent pas exposés au risque de taux d'intérêt.

L'évolution des taux d'intérêt de marché affecte la juste valeur des instruments financiers dérivés désignés comme instruments de couverture dans les couvertures de flux de trésorerie. Cette évolution est prise en compte dans l'évaluation de la sensibilité des capitaux propres.

L'évolution des taux d'intérêt de marché affecte la juste valeur des instruments financiers non dérivés comptabilisés en juste valeur sur option. Cette évolution est prise en compte dans l'évaluation de la sensibilité du compte de résultat.

L'évolution des taux d'intérêt de marché affecte la juste valeur des instruments financiers dérivés qui ne participent pas à une relation de couverture au sens de la norme IAS 39. Cette évolution est prise en compte dans l'évaluation de la sensibilité du compte de résultat.

En terme comptable, une translation à la hausse de la courbe des taux d'intérêts du 31 décembre 2009 de 1% aurait un impact positif de 138 M€ sur le résultat du Groupe (66 M€ pour 2008) et de 31 M€ sur ses capitaux propres (46 M€ pour 2008).

L'effet hypothétique des 138 M€ sur le résultat du Groupe se décompose en :

- -28 M€ sur les instruments financiers à taux variable non désignés comme instruments couverts dans une relation de couverture de flux de trésorerie (-35 M€ en 2008) ;

- +28 M€ sur les dettes en juste valeur sur option (+35 M€ en 2008) ;

- +138 M€ sur les produits dérivés de transaction (+66 M€ en 2008).

Par ailleurs, le Groupe dispose d'une trésorerie court terme nette sur laquelle la même translation de la courbe des taux aurait un impact positif de 18 M€ (positif de 28 M€ en 2008).

21.1.2. GESTION DU RISQUE DE CHANGE

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement du Groupe en devises autre que l'Euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour SNCF, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2009, la part restant en devises, après couverture par contrat d'échange de devises, est de 1,13 %, comparée à 1,24 % au 31 décembre 2008. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

21.1.3. GESTION DU RISQUE SUR MATIERES PREMIERES

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

Pour 2009, une couverture de 90 % du volume d'achat prévisionnel avait été mise en place à l'automne 2008. Le Groupe n'applique pas la comptabilité de couverture sur ces opérations.

21.1.4. GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

Les placements financiers :

1. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition au risque de crédit.

2. Portefeuille de titres disponibles à la vente

Courant 2008, le Groupe a mis en place un portefeuille d'actifs moyen terme destiné à couvrir des dépenses futures d'investissement. Ce portefeuille est classé en actifs disponibles à la vente (voir note 9). Contrairement à la dérive générale des spreads de crédit liée à la crise financière constatée en 2008, l'exercice 2009 a bénéficié de l'amélioration desdits spreads qui a entraîné la constatation de +12 M€ en capitaux propres (-11 M€ en 2008). Cependant, une variation du spread de crédit inférieure de 0,50% à l'amélioration constatée aurait ramené à + 7 M€ la variation 2009 de +12 M€ des capitaux propres.

Les instruments financiers dérivés :

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise, pour la société mère, la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

21.1.5. GESTION DU RISQUE DE LIQUIDITE

La société mère assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de billets de trésorerie d'un montant maximal de 3 Milliards d'euros, utilisé à hauteur de 565 M€ au 31 décembre 2009 (2,3 milliards d'euros au 31 décembre 2008) et en moyenne à hauteur de 793 M€ pendant l'exercice 2009, contre 2,4 milliards d'euros en 2008.

Par ailleurs, la société mère a mis en place début 2009 un programme d'Euro commercial paper d'un montant maximal de 2 milliards d'euros, utilisé à hauteur de 1,88 milliards d'euros au 31 décembre 2009 et en moyenne à hauteur de 1,4 milliards d'euros pendant l'exercice 2009.

En outre, la société mère dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 890 M€ (550 M€ en 2008). Le total des lignes de crédit confirmées pour le groupe est de 914 M€ (958 M€ en 2008) ventilé comme suit par échéance :

	Total 31/12/ 2009	Echéancier		
en millions d'euros		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Ligne de crédit confirmées	914	658	256	0
	Total 31/12/ 2008	Echéancier		
en millions d'euros		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Ligne de crédit confirmées	958	548	350	60

21.2. COUVERTURE DE FLUX DE TRESORERIE

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

	Juste valeur au 31/ 12/2009	Echéancier		
en millions d'euros		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-	-	-	-
Emprunts non obligataires	- 52	- 4	- 48	-
Dettes de location financement	- 96	- 31	- 65	-
Prêts et créances	-	-	-	-
Juste valeur des dérivés qualifiés de CFH	- 148	- 35	- 112	-
	Juste valeur au 31/ 12/2008	Echéancier		
en millions d'euros		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	-	-	-	-
Emprunts non obligataires	- 73	- 25	- 46	- 2
Dettes de location financement	- 59	-	- 46	- 13
Prêts et créances	-	-	-	-
Juste valeur des dérivés qualifiés de CFH	- 132	- 25	- 92	- 15

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit :

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture (01/01/2009)	- 149
Recyclé en résultat	- 9
Variations de valeur efficace	15
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	13
Clôture (31/12/2009)	- 130

Sur 2009, un impôt différé actif de 6 M€ a été reconnu en contrepartie des capitaux propres au titre des variations de valeur efficace. La variation de juste valeur nette d'impôt différé est de -1 M€ sur 2009.

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture (01/01/2008)	- 22
Recyclé en résultat	19
Variations de valeur efficace	- 126
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	- 20
Clôture (31/12/2008)	- 149

Sur 2008, un impôt différé actif de 11 M€ a été reconnu en contrepartie des capitaux propres au titre des variations de valeur efficace. La variation de juste valeur nette d'impôt différé est de -116 M€ sur 2008.

21.3. COUVERTURE DE JUSTE VALEUR

Les éléments d'actif et de passif faisant l'objet d'une couverture de juste valeur sont comptabilisés initialement au coût amorti, puis réévalués à chaque clôture sur la base de leur juste valeur du risque couvert. La variation de valeur du risque couvert est compensée, à la part inefficace près, par les variations de valeur des instruments dérivés utilisés pour la couverture.

	Ecart d'évaluation au	Variation de juste valeur	Reclassement (déqualification, échéance)	ICNE 31/12/ 2009	Ecart d'évaluation au
en millions d'euros	01/01/2009				31/12/2009
Emprunts obligataires	140	16	3		160
Emprunts non obligataires	-	-	-		-
Dettes de location financement	-	-	-		-
Créance s/RFF	22	-8	-		14
Autres actifs financiers	18	2	-		20
Total	180	10	3		193
Instruments dérivés de couverture	-222	-2	-9	58	-176
Inefficacité		7			

	Ecart d'évaluation au	Variation de juste valeur	Reclassement (déqualification, échéance)	Ecart d'évaluation au
en millions d'euros	01/01/2008			31/12/2008
Emprunts obligataires	299	-163	4	140
Emprunts non obligataires	-11	-	11	-
Dettes de location financement	-	-	-	-
Créance s/RFF	4	12	5	22
Autres actifs financiers	0	18	0	18
Total	292	-132	20	180
Instruments dérivés de couverture	-342	121	-1	-222
Inefficacité		-12		

22. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 738	3 505	232
dont dettes s/ acquisition d'immo.	496	523	-28
Avances et acomptes reçus sur commande	555	633	-78
dont avance reçue sur cession d'immobilisation	307	511	-204
Dettes sociales	1 870	1 477	394
Dettes sur l'Etat et les collectivités	994	1 086	-92
Autres dettes d'exploitation	400	754	-354
Subventions d'investissement	7 294	6 423	872
Produits constatés d'avance	1 242	1 124	117
Total des dettes d'exploitation	16 093	15 002	1 092

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

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	17
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	6	38
Impact net au bilan	-5	-21

Les actifs détenus en vue d'être cédés concernent l'arrêt de l'activité messagerie de Geodis en Espagne.

24. INFORMATIONS SECTORIELLES

L'activité du Groupe SNCF est organisée comme indiqué dans la note 4.22.

31/12/2009							
en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Chiffre d'affaires externe	4 551	6 402	6 285	7 157	487		24 882
Chiffre d'affaires interne	595	178	1 091	220	4 288	-6 372	
Chiffre d'affaires	5 146	6 579	7 375	7 377	4 775	-6 372	24 882
Marge opérationnelle	-92	302	1 151	-49	376		1 688
Résultat opérationnel courant	-134	-25	707	-420	17		145
Résultat opérationnel	-378	-50	691	-912	188		-460
Dotations aux amortissements	-12	-336	-423	-307	-266		-1 344
Variation nette des provisions	-30	9	-22	-64	-93		-200
Pertes de valeur	-245	-36	-8	-736	-12		-1 037

31/12/2008

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Chiffre d'affaires externe	4 307	6 168	6 308	7 814	591		25 188
Chiffre d'affaires interne	515	172	1 161	213	3 711	-5 773	

Chiffre d'affaires	4 823	6 340	7 469	8 027	4 302	-5 773	25 188
Marge opérationnelle	13	457	1 573	269	279		2 591
Résultat opérationnel courant	-186	141	1 133	-86	-22		980
Résultat opérationnel	-506	111	1 097	-26	181		856
Dotations aux amortissements	-71	-313	-404	-274	-195		-1 257
Variation nette des provisions	-127	-4	-36	-81	-106		-354
Pertes de valeur	-324	-37	-33	27	0		-368

Le total des actifs sectoriels est constitué des écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles, corporelles et des actifs d'exploitation hors comptes courants d'intégration fiscale. Il se ventile de la façon suivante par branche :

31/12/2009

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Total des actifs sectoriels	1 904	10 256	7 710	5 585	5 948	-89	31 314
dont :							
Immobilisations (Ecart d'acquisition, Immobilisations incorporelles et corporelles)	48	9 498	7 064	3 458	4 498		24 566

31/12/2008

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes et participations	Inter branche	Total
Total des actifs sectoriels	1 817	9 399	7 181	5 418	5 801	-118	29 498
dont :							
Immobilisations (Ecart d'acquisition, Immobilisations incorporelles et corporelles)	174	8 823	6 654	3 527	4 335		23 513

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

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

25. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit au 31 décembre 2009 :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Sous-traitance	-3 998	-3 595	-404
Péages (1)	-3 190	-3 038	-152
Autres achats et charges externes	-4 800	-5 215	415
Achats et charges externes	-11 988	-11 847	-141
(1) Péages facturés par RFF et par Eurotunnel			

26. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 31 décembre 2009, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Salaires	-10 079	-9 722	-357
Avantages au personnel (1)	-262	45	-307
Participation des salariés	-18	-25	7
Charges relatives aux stock-options	0	-2	1
Personnel détaché et intérimaire	-55	-137	82
Charges de personnel	-10 415	-9 841	-574
Effectif moyen équivalent temps plein	200 097	201 339	-1 242
<i>(1) Dont nouvel accord relatif à la Cessation Progressive d'Activité et au Compte Epargne Temps pour respectivement -325 M€ et -7M€ au 31 décembre 2009</i>			

La hausse des charges de personnel est de 574 M€ dont 66 M€ d'effet périmètre. A périmètre constant la hausse s'établit à 508 M€ ; elle s'explique essentiellement par :

- la provision pour cessation progressive d'activité - CPA (+325 M€) ;
- la hausse des frais de personnel moyens par salarié de 3,43% (+292 M€) sur le périmètre de l'EPIC ;
- l'absence de dividende salarial en 2009 (contre 81 M€ en 2008) ;
- la baisse de 31 M€ de la provision pour congés de l'EPIC.

Les effectifs du Groupe sont en très légère diminution. L'évolution à la baisse constatée au niveau de l'EPIC SNCF n'est que partiellement compensée par une hausse de l'effectif des filiales (+472). Cette dernière variation résulte de la combinaison des effets suivants :

- un effet périmètre positif du fait des acquisitions réalisées par le groupe Geodis (impact d'environ +1 545 sur les effectifs), de la prise de contrôle de Novatrans (+255) et de l'acquisition d'ITL (+58) ;
- un effet positif lié à la croissance de l'activité chez Effia et Inexia (+80 en liaison avec le projet LGV Rhin-Rhône) ;
- un effet négatif consécutif à la baisse de l'activité des groupes Geodis et STVA et de la restructuration de SeaFrance.

L'effet de désactualisation des engagements envers le personnel au passif est enregistré en résultat financier sur la ligne coût financier des avantages au personnel (voir note 30).

27. DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Au 31 décembre 2009, la charge d'amortissement nette des reprises de subventions se compose de la manière suivante :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Dotations aux amortissements	-1 741	-1 595	-146
Quote-part de subvention	397	338	59
Dotations aux amortissements nettes de subventions	-1 344	-1 257	-87

Les dotations aux amortissements concernent :

- Les immobilisations incorporelles pour 116 M€ (82 M€ en 2008) ;
- Les immobilisations corporelles pour 1 625 M€ (1 513 M€ en 2008).

28. PERTES DE VALEUR

Les hypothèses et les UGT retenues sont présentées en note 8. Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-783	-379	-403
Ecart d'acquisition	0	0	0
Provision pour risques et charges	-254	11	-266
Pertes de valeur	-1 037	-368	-669

28.1. SNCF INFRASTRUCTURE – MAINTENANCE ET TRAVAUX

La perte de valeur constatée sur l'infrastructure SNCF au 31 décembre 2008 se monte à 325 M€. Une perte de valeur complémentaire de 245 M€ a été enregistrée sur 2009 dont 112 M€ sur le matériel roulant. A la clôture toutes les catégories d'immobilisation de l'infrastructure sont dépréciées à 100%.

28.2. FRET SNCF FERROVIAIRE

Au sein de la branche SNCF Géodis, l'activité de Fret SNCF est dorénavant découpée en cinq UGT pour refléter la nouvelle organisation mise en place dans le cadre du schéma directeur rendu public en septembre 2009 (cf. note 2). L'entreprise a appliqué une dépréciation pour le matériel roulant suivant l'utilisation qui en est faite :

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

Au total, une dépréciation complémentaire de 453 M€ a été comptabilisée sur les matériels roulants (y compris matériel en cours). Par ailleurs, une dotation nette de provision pour risque de 230 M€ a été constatée sur les engagements de commandes fermes.

A ce stade, le Groupe considère que ce niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation des pertes de valeur à constater.

Par ailleurs, le stock de pièces de rechange du matériel de Fret SNCF a été déprécié à hauteur de 70% de sa valeur, soit 12 M€ au 31 décembre 2009.

28.3. FRANCE WAGONS

Concernant l'UGT France Wagons, une reprise de perte de valeur a été constatée au 30 juin 2008 pour 61 M€ sur l'unité génératrice de trésorerie France Wagons et plus particulièrement les wagons composant cette unité.

Une dotation pour perte de valeur a été constatée au 31 décembre 2009 pour 16 M€ au titre des wagons obsolètes ou sans perspective de relocation.

28.4. SNCF VOYAGES - MATERIELS CLASSIQUES (CORAIL, ELIPSOS)

La totalité des matériels dits classiques - type Corail, Elipsos - est dépréciée. Au 31 décembre 2009, une dotation pour perte de valeur complémentaire nette a été comptabilisée pour 9 M€ (9 M€ au 31 décembre 2008).

28.5. SNCF PROXIMITES - INTERCITES

La totalité des matériels Inter cités est dépréciée. Au 31 décembre 2009, une dépréciation complémentaire nette de 33 M€ (41 M€ en 2008) a été comptabilisée au titre des actifs nets d'Inter cités.

29. RESULTAT DE CESSION D'ACTIFS

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Cession d'actifs incorporels	2	3	-2
Cession d'actifs corporels	431	244	187
Cession de participations	0	-3	3
Résultat de cession d'actifs	432	244	188

Les résultats de cession d'actifs corporels en 2009 correspondent à des cessions immobilières dont la cession des sites Batignolles (cf note 2.7)

30. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	79	-176	254
Charges d'intérêts	-315	-289	-27
Autres charges et produits financiers	11	10	1
Total	-226	-454	228

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Charges financières	-790	-856	66
Produits financiers	564	402	162
Coût de l'endettement financier net et autres	-226	-454	228

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

31. IMPOTS SUR LES RESULTATS

31.1. ANALYSE DE LA CHARGE D'IMPOT

31.1.1. IMPOT EN COMPTE DE RESULTAT

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-23	-37	14

(Charge) / produit d'impôt différé	-182	287	-469
Total	-205	250	-455

Au 31 décembre 2008, un impôt différé actif complémentaire a été reconnu pour 393 M€ du fait d'une probabilité accrue de la capacité du Groupe à récupérer ses déficits reportables. L'augmentation de l'impôt différé actif est compensée à hauteur de 107 M€ par l'utilisation des déficits survenue sur l'exercice. L'effet net en résultat est de 287 M€.

Au 31 décembre 2009, les actifs d'impôt ont été ramenés à 968 M€ sur le périmètre d'intégration fiscale de l'EPIC, soit une dépréciation sur l'exercice de 200 M€.

31.1.2. IMPOT EN RESULTAT GLOBAL

En 2009, une charge d'impôt différé de 11 M€ a été reconnue dans l'état de résultat global. Elle se rattache principalement aux variations de valeur efficace des couvertures de flux de trésorerie.

31.2. PREUVE D'IMPOT

en millions d'euros	31/12/2009		31/12/2008
Résultat net de l'exercice	-972		589
Quote-part de résultat des S.M.E.	14		32
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-17		-40
Impôt sur les sociétés	-205		250
Résultat des activités ordinaires avant impôt	-763		347
Taux d'IS applicable en France	34,43	%	34,43
IMPOT THEORIQUE	263		-119
Différences permanentes	-5		-20
Activation de déficits antérieurs non activés	0		308
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-279		-24
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-200		0
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	4		90
Différentiel de taux et crédits d'impôts	14		14
IMPOT COMPTABILISE	-205		250
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	-26,85	%	-71,94

31.3. ACTIFS D'IMPOT NON CONSTATES

Depuis le 1er juillet 1988, la SNCF a opté pour le régime de l'intégration fiscale. Au 31 décembre 2008, les filiales intégrées fiscalement sont au nombre de 50. Les principales sont : Seafrance, SNCF Participations et France Wagons. Sur 2009, le périmètre d'intégration fiscale s'est agrandi d'un certain nombre de filiales françaises Geodis pour comporter 231 entités.

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2009 s'élèvent à 5,6 milliards d'euros contre 6,4 milliards d'euros au 31 décembre 2008. Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 2,4 milliards d'euros.

31.4. IMPOTS DIFFERES COMPTABILISES

en millions d'euros	31/12/2008	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2009
Reports déficitaires	2 310	- 198	- 0	57	0	2 169
Avantages au personnel	391	- 16	0	13	- 0	387
Différentiel d'amortissement composant révision	- 374	87	- 0	91	- 5	- 201
Location financement	83	- 3	-	- 105	- 2	- 26
Provisions réglementées	- 33	- 5	-	- 10	- 0	- 48
Instruments financiers	64	- 47	3		1	20
Résultats internes	60	25	-		-	85

Total retraitements de consolidation	191	41	2	- 11	- 6	216
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	635	387	- 9	- 96	- 0	917
Impôts différés non reconnus	- 2 047	- 412	0	49	2	- 2 406
Impôts différés nets reconnus	1 088	- 182	- 6	- 0	- 4	896
Impôts différés actif	1 185					992
Impôts différés passif	97					96
Impôts différés nets au bilan	1 088					896

32. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés		31/12/2009				31/12/2008
		Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Effets escomptés non échus		-	-	-	-	0
Avals et cautions	(3)	763	368	155	240	722
Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	(5)	1 000	1 000	-	-	1 001
Engagement d'achats de matériel ferroviaire	(1)	5 858	1 406	3 998	454	6 952
Engagement d'achats de titres		260	260	-	-	-
Autres engagements d'achats d'exploitations	(2)	2 540	1 578	958	5	2 811
Location simple mobilier		287	113	145	29	315
Location simple immobilier	(6)	1 326	279	698	349	1 062
Hypothèques, nantissements et sûretés réelles	(7)	722	116	118	489	1 167
Promesses de ventes - biens immobiliers		136	64	72	-	370
Option d'achat ou de cession de titres de participation		15	8	6	1	27
Engagement de réinvestir (TER) vis à vis des régions		-	-	-	-	-
Avances remboursables vis à vis de tiers externes		57	6	22	29	65
Achats à terme de devises		-	-	-	-	20
Clause de retour à meilleure fortune		-	-	-	-	-
Créances à l'exportation mobilisées		-	-	-	-	-
Créances professionnelles cédées		3	-	-	3	4
Autres engagements donnés		45	22	10	13	62

Total engagements donnés		13 016	5 220	6 183	1 612	14 578
--------------------------	--	--------	-------	-------	-------	--------

Engagements reçus		31/12/2009				31/12/2008
		Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Effets escomptés non échus		-	-	-	-	-
Avals et cautions	(4)	759	694	54	12	809
Cautions reçues au titre des prêts souscrits par le personnel		-	-	-	-	1
Engagement d'achats de matériel ferroviaire		2 500	717	1 682	100	2 115
Autres engagements d'achats d'exploitations		1 027	163	648	217	443
Location simple mobilier		-	0	-	-	-
Location simple immobilier		209	20	86	102	270
Hypothèques, nantissements et sûretés réelles		1	0	1	-	0
Ligne de crédit bancaires non utilisées	(8)	914	658	256	-	958
Achats à terme de devises		-	-	-	-	15
Promesses de ventes - biens immobiliers		133	61	72	-	419
Option d'achat ou de cession de titres de participation		-	-	-	-	-
Clause de retour à meilleure fortune		-	-	-	-	-
Autres engagements reçus		131	18	64	49	125
Total engagements reçus		5 673	2 331	2 863	479	5 155

(1) Les engagements donnés concernent les commandes fermes de matériel roulant. Une provision pour risque sur commandes fermes de matériel du fret a d'ailleurs été comptabilisée pour 255 M€ (cf note 18). Les engagements reçus correspondent aux subventions d'investissement à recevoir des Régions sur le matériel roulant commandé (TER et Transilien).

(2) Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés concernent les commandes fermes sur contrats et achats divers (achats d'infrastructure, électricité, contrats de transport, de prestations intellectuelles...).

(3) Les cautions données concernent pour 95 M€ (153 M€ en 2008) des garanties accordées par SNCF sur les emprunts bancaires SOFIAP (ex-encours SOCRIF), des cautions douanes accordées par Geodis dans le cadre de son activité pour 190 M€ (203 M€ en 2008).

(4) Les cautions reçues concernent pour 645 M€ des garanties bancaires à première demande prises auprès des fournisseurs de l'entreprise, la contre garantie solidaire et à première demande accordée à SNCF au titre des emprunts accordés à la SOFIAP pour 95 M€, strict reflet des cautions données.

(5) Il s'agit de l'encours total des cautions accordées par SNCF dans le cadre de prêts immobiliers souscrits par son personnel. Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

(6) La hausse des engagements donnés de location simple immobilière résulte principalement de la signature de nouveaux baux notamment sur Paris et Le Mans.

(7) Parmi les hypothèques et nantissements figurent :

- Le nantissement des titres du Groupe Ermewa pour 89 M€ (89 M€ en 2008).

- Les différentes sûretés garanties par Ermewa aux banquiers pour 244 M€ (236 M€ en 2008)

- Le nantissement des titres NTV pour 84 M€ (49 M€ au 31 décembre 2008) en garantie de la solvabilité de NTV au profit de ses créiteurs jusqu'au remboursement des financements mis en place.

- L'hypothèque de matériel de transport pour 258 M€ (225 M€ au 31 décembre 2008) en garantie d'emprunt.

La variation s'explique principalement par la levée des nantissements des titres de TNT Freight Forwarding renommé Geodis Wilson pour 428 M€ et de Geodis Freight Management pour 67 M€ en janvier 2009.

(8) Sur les lignes de crédit non utilisées, voir note 21.1.5.

32.1. OPERATIONS DE LOCATION

SNCF EPIC a réalisé des opérations qui prennent la forme d'une location mais qui n'en sont pas en substance. Ces opérations consistent :

- à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel les redonne immédiatement en location à SNCF EPIC pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs concernés sont constitués de l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de SNCF EPIC ; ou

- à vendre du matériel roulant (voitures Corail TEOZ, rames TGV... mises en service ou à livrer...) à un investisseur qui les donne immédiatement en location à SNCF EPIC pour une durée déterminée allant de 4 à 18 ans suivant les contrats.

Dans certains cas, le bailleur est constitué sous la forme d'une entité spécialement créée pour l'opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparente.

Durant toute la durée de la sous-location (16 ans) ou de la location (4 à 18 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibre et n'ont pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération (voir note 4.10). Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur. L'actif vendu ou loué est maintenu au bilan du Groupe. A l'issue de la période de location ou de sous-location, SNCF EPIC peut choisir entre plusieurs options suivant les types d'opération :

- exercer une option d'achat à un prix prédéterminé, qui n'affecte pas le bénéfice initial,
- laisser le matériel au bailleur qui l'exploitera ensuite pour son propre compte,
- laisser le matériel au bailleur, pour lequel SNCF EPIC sera alors agent de la vente de ces matériels sur le marché, en lui garantissant un prix de vente au moins égal au montant de l'option d'achat,
- revendre le matériel pour le compte du bailleur en profitant d'une commission de revente.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des actifs n'est en rien affecté. Les risques supportés par SNCF EPIC se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française et, selon les cas, aux risques de contrepartie couverts par des contrats de collatéralisation.

32.2. ERMEWA

Les engagements ERMEWA décrits au 31 décembre 2008 sont éteints avec la prise de contrôle du groupe Ermewa.

32.3. KEOLIS

32.3.1. MODALITES DE TRANSFERT OU DE CESSION DES TITRES KUVERA DEVELOPPEMENT

Kebexa Participations, AXA Private Equity, Caisse de Dépôt et Placement du Québec (« CDPQ ») et SNCF Participations ont signé un pacte d'actionnaires en date du 20 avril 2007 définissant les modalités de gouvernance de la société Kuvera Développement et les modalités de transfert et cession des titres. Dans le cadre de l'opération d'apport du groupe EFFIA (hors EFFIA Services) à Kuvera Développement, en application d'un protocole d'accord en date du 30 avril 2009, réalisée le 4 février 2010, après la levée des différentes conditions suspensives, un avenant au pacte d'actionnaires du 20 avril 2007 est entré en vigueur le 4 février 2010. La société Kuvera Développement est détenue par Kebexa Participations, SNCF Participations et les managers du groupe Keolis (les « Managers »). Kebexa Participations est elle-même détenue par AXA Private Equity et Caisse de Dépôt et Placement du Québec. Le pacte d'actionnaires est conclu pour une durée allant jusqu'au 19 avril 2022. Il cessera toutefois de produire ses effets à l'égard d'une partie en cas de cession de ses titres Kuvera Développement ou Kebexa Participations par cette partie et prendra automatiquement fin en cas d'introduction en bourse de Kuvera Développement ou de toute société du groupe Keolis.

Dans le cadre du pacte d'actionnaires tel que modifié par son avenant en date du 4 février 2010, les engagements suivants ont été pris :

- Inaliénabilité des titres de Kebexa Participations et de Kuvera Développement pendant 5 ans à partir du 20 avril 2007, soit jusqu'au 20 avril 2012, sauf en cas de transferts expressément autorisés par le pacte d'actionnaires.

- Après cette période et pendant 6 ans, soit du 20 avril 2012 au 20 avril 2018, SNCF Participations consent irrévocablement une promesse d'achat à Kebexa Participations de la totalité de ses titres Kuvera Développement, promesse exerçable par anticipation après les arrêtés des comptes au 31 décembre 2009 et au 31 décembre 2010 si des critères de performance ne sont pas atteints (niveau d'EBITDA consolidé). Le prix d'exercice correspondra à la valeur de marché (calculée sur la base de la valeur d'entreprise de Kuvera Développement) à la date d'exercice. Pendant la période de validité de la promesse d'achat, un mécanisme est également prévu si l'un des actionnaires de Kebexa souhaite céder seul sa participation.

A compter du 1er janvier 2010 et jusqu'au 20 avril 2018, Kebexa Participations consent irrévocablement à SNCF Participations une promesse de vente de la totalité de ses titres Kuvera Développement exerçable à tout moment par SNCF Participations. Du 1er janvier 2010 au 20 avril 2014, le prix d'exercice de ladite promesse correspond au maximum entre (i) la valeur de marché à la date d'exercice et (ii) un montant calculé sur la base d'un multiple de l'investissement initial de Kebexa Participations dans Kuvera Développement. Au-delà du 20 avril 2014, le prix d'exercice de la promesse de vente correspond à la valeur de marché à la date d'exercice. La valeur de marché sera basée sur les travaux de banques d'affaires mandatées à cet effet.

- A l'issue du délai d'incessibilité, soit à compter du 20 avril 2012, Kebexa Participations disposera d'un droit de préemption et d'un droit de cession conjointe en cas de transfert par SNCF Participations de ses titres Kuvera Développement.

- A l'issue de la période de validité de la promesse de vente, soit à compter du 20 avril 2018, SNCF Participations disposera d'un droit de cession forcée vis-à-vis de Kebexa Participations et, en cas de cession par Kebexa Participations de ses titres Kuvera Développement, d'un droit de préemption et d'un droit de cession conjointe.

- Pendant toute la durée du pacte, un mécanisme est prévu en cas de changement de contrôle de l'un des deux actionnaires principaux de Kebexa Participations pour permettre à SNCF d'acquérir ou de faire acquérir les titres détenus pour l'actionnaire dont le contrôle a changé.

- SNCF Participations aura la faculté de demander à un tiers de première réputation de son choix de se substituer à elle dans le cadre de l'exercice de la promesse d'achat consentie à Kebexa Participations ou de la promesse de vente lui ayant été consentie par Kebexa Participations.

32.3.2. ENGAGEMENTS RELATIFS AUX DISTRIBUTIONS DE DIVIDENDES

Dans le cadre du pacte d'actionnaires tel que modifié par son avenant en date du 4 février 2010, SNCF Participations, Kebexa Participations, AXA Private Equity et CDPQ se sont engagées à approuver en assemblée générale la distribution chaque année d'un montant minimum de dividendes à verser par Kuvera Développement, sous réserve du respect des limites légales et d'un certain nombre de critères financiers.

Par ailleurs, SNCF Participations détient des actions de préférence émises par Kuvera Développement, auxquelles sont attachés des droits financiers privilégiés (montant de dividende prioritaire et droit à percevoir de façon prioritaire le boni de liquidation en cas de liquidation).

32.3.3. RELATIONS AVEC LES MANAGERS

Dans le cadre d'un pacte d'actionnaires signé le 20 avril 2007 entre les Managers et les actionnaires de Kuvera Développement modifié par voie d'avenant le 4 février 2010, les engagements suivants pour une durée de 15 ans ont été pris par SNCF Participations vis-à-vis des managers :

- En cas de transfert par Kebexa Participations de l'intégralité de ses titres Kuvera Développement, SNCF Participations et Kebexa Participations disposeront du droit de forcer les Managers à céder leurs titres Kuvera Développement (actions et bons de souscription d'actions ou BSA).

- Les managers consentent à SNCF Participations et Kebexa Participations une promesse de vente de leurs titres Kuvera Développement, qu'elles devront exercer conjointement à hauteur de 58,15% pour SNCF Participations et 41,85% pour Kebexa Participations. Les modalités de calcul du prix de cession dépendent de la date et des raisons du départ des Managers.

- SNCF Participations et Kebexa Participations consentent aux Managers une promesse d'achat sur toute la durée du pacte de leurs participations dans Kuvera Développement en cas d'invalidité permanente ou de décès. Cette promesse devra être exercée conjointement à hauteur de 58,15% pour SNCF Participations et 41,85% pour Kebexa Participations.

- Afin de garantir le remboursement du prêt d'un montant de 7,3 M€, à échéance 2016, consenti par la Banque Neufilize OBC à la société représentant les Managers, SNCF Participations consent à cette société une promesse d'achat partielle de titres Kuvera Développement qui lui permette de rembourser ce prêt et les intérêts correspondant. Cette promesse pourra être exercée directement par la Banque Neufilize OBC si le prêt n'était pas remboursé à son échéance. En contrepartie, la Banque Neufilize OBC consent une promesse de vente à SNCF Participations des titres qu'elle serait amenée à détenir du fait de la réalisation du nantissement de titres Kuvera Développement consenti par les Managers.

32.3.4. NANTISSEMENTS

En garantie du contrat de crédit signé le 24 mai 2007 entre Kuvera Développement, sa filiale Financière Keos, et un consortium de banques et modifié par voie d'avenant le 9 juin 2009, portant sur un contrat de prêt d'un montant maximum en principal de 395 M€ et une ouverture de crédits renouvelables pour un montant total maximum de 200 M€, les nantisements suivants ont été donnés au profit des établissements financiers :

- nantissement par Kuvera Développement de ses comptes bancaires
- nantissement par Kuvera Développement des titres Keolis

- nantissement par Keolis des titres Keolis UK.

32.3.5. GARANTIE DE PASSIF

Dans le cadre de l'apport d'EFFIA à Kuvera Développement, SNCF-P a consenti une garantie d'indemnisation à EFFIA Concessions portant sur un litige avec l'un de ses fournisseurs.

32.4. STVA

Dans le cadre de la mise en place chez STVA d'un accord de plan d'épargne d'entreprise dont les fonds sont gérés par Crédit Agricole Epargne Salariale, SNCF Participations s'est engagé à assurer la liquidité du FCPE STVA (créé pour l'occasion) dont l'actif est composé principalement d'actions de la société STVA.

33. TRANSACTIONS AVEC LES PARTIES LIEES

SNCF EPIC, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Considérant que l'objectif ultime de la norme IAS 24 est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre le Groupe et des tiers avec qui il entretient des liens privilégiés, le Groupe a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

Le groupe SNCF a retenu comme parties liées :

- l'Etat, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées ;
- les autorités organisatrices de transport ;
- RFF ;
- les sociétés HLM du Groupe ICF.

Seules les transactions réalisées par la SNCF sont présentées par la suite, les autres sociétés du Groupe ne réalisant pas d'opérations significatives avec des parties liées.

33.1. TRANSACTIONS MENEES AVEC L'ETAT

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'Etat, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport, qui sortent du régime de droit commun.

33.1.1. CONCOURS PUBLICS

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

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Subventions d'exploitation reçues	33	23
Contribution au SAAD	-	-
Contribution à la CPRP	-	1 472
TOTAL ETAT (central)	33	1 495

La variation de la contribution à la CPRP est expliquée en note 9.

33.1.2. SUBVENTIONS ENCAISSEES :

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

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

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Subventions d'investissement	1 131	1 354
TOTAL REGIONS	1 131	1 354

33.2. TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Les prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris STIF) comptabilisées en chiffre d'affaires se montent à 3 489 M€ pour l'année 2009 contre 3 344 M€ en 2008.

33.3. TRANSACTIONS REALISEES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

Les transactions réalisées par le groupe SNCF avec d'autres entreprises publiques (EDF, France Telecom, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché, à l'exception de celles réalisées de gré à gré avec RFF, pour qui SNCF reste à l'heure actuelle un des principaux clients.

Toutes les autres opérations réalisées par le Groupe avec des parties liées sont conclues à des conditions normales.

Soldes au bilan :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Créances nettes sur RFF (*)	1 147	414
Dettes RFF	444	367
Bilan RFF	703	47

(*) Soldes au bilan hors créance financière présentée séparément à l'actif du bilan.

Produits et charges :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Chiffre d'affaires réalisé avec RFF	4 333	4 062
Péages payés à RFF	3 026	2 882
Chiffre d'affaires net des péages	1 307	1 180

S'agissant de transactions entre parties liées dépendantes de l'Etat, le risque de crédit est considéré comme inexistant. Aucune créance douteuse n'est identifiée.

33.4. TRANSACTIONS AVEC LES SOCIETES HLM DU GROUPE ICF

Soldes au bilan :

en millions d'euros	31/12/2009	31/12/2008
Actifs financiers courants	3	1
Actifs financiers non courants	396	386
Passifs financiers courants	49	132
Passifs financiers non courants	-	-
Bilan Parties liées	350	256

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordées par SNCF et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 124 M€ (120 M€ en 2008) et sont inclus dans les actifs disponibles à la vente (cf. note 9).

Les passifs financiers correspondent aux placements effectués par les filiales ESH chez ICF.

Les transactions avec les sociétés HLM ne sont pas significatives au compte de résultat.

33.5. TRANSACTIONS AVEC LES SOCIETES MISES EN EQUIVALENCE

Les transactions avec les sociétés mises en équivalence ne sont pas significatives.

34. REMUNERATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité de Direction du Groupe SNCF. Leur rémunération imposable cumulée s'élève à :

	31 décembre 2009	31 décembre 2008	Variation
Nombre de dirigeants concernés	13	15	2
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	12	12	-
Rémunération totale en M€	4	4	0

35. LITIGES

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

CONTENTIEUX LIE A LA CONCURRENCE

Les sociétés Karavel, Promovacances.com, Lastminute et Switch ont respectivement saisi le Conseil de la concurrence les 5 août 2002, 25 juin 2004 et 4 avril 2007 de plaintes relatives à des pratiques mises en oeuvre dans le secteur des voyages en ligne entre le groupe SNCF et Expédia.

Suite à la procédure de non contestation des griefs (article L 462-2 III du code de commerce) dans laquelle la SNCF s'était engagée pendant l'été 2008 et après les audiences du Conseil de la concurrence intervenues les 2 et 9 décembre 2008, le Conseil de la concurrence a rendu le 5 février 2009 sa décision. Aux termes de celle-ci, SNCF est condamnée à une sanction pécuniaire de 5 M€. Le Conseil de la concurrence a par ailleurs pris acte des engagements souscrits par le groupe SNCF en soulignant dans son communiqué de presse qu'ils donneront une meilleure visibilité aux entreprises ferroviaires qui arriveront sur le marché à l'ouverture de la concurrence au transport international de voyageurs.

SNCF n'a pas fait appel de la décision du Conseil de la concurrence, ce qui n'a pas été le cas de Expédia et de Karavel. De ce fait, la SNCF a présenté, le 10 avril 2009, une demande de jonction volontaire à l'instance, procédure ouverte lorsque le recours risque d'affecter les droits et charges des autres parties à l'instance devant l'Autorité de la concurrence. L'arrêt de la Cour d'Appel a été rendu le 23 février 2010, confirmant la décision du Conseil de la Concurrence du 5 février 2009.

36. EVENEMENTS POST-CLOTURE

36.1. PRISE DE CONTROLE A 100% D'ERMewa

La branche SNCF Geodis du Groupe a annoncé fin juin 2009 avoir affirmé sa position au sein du capital du loueur de wagons et de conteneurs Ermewa. La prise de contrôle à 100% du groupe Ermewa antérieurement détenu à 49,6% marque la volonté de la branche de renforcer son positionnement sur le métier des gestionnaires d'actifs en proposant directement aux chargeurs des offres variées. Cette opération a été finalisée le 2 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission Européenne. Cette autorisation est assortie de l'engagement pris par SNCF de céder la participation dans TMF (commissionnaire de transport de produits céréaliers) ainsi que le parc de 1100 wagons céréaliers détenus actuellement par Ermewa.

36.2. OPERATION DE RAPPROCHEMENT ENTRE KEOLIS ET EFFIA

En mars 2009, Keolis, entreprise associée du Groupe, a initié une opération de rapprochement avec EFFIA, filiale à 100% de SNCF. L'ambition de Keolis est de s'appuyer sur les compétences d'EFFIA pour déployer de nouveaux services de mobilité (autopartage, voitures électriques, vélos et autres modes doux) et favoriser une meilleure interaction avec les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains. SNCF devrait apporter les titres EFFIA (hors EFFIA Services) à Kuvera, le holding de contrôle de Keolis. En raison du paiement en titres, la SNCF devrait détenir à l'issue de l'opération 56,7% du capital de Keolis, tandis que la part des actionnaires financiers sera ramenée de 51,5% à 40,8%.

Cette opération a été finalisée le 4 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission Européenne pour une prise de contrôle conjoint. Cependant, compte tenu de l'existence de droits de votes potentiels immédiatement exerçables par le Groupe dès la date de réalisation de l'opération, le groupe Keolis sera consolidé par intégration globale en 2010.

36.3. CREATION DE FUTUR EUROSTAR

En 2010 Eurostar change de statut et devient une entreprise ferroviaire gérée par SNCF et ses partenaires London and Continental Railways (LCR) et Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB).

Ce changement de statut s'accompagne de la prise de contrôle d'Eurostar par SNCF ; le capital est réparti de la manière suivante : 55% pour SNCF, 40% pour LCR et 5% pour SNCB.

Cette transformation simplifie les structures juridiques en passant d'un mode de coopération à la création d'un opérateur ferroviaire à part entière, permettant ainsi à Eurostar de faire face à la concurrence.

36.4. EMISSION D'EMPRUNT OBLIGATAIRE

Le groupe SNCF a lancé une émission d'un emprunt obligataire de 750 M€ à 15 ans. La clôture de ce tirage a eu lieu le 19 février 2010.

37. PERIMETRE**37.1. NOMBRE DE SOCIETES CONSOLIDEES**

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Sociétés intégrées globalement	515	445	70
Sociétés intégrées proportionnellement	78	75	3
Sociétés mises en équivalence	319	313	6
Périmètre total	912	833	79

37.2. PERIMETRE DETAILLE

Méthodes de consolidation :

- IG : Intégration Globale
- IP : Intégration Proportionnelle
- ME : Mise en Equivalence
- NC : Non Consolidée

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Société	M	PC	PI	PC	PI		Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
		Année N	Année N	Année N-1	Année N-1					Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
SOCIETE MERE							Mexistra	MEX	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
							MVA Asia	HK	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
SNCF	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		MVA Beijing	CHN	ME	25,00	17,93	25,00	17,93
							MVA Consulting Group	GB	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
SNCF VOYAGES							MVA Hong Kong Limited	HK	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
							MVA limited	GB	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
A2C	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		MVA Shenzhen	HK	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
ALLEO	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		MVA Singapour	SIN	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Artesia	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		MVA Thaïlande	THAI	IP	49,99	35,86	49,99	35,86

Brit Cities Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		RWPM Saoudi Arabia	AR.S	IP	21,75	13,85	21,75	13,85
CRM Services	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SNCF Internation al	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Elipsos	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		SNSR - PMA JV Saoudi Arabia	AR.S	IP	21,75	13,85	21,75	13,85
Eurostar Group	IG	62,00	62,00	62,00	62,00		SOGET	USA	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
French Rail Incorporated	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SOTEC Ingénierie	FR	IP	32,50	23,31	32,50	23,31
French Railways Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Algérie	ALG	IP	50,00	35,75	0,00	0,00
French Travel Service	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Asia Pacific Ltd	HK	IP	45,00	32,28	45,00	32,28
GIE SysRailData	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Consulting	USA	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
IDTGV	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Consulting Co Ltd	CHI	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Intercapital Regional Rail Ltd	ME	35,00	35,00	35,00	35,00		Systra Inc	USA	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
L'Agence Voyages- snecf.com	IG	50,10	50,10	50,10	50,10		Systra Ingeneria SL	ESP	IP	47,50	34,07	47,50	34,07
Lyria	IP	74,00	74,00	74,00	74,00		Systra Ltd	GB	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
NTV	ME	20,00	20,00	20,00	20,00		Systra Maroc	MAR	IP	49,90	35,79	49,90	35,79
Parvis	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Mobility	VEN	IP	50,00	35,87		
Rail Europe Bénélux	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra MVA India Pte Ltd	INDE	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Rail Europe Deutschland	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Philippine s	PHIL	IP	32,97	23,65	32,97	23,65
Rail Europe Espana	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra SA	FR	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Rail Europe Group Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Singapore Pte Ltd	SIN	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Rail Europe Groupe Inc	IG	88,00	88,00	88,00	88,00		Systra Sotecn Spa	ITA	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Rail Europe Italia	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Systra Venezuela	VEN	IP	50,00	35,87	50,00	35,87
Rail Europe Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SYSTR CADE	CHL	IP	25,00	17,93	25,00	17,93
Rail Europe Suisse	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Taylor Raynault Amar & Associate Ltd	CAN	IP	39,29	28,59	39,29	28,59
Rail Solutions SAS	IG	100,00	100,00	0,00	0,00		FONCTIONS COMMUNES ET PARTICIPATIONS						
RailLink bv	ME	25,00	25,00	25,00	25,00								
Railteam bv	ME	25,00	25,00	25,00	25,00		Eco- Mobilité Partenaires SAS	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
RE 4A	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		Espaces Ferroviaire s Aménage ment	FR	IG	99,99	99,99	99,99	99,99
SAM Paris Nord	IG	60,00	60,00	60,00	60,00		Espaces Ferroviaire s Résidence s du Rail	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SVI srl	IG	100,00	100,00	0,00	0,00		Espaces Ferroviaire s Transactio ns	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Thalys International	IP	62,00	62,00	62,00	62,00		EUROFI MA	SUI	ME	22,60	22,60	22,60	22,60

[illegible]

SNCF PROXIMITES							Ceyte Tourisme Méditerran ée	FR	ME	45,37	45,27	45,38	45,28
							Cie Bus Alençonna is - Cobal	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Canal TP	IG	100,00	86,34	74,97	86,34		Cie Maritime Penn Ar Bed	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Effia (holding)	IG	99,99	99,99	99,99	99,99		Cie Tpts Méditerran éens	FR	ME	45,15	45,06	45,15	45,06
Effia Concessions	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		CINTRA	ESP	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Effia MTI	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		CINTRAL	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Effia Services	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		City Liner	BEL	ME	45,20	32,00	45,20	32,00
Effia Stationnement et Mobilité	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		City Trafik	DAN	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Effia Synergie	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		Citypendel n	SUE	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Effia Transport	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		Compagni e du Blanc Argent	FR	ME	45,11	45,01	45,11	45,01
Quiberon Stationnement	IG	52,00	51,99	52,00	51,99		CSG Commuter Security	SUE	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
RITMx SAS	IG	100,00	97,30	100,00	97,30		Delion Tourisme	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
S.E.G.	IG	100,00	99,99	100,00	99,99		Devillairs	FR	ME	45,34	45,24	45,34	45,24
Transferis	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		Easybus	GB	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
							Eltebe	BEL	ME	45,38	45,28		
Groupe Keolis Mis en équivalence							Entreprise Charles Caron	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Kuvera Développement (société mère)	ME	45,38	45,38	45,38	45,38		Entreprise Philippe Détré	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Filiales intégrées en IG chez Kéolis							Etablissem ent Via Autoroute	FR	ME	45,28	45,28	45,28	45,28
Aerobag	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Etasse Tourisme	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Aerolignes	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Etasse Voyages	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Aerolis	ME	22,74	22,69	22,64	22,60		Eurobahn Verkers Services Gmbh	ALL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Aéroport Angers Marce	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Eurobus Holding	BEL	ME	28,94	32,08	28,94	32,08
Aéroport de Troyes Barbèrey	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Eurobussi ng Airport	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Aerosat	ME	38,57	38,49	38,57	38,49		Eurobussi ng Vlaandere n	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Airelle	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Eurobussi ng Wallonie	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
ALPHACARS	ME	45,38	45,28				Financière Keos	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,38
ALPHAMECA	ME	45,38	45,28				Fjord l Partner AS	NOR	ME	23,14	23,09		
Athis Cars	ME	45,13	45,03	45,13	45,03		Flanders Bus	BEL	ME	45,38	45,28		
Autobus de Genval	ME	45,38	32,14	45,38	32,14		Flanders Coach Group	BEL	ME	45,38	45,28		
Autobus Dony	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Garage du Perron	FR	ME	45,26	32,03	45,26	32,03
Autobus Dujardin	ME	45,38	32,08	45,38	32,08		Garrel et Navarre	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autobus Lienard	ME	45,38	32,24	45,38	32,24		Gep Vidal	FR	ME	45,37	45,27	45,37	45,27

Autobussen Monsereze-Verhenne	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		GIE Centre Cars	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autocars Charriere Fils	ME	45,15	45,06	45,15	45,06		Gie Orset	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autocars Corre	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Gino Tours	BEL	ME	45,38	45,28		
Autocars Delion SAS	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Groupe Orleans Express	FR	ME	34,04	33,96	34,04	33,96
Autocars H. Pire	ME	45,38	32,08	45,38	32,08		Heyerick	BEL	ME	45,38	45,28		
Autocars Jean Vandermeersch	ME	45,38	45,28				Institut Keolis	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autocars Planche	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Interhone	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autocars Roche	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Intrabus Orly	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Autocars Valenciennois	ME	43,56	43,47	43,56	43,47		Jobard et Cie	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Belbus	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		KDR Victoria Pty Ltd	AUS	ME	23,14	23,09		
Brussels City Tours	ME	22,69	16,04	22,69	16,04		Keolis	FR	ME	45,28	45,28	45,28	45,28
Bus Immo	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Abbeville	FR	ME	44,94	44,84	44,94	44,84
Bus Inter	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Agen	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Busslink	ME	31,77	31,70	31,77	31,70		Keolis Aix Les Bains	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
C.T.A. Valentinoise	ME	45,34	45,25	45,35	45,25		Keolis America Inc.	USA	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cannaise de service	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Angers	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cardona-Deltenre	ME	45,38	32,13	45,38	32,13		Keolis Arles	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Adour	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Armor	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Drôme	ME	45,35	45,25	45,35	45,25		Keolis Artois	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Est	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Atlantique	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Internationale Développement	ME	45,38	45,28				Keolis Auch	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Littoral	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Aude	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cariane Loiret	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Australie Pty	AUS	ME	45,38	45,28		
Cariane Multimodal International	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Bassin de Thau	FR	ME	45,29	45,19	45,29	45,19
Cars Blot	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Besançon	FR	ME	45,36	45,27	45,33	45,23
Cars de Bordeaux	ME	45,38	45,28	45,38	45,21		Keolis Blois	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Cars Planche Cottin Prioux	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Bordeaux	FR	ME	45,37	45,27		

Société	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1	Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Keolis Bourgogne	ME	44,93	44,83	44,93	44,83	Keolis UK	GB	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Brest	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Keolis Urbest	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Caen	ME	44,84	44,74	44,84	44,74	Keolis Val d' Oise	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Cahors	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Keolis Val de Maine	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Calvados	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Keolis Val de Saone	FR	ME	45,38	44,87	45,38	44,87
Keolis Canada Inc	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Keolis Vesoul	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Centre	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Keolis Vlaandere n	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Chalons-en-Champagne	ME	44,11	44,01	44,05	43,96	Keolis Voyages	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Charentes Maritime	ME	43,17	43,08	43,08	43,08	Keolis Yvelines	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Chateauroux	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	L.I.M. Collard-Lambert	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Châtelleraut	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Cars de Camargue	FR	ME	44,94	44,85	44,94	44,85
Keolis Cherbourg	ME	45,31	45,22	45,31	45,22	Les Cars du Bassin de Thau	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Concarneau	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les cars Roannais	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Conseil et Projets	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Cars Tixier	FR	ME	45,38	45,28	45,28	45,28
Keolis Deutschland Berlin	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Courriers Catalans	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Deutschland COKG	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Courriers d' Ile de France	FR	ME	45,38	45,28	45,35	45,26
Keolis Deutschland Verwaltung	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Courriers Du Midi	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Dijon	ME	45,00	44,90	45,08	44,98	Les Courriers Mosellans	FR	ME	45,38	45,28	45,36	45,27
Keolis Drouais	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Les Transports Dunois	FR	ME	45,38	45,28	45,28	45,28
Keolis Emeraude	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Loisirs et Voyages	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis en Cévennes	ME	43,16	43,06	43,16	43,06	Lussiez Tourisme	FR	ME	44,93	43,04	44,93	43,04
Keolis Espagne	ME	45,38	45,28	45,38	45,28	Luxbus	CAN	ME	45,38	45,28	45,38	45,28

Keolis Eure	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Millau Cars	FR	ME	45,32	45,22	45,32	45,22
Keolis Eure et Loire	ME	45,28	45,18	45,28	45,18		Monnet Tourisme	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Garonne	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Monts Jura Autocars	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Gascogne	ME	45,38	45,28	45,38	45,22		N. V. Autob. Bronckaers Hamont	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Gironde	ME	45,28	45,28	45,24	45,14		N. V. Autobusbedrijf Bronckaers	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Givors	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		N. V. Autobusse n De Reyes	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Grand Tarbes	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		N. V. Garagebedrijf Bronckaers	BEL	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis La Roche sur Yon	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		NV Aotocars De Boeck	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Languedoc	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		NV De Boeck Invest	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Laval	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Pacific Car	FR	ME	45,38	45,28	45,17	45,08
Keolis Littoral	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Prioris	FR	ME	29,95	29,89	29,95	29,89
Keolis Lorient	ME	45,35	45,25	45,35	45,25		Ramoudt Tours	BEL	ME	45,38	45,28		
Keolis Lyon	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Reizen de Ra	BEL	ME	45,38	45,28		
Keolis Maritime	ME	44,93	44,83	45,33	45,24		Reniers & C°	BEL	ME	22,70	22,65	45,38	45,38
Keolis Marmande	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S.A.D.A.R	FR	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Montargis	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S.N.C.O.A	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,18
Keolis Montélimar	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S. N. T. Comett	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Montluçon	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S. T. 2. L. Westell	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Morlaix	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S.T.A.V.S.	FR	ME	45,24	44,91	45,24	44,91
Keolis Narbonne	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S. T. C. (Cagnes)	FR	ME	45,35	45,25	45,35	45,25
Keolis Nevers	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S.T.E.F.I. M.	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Nordic	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SA ABC Cars	FR	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Oise	ME	45,37	45,28	45,37	45,28		SA Sap Drogoul	FR	ME	45,00	44,90	45,00	44,87
Keolis Pays de Montbelliard	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SAP Cariane Provence	FR	ME	45,32	45,22	45,32	45,22
Keolis Pays Nancéen	ME	45,38	45,28				Satracom	BEL	ME	45,38	32,09	45,38	32,09
KEOLIS RHONE	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SCAC	FR	ME	45,37	45,27	45,37	45,27
Keolis Provence	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SCAC Bagnis	FR	ME	23,14	23,09	23,14	23,09
Keolis Pyrénées	ME	43,18	43,09	43,18	43,09		SCE A14	FR	ME	23,13	23,08	23,13	23,08
Keolis Quimper	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SEA Albert-Picardie	FR	ME	23,12	23,07	23,12	23,07
Keolis Rennes	ME	45,31	45,21	45,31	45,21		Setver	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Réseau Départemental Sud Oise	ME	45,38	45,28				SFD	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Saint Brieuc	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Sivet Voyages	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28

Keolis Saint Malo	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Société d'exploitation des Cars Coudert	FR	ME	45,38	45,28		
Keolis Saintes	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Sodetrav	FR	ME	43,14	43,05	43,14	43,05
Keolis Seine et Eure	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SOFITRA	FR	ME	45,38	45,28	45,28	45,28
Keolis Seine Maritime	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SOMAP	FR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28
Keolis Somme	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Sophibus	FR	ME	45,38	32,13	45,38	32,13
Keolis Touriscar Ain	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Sotragaume	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Keolis Tours	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SPRL Taxis Melkior	BEL	ME	45,38	32,08	45,38	32,08
Société	M	PC	PI	PC	PI		Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
		Année N	Année N	Année N-1	Année N-1					Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
SPRL Truck Bus Repair	ME	45,38	32,09	45,38	32,09		First / Keolis Transpennine Ltd	GB	ME	20,42	20,38	20,42	20,38
SPRL Voyages F. Lenoir	ME	45,38	32,13	45,38	32,13		Govia	GB	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
SPRL Voyages Frédéric Lenoir	ME	45,38	32,09	45,38	32,09		London&South Eastern Railway - LSER	GB	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
STA	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		New Southern Railway	GB	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
STA Creilloise	ME	45,24	45,15	45,24	44,98		Orgebus	FR	ME	22,69	22,52	22,69	22,52
STCAR	ME	45,38	44,90	45,38	44,87		S, T, A, Chauny	FR	ME	22,69	22,64	22,69	22,64
Sté des tpts urbains d'Oyonnax	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SLIVIA INC	USA	ME	18,15	18,11	18,15	18,11

Sté Expl. Etab. Lenegre	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Société d'Exploitation de l'Aéroport de Quimper Cornouaille	FR	ME	22,69	22,64		
Sté Rennaise Tpts et Services	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Southern Railway Ltd	GB	ME	15,88	15,85		
Sté urbaine d'Arras	ME	45,11	45,01	45,11	45,01		Syntus	NLD	ME	22,69	22,64	22,69	22,64
Sté Tpt Région Boulogne	ME	45,38	45,28	45,37	45,27		Thameslink	GB	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
Sté Tpts Agglom. Chartraine	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Trans Pistes	FR	ME	18,15	18,11	18,15	18,11
Sté Tpts Commun Nimois	ME	45,38	45,28	45,25	45,16		Transévry	FR	ME	17,89	17,85	17,89	17,85
Sté Tpts Robert	ME	45,31	45,21	45,31	45,21		West Midlands	GB	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
Sté Transports Services Aéroportuaires	ME	45,38	45,28	45,38	45,28								
STUV	ME	23,09	23,04	23,09	23,04		Filiales intégrées en ME chez Kéolis						
SVTU	ME	45,38	45,28	45,36	45,26		Netlog	FR	ME	14,98	14,94	14,98	14,94
T.C.M. Cars	ME	45,38	32,08	45,38	32,08		Passerelle CDG	FR	ME	15,43	15,40		
T.S.B.	ME	45,38	32,14	45,38	32,14		Scodec	FR	ME	15,88	15,85	15,88	15,85
TDM	ME	45,38	45,28				T.I.C.E.	FR	ME	8,51	8,49	8,51	8,49
Tixier Voyages	ME	45,38	45,28	45,28	45,28								
Tourisme garage vermot	ME	45,36	45,26	45,36	45,26		Filiales non intégrées chez Kéolis						
TPN Voyages	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Aéroport de Clermont Ferrand Auvergne	FR	NI	0,00	0,00	22,69	22,64
TPR	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Cariane SA	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,38
Tpt de la Brière	ME	27,14	27,08	27,14	27,08		Cars Sylvestre	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,28
Tpts Commun Metropole Lilloise	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		CFTV	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,38
Tpts Evrard	ME	45,38	45,28	45,21	45,11		Cie Tpts De l'Artois	FR	NI	0,00	0,00	45,28	45,28
Tpts Paris Nice	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		EOLE	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,38
Train Bleu St Marcellin	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Keolis Gohelle	FR	ni	0,00	0,00	45,28	45,28
Trans Val de Lys	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Les courriers normands	FR	NI	0,00	0,00	45,28	45,28
Transetude	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		S,E,A,G	FR	NI	0,00	0,00	22,69	22,64
Transholding	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SEACA	FR	NI	0,00	0,00	22,69	22,64
Transorly	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		TVB	FR	NI	0,00	0,00	45,38	45,28
Transports George's	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		SNCF GEODIS						
Transports Lambin	ME	45,38	32,18	45,38	32,18								
Transports Penning	ME	45,38	32,09	45,38	32,10		A.A.T.	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Transports Urbains de Reims	ME	44,69	44,60	44,69	44,60		AFA	ITA	IP	50,00	50,00	50,00	50,00
Transroissy	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Agrofreight	AUT	ME	25,00	12,27	25,00	12,27
Transthermal	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Ain Express	FR	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Transtub	ME	45,33	45,23	45,33	45,23		Aisne Express	FR	IG	100,00	99,93	100,00	99,93
Var Tour	ME	45,13	42,81	45,13	42,81		Akidis	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Via Autoroute	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		AKIEM	FR	IG	100,00	100,00		

Via Normandie	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		ALLHANN D Allgemein e Warenhan delsges, mbH	ALL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages Autocars Services	ME	45,38	45,28	44,78	44,68		Alpes Maritimes Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages Buchet	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Arca	FR	IG	100,00	100,00		
Voyages Chargelegue	ME	45,38	45,28	45,28	45,28		Artois Express	FR	IG	49,90	49,90	49,90	49,90
Voyages Dourlens	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Ateliers d'Orval	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Voyages Lambin	ME	45,38	32,21	45,38	32,21		Audas Distributio n	FR	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Voyages MONNET	ME	45,38	45,28	45,38	45,28		Aveyron Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Voyages Nicolay	ME	45,38	32,11	45,38	32,10		Batrans	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
VS Voyages	ME	45,38	45,28	45,38	45,14		Blazy	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
VTs Roissy	ME	45,38	45,28	45,38	45,38		BM Chimie	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
West Belgium Coach Company	ME	45,38	45,28				BM Luxembou rg	LUX	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
							BM Services	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Filiales intégrées en IP chez Kéolis							BM Virolle	FR	ME	35,50	35,50	35,50	35,50
C,T,C,O,P,	ME	22,69	22,64	22,69	22,64		Bouches du Rhône Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Extortalbahn	ME	34,04	33,96	34,04	33,96		Bourgey Montreuil (Holding)	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
First / Keolis Holdings Limited	ME	20,42	20,38	20,42	20,38		Bourgey Montreuil Alimentair e	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
First / Keolis Transpennine Holding Ltd	ME	20,42	20,38	20,42	20,38		Bourgey Montreuil Alsace	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Société	M	PC	PI	PC	PI		Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
		Année N	Année N	Année N-1	Année N-1					Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
Bourgey Montreuil Aquitaine	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson SAS	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Bourgey Montreuil Atlantique	IG	99,97	99,97	99,97	99,97		Calberson Seine et Marne	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Automotive Est	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Seine-Saint-Denis	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Automotive Ouest	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Slovakia	SLO	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Auvergne	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Slovensko s.r.o. (Euro)	SLO	IG	100,00	100,00	0,00	0,00
Bourgey Montreuil Deutschland	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Sotrab	FR	IG	100,00	100,00		
Bourgey Montreuil Equipement 1	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Sud-Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Equipement 2	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calberson Yvelines	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Equipement 3	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calopérati on	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Francilienne	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Calvados Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Ile de France	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Car & Commercial	GB	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Bourgey Montreuil Italia	IG	99,75	99,75	99,75	99,75		Car & Commercial deliveries	GB	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Bourgey Montreuil Limousin	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Car & Commercial land	GB	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Bourgey Montreuil Lorraine	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Cargo Docks	ITA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Nord	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Cargo Link AB	SUE	IG	93,89	93,89	93,89	93,89
Bourgey Montreuil Normandie	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		CFD Industrie	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Bourgey Montreuil Picardie	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Challenge International Belgium	BEL	IG	99,98	94,99	99,98	94,99
Bourgey Montreuil Presse	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Challenge International Méditerranée	FR	IG	100,00	95,00	100,00	95,00
Bourgey Montreuil Provence	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Challenge International SA	FR	IG	95,00	95,00	95,00	95,00
Bourgey Montreuil Rhône-Alpes	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Challenge Overseas Caraïbes	FR	IG	65,98	62,68	65,98	62,68
Bourgey Montreuil Savoie	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Chaveneau Bernis Transport	FR	IG	99,98	72,40	99,92	72,32
Bourgey Montreuil Spécialités	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Chemfreight GmbH	AUT	IP	24,80	24,55	24,80	24,55
Brixia Zust S.r.l	NI	30,00	30,00	30,00	30,00		Cical	FR	ME	24,79	18,40	24,00	18,00
C.A.A.T.	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Cobatrans	FR	IG	96,00	78,80	96,00	78,80
C.W.S.	ME	33,93	33,93	33,93	33,93		Cofital	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
CADEFER	ME	20,00	20,00	20,00	20,00		Cogewip	FR	IG	100,00	80,51	100,00	80,51
Calberson Alsace	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Compagnie des Conteneurs Réservoirs	FR	IP	49,60	49,08	49,60	49,08
Calberson Ardennes	IG	99,90	99,90	99,90	99,90		Compagnie Européenne de Services	R.TCH	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Armorique	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Compagnie Modalohr Express Holding	FR	IG	50,98	50,98	50,98	50,98

Calberson Aube	IG	100,00	99,76	95,02	95,02		Coquelle Gourdin	FR	IG	98,33	98,32	98,33	98,30
Calberson Autun	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Creneau SA	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Auvergne	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		CTC	FR	IG	73,07	66,38	73,07	66,35
Calberson Bretagne	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Dieter Liesenfeld GmbH	ALL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Croatia - 4PL	IG	100,00	100,00				Districhrono	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Eure et Loir	IG	99,04	99,04	99,04	99,04		Drôme Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Europe Ile-de-France	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		DUSOLIE R 79 Express	FR	IG	100,00	99,94		
Calberson Europe Nord	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Dusolier Calberson	FR	IG	99,94	99,94	99,94	99,94
Calberson Europe Rhône-Alpes	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ecorail	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson F.M.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Edifret	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson GE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Egerland France	FR	IG	51,00	49,90	51,00	49,90
Calberson Grèce	IG	52,00	52,00	52,00	52,00		Ermechem	FR	IG	99,96	99,96	66,59	49,62
Calberson Hainaut	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Erme fret Berlin	ALL	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Ile de France	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Erme fret Italie	ITA	IP	66,23	65,89	66,23	65,89
Calberson International	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa (Berlin)	ALL	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Location	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa (Genève)	SUI	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Loiret	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa (Paris)	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Lorraine	IG	100,00	99,98	100,00	99,98		Ermewa Ferroviaire	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Méditerranée	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa France	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Moselle	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa Iberica	ESP	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Normandie	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa Intermodal	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Oise	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Ermewa investissements	FR	IP	49,60	25,05	49,60	49,10
Calberson Paris	IG	100,00	100,00	99,99	99,99		Euromatic Belgium	BEL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Calberson Paris Europe	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Eurotainer Asie	SIN	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Picardie	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Eurotainer Inc	USA	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Rhône Alpes	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Eurotainer SAS	FR	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Romania	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Eurotainer Shanghai	CHI	IP	49,60	49,10	49,60	49,10
Calberson Romania (devise RON) - 4PL	IG	100,00	100,00				EVS	FR	IP	34,79	36,09	34,79	36,09
Calberson Roussillon	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Exceed AB	SUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Société	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1		Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Exceed Denmark A/S	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Global Solutions Philippines	PHIL	IG	100,00	100,00		
Exceed Finland Oy	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Global Solutions Spain	ESP	IG	100,00	100,00		
Exceed Sweden AB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Global Solutions Switzerland	SUI	IG	100,00	100,00		
Express Seine et Marne	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Global Solutions UK	GB	IG	100,00	100,00		
Férfos	IP	49,60	49,10	49,60	49,10		Geodis Global Solutions Venezuela	VEN	IG	100,00	100,00		
Feron de Clebsattel	IG	99,97	99,95	99,97	99,97		Geodis Holding BV	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ferrus Immo	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Geodis Holding Italia	ITA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Financière Ermewa	IP	49,60	49,10	49,60	49,10		Geodis Holding Japan	JPN	IG	100,00	100,00		
Flandre Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Holdings UK Limited	GB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Fondimare	IG	100,00	95,00	100,00	95,00		Geodis Iberia	ESP	IG	100,00	100,00	99,44	99,44
Fortec Distribution Network Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Ile-de-France Service	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
France Location Distribution	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Immobiliare Italia	ITA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
France Toupie Location	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis International	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
France Wagons	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Interservices	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
FREIGHT EUROPE UK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Ireland Ltd	IRL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Freight Management France S.A.S	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Froidcombi	IG	49,00	49,00	49,00	49,00		Geodis Logistics Belgium NV	BEL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Gard Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Champagne-Ardenne Est	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Gemafer	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Euromatic	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Europarts	FR	IG	100,00	100,00	99,97	99,97
Geodis Afrique	NI	0,00	0,00	100,00	99,99		Geodis Logistics Ile-de-France	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis America (DEL)	IG	100,00	100,00				Geodis Logistics Maroc	MAR	IG	99,87	99,87	99,90	99,89
Geodis America Inc	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Méditerranée	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Antilles	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Geodis Logistics Nord	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Automotive Nord	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Nord Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Belgium NV	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Rakotrans	IG	52,00	52,00	52,00	52,00		Geodis Logistics Polska	POL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Réseau	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Rhône-Alpes	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis BM Unitrans	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Logistics Spain	ESP	IG	100,00	100,00	100,00	99,44
Geodis Calberson Bosphorus Lojistik AS	IG	100,00	100,00	51,00	41,86		Geodis Logistics Sud	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Hungaria 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Logistics Sud-Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis calberson Lipetsk	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		Geodis Magyarorszag Logisztika i Kft	HON	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson midi Pyrénées	IG	100,00	100,00				Geodis Networks	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Paris Normandie	IG	100,00	100,00				Geodis Networks 4PL	FR	IG	100,00	100,00		
Geodis Calberson Polska SP zoo 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Nova Logistics	BEL	IG	60,00	60,00		
Geodis Calberson RUS	IG	100,00	100,00				Geodis Oil and Gaz	FR	IG	100,00	100,00	100,00	99,99
Geodis Calberson s.r.o. 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas (Taiwan) Ltd	TWN	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Calberson Slovensko 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas (Thailand) Ltd	THAI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Cameroun	IG	90,18	90,17	90,18	90,17		Geodis Overseas Hong Kong-4PL	HK	IG	100,00	100,00		
Geodis Co. Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas Hong-Kong Ltd	HK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Geodis Côte D'Ivoire	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Geodis Overseas India	INDE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Deutschland	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas international Forwarding - 4PL	CHN	IG	100,00	100,00		
Geodis Division Messagerie Services	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas International Freight Forwarding	CHI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Freight Forwarding	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas Maroc	MAR	IG	100,00	99,99	100,00	99,99
Geodis Freight Management	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas Mexico	MEX	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Geodis Gestion Immobilière	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Overseas Polynésie	POL. FR	IG	100,00	100,00	93,85	93,84
Geodis Global Logistik Hizmeller	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas PT Indonesia	INDO	IG	100,00	100,00	90,00	90,00
Geodis Global Solution Ireland	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas Pte Ltd	SIN	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solution Israel	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas Réunion	FR	IG	89,96	89,96	89,95	89,94
Geodis Global Solutions Argentina	IG	100,00	100,00				Geodis Overseas Transport (Thailand)	THAI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Société	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1		Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Geodis Global Solutions Australia	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Netherlands B.V.	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Austria	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson New Zealand - 4PL	N. ZEL	IG	100,00	100,00		
Geodis Global Solutions Belgium NV	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Norway - 4PL	NOR	IG	100,00	100,00		

Geodis Global Solutions Canada	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Norway AS	NOR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Colombia	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Overseas AB	SUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Corporate	IG	100,00	100,00	0,00	0,00		Geodis Wilson Peru - 4PL	PER	IG	100,00	100,00		
Geodis Global Solutions Germany	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Peru S.A.	PER	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Italy	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Projects USA, Inc	USA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Japan	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Pty Ltd Australia	AUS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Global Solutions Mexico	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Qatar LLC	QAT	IG	70,00	70,00	70,00	70,00
Geodis Overseas Tunisie	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		Geodis Wilson Rotterdam B.V.	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Overseas India - 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Shanghai - 4PL	CHN	IG	100,00	100,00		
Geodis Projets	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Geodis Wilson Shanghai Ltd.	CHI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis SA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson Singapore - 4PL	SIN	IG	100,00	100,00		
Geodis Sénégal	NI	0,00	0,00	100,00	99,99		Geodis Wilson South Africa - 4PL	AFS	IG	100,00	100,00		
Geodis solucoes Globais de Logistica do Brasil	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Spain	ESP	IG	100,00	100,00	100,00	99,44
Geodis Solutions	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson Sweden - 4PL	SUE	IG	100,00	100,00		
Geodis Tanger Méditerranée	IG	100,00	100,00				Geodis Wilson Sweden AB	SUE	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Tchad	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Geodis Wilson Tai - 4PL	THAI	IG	100,00	100,00		
Geodis Trate S.r.l	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson Taiwan - 4PL	TWN	IG	100,00	100,00		
Geodis UK Ltd	NI	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson Thailand Ltd.	THAI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Vitesse Netherlands BV	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		Geodis Wilson UAE L.L.C	E.A.U	IG	80,00	80,00	80,00	80,00
Geodis Wilson Argentina S.A.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson UK Ltd	GB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Australia Holdings Pty Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson USA Inc.	USA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Bangladesh Ltd	IG	60,00	60,00	60,00	60,00		Geodis Wilson Vietnam Ltd	VNM	IG	51,00	51,00		

Geodis Wilson Belgium N.V.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson, South Africa (Pty.) Ltd.	ZAF	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Canada Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodis Wilson. New Zealand Ltd	N.ZEL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Chile - 4PL	IG	100,00	100,00				Geodis Züst Ambrosetti	ITA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Chile S.A.	IG	99,50	99,50	99,50	99,50		Geodis Züst Ambrosetti S.p.A.	ITA	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Combined Logistics HK Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geodisglobal, Solucoes Globais de Logistica	PORT	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Denmark - 4PL	IG	100,00	100,00				GeodisGlobal Solutions Netherlands BV	PB	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Denmark A/S	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geoparts	FR	IG	100,00	100,00	0,00	0,00
Geodis Wilson Far East Ltd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Geosiap Cameroun	CAM	IG	100,00	100,00	100,00	99,99
Geodis Wilson Finland - 4PL	IG	100,00	100,00				GIE BM Combi	FR	IG	100,00	99,95	100,00	99,95
Geodis Wilson Finland Oy	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		GIE France Express	FR	IG	76,29	74,50	73,20	71,35
Geodis Wilson France	IG	100,00	100,00	99,99	99,99		GIE Prisme	FR	IG	100,00	100,00		
Geodis wilson Freight Management - 4PL	IG	100,00	100,00				Giraud CEE	FR	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Freight Management Holdings AB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Giraud Finland Oy	FIN	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Freight Management Sdn Bhd	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Giraud Hungary Zrt	HUN	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Giraud Intern. Speditionsgesellschaft GMBH	ALL	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Holding AB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Giraud International Pologne SP Zoo	POL	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Giraud International Slovensko Sro	SVK	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Indonesia - 4PL	IG	100,00	100,00				Giraud Lorraine	FRA	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Korea - 4PL	IG	100,00	100,00				Giraud Luxembourg	LUX	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Kuwait LLC	IG	100,00	100,00	0,00	0,00		Giraud SRL	ROU	IG	100,00	100,00		
Geodis Wilson Malaysia SDN BHD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Gironde Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Grimaldi ACL France	FR	IP	40,00	39,99	40,00	39,99

Société	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1	Société	Pays	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Groupe Ermewa	IP	49,60	49,10	49,60	49,10	Rohde & Liesenfeld Canada Inc.	CAN	ME	50,00	50,00	50,00	50,00
GTL Srl	IG	100,00	100,00			Rohde & Liesenfeld Forwarding Logistics (L.L.C.), UAE	ARE	IG	49,00	49,00	49,00	49,00
GW Freight Management Brazil	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Inc., USA	USA	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
H F	IP	50,00	49,98	50,00	49,98	Rohde & Liesenfeld International GmbH & Co. KG	GB	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Haute Provence Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Ltda., Columbia	COL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Helf	IG	94,95	78,76	94,95	78,76	Rohde & Liesenfeld Project GMBH (India)	IND	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Helu Trans Malaysia	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Projects (China) Ltd.	CHN	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Hérault Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Projects GmbH	ALL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Holding Siderurgie	IG	100,00	100,00			Rohde & Liesenfeld Pte Ltd., Singapore	SGP	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Immobilière Geodis I	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Pty. Ltd. Australia	AUS	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Immobilière Geodis II Logistics	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld S.A., Argentina	ARG	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
Instit. de Form. Eur. Multimodal	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	Rohde & Liesenfeld Transp Intern Ltda, Chile	CHL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITL Benelux	IG	100,00	100,00	70,00	52,50	Rohde & Liesenfeld Verwaltungsges. mbH	ALL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

ITL Cargo Gmbh	IG	75,00	75,00	100,00	75,00		Rohde & Liesenteld Ltd. New Zealand	NZL	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	75,00	75,00	75,00	75,00		Rouch Intermodal	FR	IG	100,00	100,00	100,00	98,99
ITL Polska	IG	60,00	60,00	80,00	60,00		S.G.W.	FR	IG	99,96	99,96	99,96	99,96
ITL Prag	IG	75,00	75,00	100,00	75,00		S.M.T.R. Calberson	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Joud Libya	IG	51,00	51,00	51,00	51,00		S.N.T.C.	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
Le Bois Chaland	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SARI	FR	IG	65,68	54,87	65,68	54,87
Les Rouleurs du Cambresis	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI BM Chelles	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexser France	IG	100,00	100,00				SCI BM Le Fontanil	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexser Luxembourg	IG	100,00	100,00				SCI BM Mery	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lexsis	IG	100,00	100,00				SCI BM Salaise	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Locorem	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		SCI Borny	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Logifer	ME	50,00	50,00	50,00	50,00		SCI CEL	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Logistica	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		SCI Ceretif	FR	IG	98,00	65,06	98,00	65,02
Logistra	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Charval	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Lot et Garonne Express	IG	100,00	100,00				SCI Danjoutin	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
LSI	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		SCI de la Brèche	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Mancelle d'Emballage Industriel	NI	0,00	0,00	99,60	99,60		SCI de la Poudriere	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Messagerie Parisienne du Livre	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI de Vaux	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MG Transports	IG	100,00	100,00	99,90	99,90		SCI du Rouvray	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MGL	IG	99,91	99,91	99,91	99,91		SCI Etupes	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
MOSTVA	ME	50,00	41,04	50,00	40,98		SCI FGH	FR	IG	75,00	62,97	75,00	62,98
Naviland Cargo	IG	99,96	99,96	99,96	99,96		SCI Horizons	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Norferus	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		SCI Immolog	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Normanche	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		SCI JCC	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Novatrans	IG	96,39	96,39	39,91	39,89		SCI Le Polygone	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Noyon	ME	35,59	35,59	35,59	35,59		SCI Le Revard	FR	IG	66,70	66,70	66,70	66,70
O&H (shipping) Limited	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		SCI Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
ONH Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Région Alsace	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
OOO Geodis Wilson Russia	NI	0,00	0,00	100,00	100,00		SCI Région Bretagne	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
OOO Geodis Wilson Russia	IG	100,00	100,00	0,00	0,00		SCI Région Champagne Ardennes	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Ortrans	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		SCI Région Ile-de-France	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Oughtred Harrison (shipping) Limited	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Région Normandie	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
P.L.C.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Région Sud-Est	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Pan European Transport UK	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Région Sud-Ouest	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00

Paris 8	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI Royneau Le Coudray	FR	IG	100,00	99,05	100,00	99,05
Pelsolutions SA.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SCI SVIG	FR	IG	99,97	99,97	99,97	99,97
Pgesco	IP	49,60	49,10	49,60	49,10		SCI Voujeaucourt	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Polar Air & SeaCargo Oy	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		SD Calbersson	FR	IG	99,98	99,98	99,97	99,97
Provence Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Sealogis	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Quercy Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Séfergie	FR	IG	100,00	100,00	100,00	99,00
Rail Euro Concept	ME	50,00	50,00	50,00	50,00		SEGI	FR	IG	99,75	99,75	98,32	98,99
Rhône Dauphiné Express	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Seine Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Rhône Ferrus	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Sénart Affrètement	FR	IG	65,00	65,00	65,00	65,00
Société	M	PC	PI	PC	PI		Société	Pays	M	PC	PI	PC	PI
		Année N	Année N	Année N-1	Année N-1					Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
SEP Transpul	IP	49,60	20,38	49,60	20,38		Uniroute	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08
SEP Union Wagons	NI	0,00	0,00	49,60	20,38		Val Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Setcargo	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Val Ferrus	FR	IG	80,00	65,66	80,00	65,66
Setrada	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Valenda	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Setram	ME	25,00	20,52	25,00	20,52		Valtrans	FR	IG	80,00	65,66	80,00	65,66
							Van der Laan Transport	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SFC	IG	99,98	99,93	99,98	99,95		Var Express	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Shanghai E&T Calbersson Overseas	IG	100,00	100,00	89,87	89,87		Vellave de Transport	FR	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
SIBELIT	ME	42,50	42,50	42,50	42,50		VFLI	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Sideuropa	ME	50,00	50,00	50,00	50,00		VFLI Cargo	FR	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Sincrolog Srl	IG	100,00	100,00				VFLI Romania	ROU	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SLV	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		VFM (absorbée par VFLI SA)	FR	NI	0,00	0,00	100,00	100,00
SNC Bercy	IG	51,00	51,00	51,00	51,00		Vilogistique	FR	IG	100,00	82,08	100,00	82,08

SNCF Fret Bénélux	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Vitesse Logistics BV	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Fret Deutschland GmbH	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Vitesse Pharmaceuticals Distribution BV	NLD	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
SNCF Fret Italia srl	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Walbaum	FR	IG	99,76	99,76	99,76	99,76
SNTN Calberson	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Waren Shipping	FR	IG	100,00	100,00	100,00	99,99
Sogewag	IG	100,00	78,36	100,00	78,36		Werner Egerland	ALL	ME	20,00	16,42	20,00	16,42
Somap	IG	81,75	81,71	81,75	81,72		Wilson Denmark Holding A/S STP	DAN	IG	100,00	100,00	100,00	100,00
Somedat	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		XP LOG	FR	IG	99,97	94,97	99,97	94,97
Soptrans	IG	100,00	82,08	100,00	82,08								
Sopyrim	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Veolia						
Sotraf	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Veolia Bayerische CargoBahn	ALL		100,00	100,00		
Speditionsservice Oy	IG	100,00	100,00	100,00	100,00		Veolia Cargo Deutschland	ALL		100,00	100,00		
Sté de Gestion du Terminal d'AITON	IG	65,00	33,14	65,00	33,14		Veolia Cargo Italie	ITA		100,00	100,00		
Sté Propriétaire Wagons Modalohr	IG	100,00	50,98	100,00	50,98		Veolia Cargo Pays-Bas	NLD		100,00	100,00		
Stesimaf	IG	80,00	86,78	80,00	86,78		Veolia Cargo SAS.	FR		100,00	100,00		
STSI	IG	99,46	99,46	99,46	99,46		Veolia Dortmunder Eisenbahn	ALL		65,00	65,00		
STVA SA	IG	82,23	82,08	82,23	82,08		Veolia Farge-Vegesacker Eisenbahn	ALL		98,00	98,00		
STVA UK	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Veolia Hörseltalbahnhof	ALL		100,00	100,00		
TCL Cameroun	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Veolia Industriebahn-gesellschaft Berlin	ALL		50,21	50,21		
TCL Houston	IG	88,63	88,62	88,63	88,62		Veolia Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft	ALL		66,92	33,60		
TCL Tchad	IG	100,00	100,00	100,00	99,99		Veolia Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft	ALL		100,00	100,00		
Tethys	IG	100,00	82,08	100,00	82,08		Veolia Rail4Chem Transalpin AG	SUI		100,00	100,00		
TGP	IG	100,00	100,00				Veolia Regiobahn Bitterfeld Berlin	ALL		100,00	100,00		
Thales Geodis Freight & Logistics	IP	50,00	50,00	50,00	50,00		Veolia Teutoburger Wald Eisenbahn Aktiengesellschaft	ALL		88,02	88,02		

TMF	IP	37,20	36,82	37,20	36,82		Veolia TWE Bahnbetrie bs	ALL		100,00	88,02		
TMF Cita Belgium	IP	49,60	36,79	49,60	36,79								
TMF Cita Deutschland	IP	44,64	36,79	44,64	33,11								
TMF Cita Nederland	IP	49,60	36,82	49,60	36,82								
Transengrais	IG	100,00	100,00	100,00	100,00								
Transfesa	ME	20,20	16,58	20,20	16,58								
Transinformatique	IG	99,84	66,28	99,84	66,24								
Transport & Logistique Services	IG	100,00	100,00										
Transport Ferroviaire Holding	IG	100,00	100,00										
Transport Ferroviaire Services	IG	100,00	100,00										
Transport Logistique Partenaires	IG	100,00	100,00	100,00	100,00								
Transports Bernis	IG	67,69	67,69	67,66	67,66								
Transports J. Savin	IG	100,00	100,00	100,00	100,00								
Transportvoiture	IG	99,95	82,04	99,95	82,04								
Transucre	IP	69,76	69,46	69,76	69,46								
Transwaters	IG	50,00	50,00	50,00	50,00								

En Millions d'Euros

1. Evénements majeurs

1.1. Un contexte économique très défavorable

Les comptes consolidés s'inscrivent dans un contexte économique difficile et très défavorable. La baisse de l'activité mondiale, la chute de la production industrielle, les défaillances d'entreprises dans le secteur des transports, le ralentissement de la consommation des ménages affectent les résultats du Groupe et plus particulièrement ceux des branches SNCF Geodis et SNCF Voyages.

1.2. Perte de valeur constatée sur le Fret ferroviaire

2009 a marqué une nouvelle chute brutale de l'activité (-26% en volume par rapport à 2008, tendance comparable à celle observée dans les autres pays de l'Union Européenne) ; cette année fait suite à un exercice 2008 déjà en retrait de 12% par rapport à 2007. Les difficultés rencontrées notamment sur le segment du wagon isolé se sont poursuivies et ont amené le Groupe à présenter en septembre 2009, à l'issue d'une phase de diagnostic approfondi, un schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises. Ce schéma directeur comporte 9 projets industriels (trains massifs européens, transformation du wagon isolé, service sur mesure aux clients actuels du wagon isolé, développement du combiné, autoroutes ferroviaires, opérateurs ferroviaires de proximité, fret à grande vitesse, logistique urbaine, plates-formes multimodales terrestres et maritimes) et une évolution du pilotage de l'activité, celle-ci étant dorénavant organisée en 5 entités (charbon-acier, automobile-chimie, agriculture et produits de carrière, combiné, multi-lots/multi-clients). Le Groupe a tiré les conséquences de l'évolution de la conjoncture et de cette nouvelle organisation en comptabilisant dans les comptes 2009 une perte de valeur non récurrente de 711 M€.

1.3. Perte de valeur constatée sur l'activité Infrastructure – Maintenance et travaux

Du fait des résultats défavorables de l'activité Infrastructure, une perte de valeur de 245 M€ a été constatée dans le résultat de l'exercice amenant à une dépréciation totale des immobilisations corporelles et incorporelles de l'activité Infrastructure – Maintenance et travaux.

1.4. Accord de cessation progressive d'activité

Un nouvel accord de cessation progressive d'activité est entré en vigueur en juillet 2008. Une provision a pu être constituée sur l'exercice 2009, le Groupe ayant effectué une meilleure estimation sur le comportement attendu des salariés en matière d'utilisation de ce dispositif à partir des premières observations sur 2009. Un montant de 325 M€ a ainsi été constaté en charges de personnel.

1.5. Acquisition d'IBM Global Logistics

(renommé Geodis Supply Chain Optimisation)

L'acquisition des 58 fonds de commerce de l'activité logistique d'IBM a été réalisée progressivement à partir de mars 2009.

1.6. Acquisition de Veolia Cargo

Le groupe SNCF a acquis, fin novembre 2009, les filiales internationales de Veolia Cargo implantées en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie pour une valeur d'entreprise de 78 M€. L'ensemble des filiales internationales de transport ferroviaire de marchandises sont regroupées sous une enseigne commune : Captrain.

1.7. Cession du site des Batignolles

En novembre et décembre 2009, le site des Batignolles a été cédé à l'Etat suite à la décision d'implanter la Cité judiciaire et l'Hôtel régional de Police. Le montant de la plus value s'élève à 344 M€.

2. Chiffres clés

(En millions d'euros)	Année 2009	Année 2008
Chiffre d'affaires	24882	25184
Marge opérationnelle	1688	2583
Résultat opérationnel courant	145	976
Résultat financier	-303	-504

Résultat net - part du groupe	-980	571
Capacité d'autofinancement	1499	2043
Investissements bruts	3277	3658
ROCE (*)	0,9%	6,3%
Effectifs	200098	201339

(*) ROCE ou Return On Capital Employed = résultat opérationnel courant sur capitaux employés moyens.

Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris intérêts minoritaires), et de l'endettement financier net. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens.

(En millions d'euros)	31 déc 2009	31 déc 2008
Endettement net	7172	6032

3. Événements postérieurs à la clôture

3.1. Opération de rapprochement entre Keolis et Effia et prise de contrôle de Keolis par le Groupe

Keolis, entreprise associée du Groupe, a initié en mars 2009 une opération de rapprochement avec Effia, filiale à 100% de SNCF. L'ambition de Keolis est de s'appuyer sur les compétences d'Effia pour déployer de nouveaux services de mobilité (autopartage, voitures électriques, vélos et autres modes doux) et favoriser une meilleure interaction avec les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains. SNCF a apporté ses titres Effia (hors Effia Services) à Kuvera, le holding de contrôle de Keolis. En raison du paiement en titres, SNCF détient à l'issue de l'opération 56,7% du capital de Keolis, tandis que la part des actionnaires financiers a été ramenée de 51,5% à 40,8%.

Cette opération a été finalisée le 4 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission Européenne.

3.2. Prise de contrôle à 100% de Ermewa

La branche SNCF Geodis du Groupe a annoncé fin juin 2009 avoir affermi sa position au sein du capital du loueur de wagons et de conteneurs Ermewa. La prise de contrôle à 100% du groupe Ermewa antérieurement détenu à 49,6% marque la volonté de la branche de renforcer son positionnement sur le métier des gestionnaires d'actifs en proposant directement aux chargeurs des offres variées. Cette opération a été finalisée le 2 février 2010 après obtention de l'autorisation de la Commission Européenne. Cette autorisation est assortie de l'engagement pris par SNCF de céder la participation dans TMF (commissionnaire de transport de produits céréaliers) ainsi que le parc de 1 100 wagons céréaliers détenus actuellement par Ermewa.

3.3. Prise de contrôle d'Eurostar

L'offre Eurostar, gérée jusqu'à présent sous la forme d'un partenariat entre SNCF, London and Continental Railways (LCR) et Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), sera exploitée à partir de mi-2010 par une entreprise ferroviaire de plein exercice, détenue conjointement par les trois partenaires. Eurostar International Ltd (EIL) sera consolidée globalement dans les comptes de SNCF. Son capital est réparti de la manière suivante : 55% pour SNCF, 40% pour LCR et 5% pour SNCB.

Cette transformation simplifie les structures juridiques en passant d'un mode de coopération à la création d'un opérateur ferroviaire à part entière, permettant ainsi à Eurostar de faire face à la concurrence.

3.4. Emission d'emprunt obligataire

Le groupe SNCF a lancé une émission d'un emprunt obligataire de 750 M€ à 15 ans. La clôture de ce tirage a eu lieu le 19 février 2010.

Résultats et situation financière du Groupe

1. Commentaire général sur les résultats du Groupe

(En millions d'euros)	2009	2008 comparatif (1)	Variation 2009 vs 2008 comparatif	
Chiffres d'affaires total	24882	25184	-302	-1,2%
Péages	-3190	-3038	-152	5,0%
Achats et charges externes	-8798	-8809	11	-0,1%
Impôts et taxes	-930	-867	-64	7,3%
Charges de personnel	-10415	-9841	-574	5,8%
Autres produits et charges	139	-46	185	-401,6%
Marge opérationnelle	1688	2583	-894	-34,6%
Dotations aux amortissements	-1344	-1257	-87	6,9%
Dotations aux provisions	-200	-350	150	-42,9%
Résultat opérationnel courant	145	976	-831	-85,2%
Pertes de valeur	-1037	-368	-669	181,8%
Résultat de cession d'actifs	432	244	189	77,5%
Résultat opérationnel	-460	851	-1311	-154,1%
Coût financier des avantages au personnel	-77	-50	-27	53,6%

Coût de l'endettement financier net	-226	-454	228	-50,3%
Résultat financier	-303	-504	201	-39,9%
Résultat avant impôt	-763	347	- 1 110	-319,9%
Impôt sur les sociétés	-205	250	-454	-182,1%
Quote-part de résultat dans les entreprises associées	14	32	-18	-57,2%
Résultat net des activités ordinaires	-954	628	-1582	-251,9%
Résultat net des activités cédées	-17	-40	22	-56,1%
Résultat net - part des minoritaires	-8	-18	10	-55,0%
Résultat net - Part du groupe	-980	571	-1550	-271,7%
Marge opérationnelle / chiffre d'affaires	6,8%	10,3%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	0,6%	3,9%		
ROCE = résultat opérationnel courant / actif net moyen (1)	0,9%	6,3%		

(1) Compte de résultat comparatif 2008 présenté dans l'annexe aux comptes consolidés annuels 2009. Voir 1.1 ci-après.

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

1.1. Comparabilité des comptes

a) 2008 comparatif

Les états financiers 2008 ont été modifiés par rapport aux états publiés pour intégrer les éléments suivants :

- l'application de l'interprétation IFRIC 13 relative aux programmes de fidélisation,
- l'actualisation des prêts PEEC (Participation des Entreprises à l'Effort de Construction),
- les modifications de méthodes de calcul de certains engagements envers le personnel (rentes accidents du travail, assurance chômage, indemnités de fin de carrière, avantages au personnel).

Le chiffrage de ces différentes modifications est précisé dans l'annexe aux comptes consolidés (note 1.4).

b) Entre 2008 comparatif et 2009

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

		Impact sur chiffre d'affaires	Impact sur marge opérationnelle
Branche SNCF Geodis	Acquisition IBM Global Logistics	531	-8
	Acquisition Giraud	57	
	Acquisition Cool Jet	30	
	Acquisition ITL	24	
	Acquisition Ermechem	21	
	Autres acquisitions (dont Mory, Sincrolog)	25	
Branche SNCF Voyages	Changement de méthode de consolidation de Thalys	-9	
Impact des variations de périmètre		680	-8

1.2. Résultats 2009

a) Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe s'élève à 24 882 M€ à fin 2009, soit une diminution de 302 M€ (-1,2 %) par rapport à 2008.

Ce recul se décompose en :

- un effet périmètre pour +680 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour -982 M€ (-3,9%) ; la contribution des branches à cette évolution est la suivante :
- SNCF Infra : +212 M€, +6,7%
- SNCF Proximités : +239 M€, +3,8%
- SNCF Voyages : -80 M€, -1,3%
- SNCF Geodis : -1 338 M€, -8,1%

b) Marge opérationnelle

À 1 688 M€ en 2009, la marge opérationnelle se dégrade de 894 M€, soit de 35%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 10,3% à 6,8% dans un contexte économique très difficile.

(En millions d'euros)	2009	2008 comparatif	Variation 2009 vs 2008 comparatif	
Chiffre d'affaires (CA)	24882	25184	-302	-1%
Charges de personnel	-10415	-9841	-574	6%
Achats et charges externes (hors péages et énergie)	-7984	-7920	-64	1%
Péages	-3190	-3038	-152	5%
Energie	-814	-889	75	-8%
Impôts et taxes	-930	-867	-64	7%
Autres produits et charges	139	-46	185	-402%
Marge opérationnelle (MOP)	1688	2583	-894	-35%
Taux MOP / CA	6,8%	10,3%		

La hausse des charges de personnel est de 574 M€ dont 66 M€ d'effet périmètre. A périmètre constant la hausse s'établit à 508 M€ ; elle s'explique essentiellement par :

- la provision pour cessation progressive d'activité - CPA (+325 M€) ;
- la hausse des frais de personnel moyens par salarié de 3,43% (+292 M€) sur le périmètre de l'EPIC ;
- l'absence de dividende salarial en 2009 (contre 81 M€ en 2008) ;
- la baisse de 31 M€ de la provision pour congés de l'EPIC.

Les achats et charges externes (hors péages et énergie) augmentent de 64 M€. Hors effet de périmètre (d'un montant de 600 M€), ce poste diminuerait de 536 M€ (-6,8%) du fait :

- de la forte baisse de l'activité de SNCF Geodis se traduisant par une réduction importante des charges externes (-848 M€),
- de la hausse des achats de production de l'Infra SNCF et du Matériel,
- des charges supplémentaires engendrées par la croissance de l'offre TER.

La hausse des péages de 5% (+152 M€) concerne essentiellement les péages RFF (+142 M€) : en neutralisant l'effet des garanties de recettes RFF (+73 M€), la variation des péages RFF s'établit à +69 M€ (+107 M€ d'effet prix suite à l'augmentation des droits de réservation des sillons et -38 M€ d'effet volume en lien notamment avec la baisse du plan de transport de Fret SNCF).

La diminution de 8% (-75 M€) des dépenses en énergie est principalement liée à la conjugaison de quatre facteurs :

- l'effet non récurrent de la régularisation tarifaire de l'électricité de traction comptabilisée en 2008 au titre de 2007 (+152 M€) ;
- une baisse de la consommation en électricité de traction, contribuant à ramener la hausse du poste énergie de traction électrique à +110 M€ ;
- la baisse de 124 M€ du poste énergie thermique de traction résultant à hauteur de 61 M€ de la variation de juste valeur du swap gasoil, suite à l'arrivée à échéance du swap gasoil ;
- la baisse des dépenses de carburant de 74 M€, notamment chez Geodis et dans la branche Infra.

L'augmentation des impôts et taxes est due à la hausse de la taxe professionnelle (37 M€), aux taxes liées au personnel (12 M€), ainsi qu'aux nouvelles cotisations destinées à l'ARAF (14 M€).

L'évolution des autres produits et charges (+185 M€) s'explique notamment, d'une part, par la comptabilisation d'un produit de 106 M€ lié à la conclusion d'un accord transactionnel relatif à un litige avec diverses entreprises de BTP condamnées pour ententes au préjudice de la SNCF, et d'autre part, par des reprises de provisions utilisées en 2009.

c) Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 145 M€, en baisse de 831 M€ par rapport à 2008, soit -85%.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe de 3,9% en 2008 à 0,6% en 2009.

L'augmentation des dotations nettes aux amortissements (+87 M€) concerne principalement les immobilisations de matériel roulant en lien avec la mise en service de nouveaux matériels TER et TGV.

La variation nette des provisions est une dotation de 200 M€ à fin décembre 2009, en baisse de 150 M€ par rapport à 2008.

Les dotations aux provisions 2009 concernent principalement des provisions pour restructuration (43 M€), pour litiges et risques contractuels (38 M€) et des dépréciations de créances d'exploitation (30 M€).

d) Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 1 311 M€ et s'établit à -460 M€.

Les pertes de valeur s'élèvent à 1 037 M€ (en hausse de 669 M€ par rapport à 2008) ; elles concernent principalement :

- la dépréciation d'actifs de Fret SNCF (602 M€) ;
- la dépréciation à 70% des pièces réparables du matériel de Fret SNCF (12 M€) ;
- la dépréciation de matériel roulant acquis par Akiem auprès de Fret SNCF (81 M€) ;
- la dépréciation des wagons excédentaires ou obsolètes de France Wagons (16 M€) ;
- la première dépréciation du matériel roulant et la dotation complémentaire de la dépréciation des installations fixes de la branche SNCF Infra (245 M€) ;
- la dépréciation à 100% des investissements en matériel roulant de l'activité Intercités (33 M€).

Le résultat de cession d'actifs 2009 de 432 M€ est notamment lié pour 344 M€ à la cession du site de Batignolles et pour 61 M€ à des cessions de logements aux sociétés HLM par l'EPIC et ICF-Novedis.

e) Résultat financier

Le résultat financier s'améliore de 201 M€ ; retraité des effets de juste valeur et de couverture, il se dégrade de 27 M€ (et s'établit à -303 M€), corrélativement à l'augmentation de la dette.

f) Quote-part du résultat dans les entreprises associées

La quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence est de 14 M€ contre 32 M€ en 2008.

Ce résultat intègre principalement les contributions en diminution de Keolis (16 M€ vs 27 M€ en 2008) et Novatrans (-8 M€ vs -2 M€ en 2008) et celle stable de Eurofima (8 M€).

g) Impôt sur les sociétés

La forte variation de l'impôt sur les sociétés (-454 M€) résulte de la dépréciation des impôts différés actifs (-200 M€) alors que le résultat 2008 intégrait l'activation d'un impôt différé pour 308 M€.

La charge d'impôt courant passe de 37 M€ en 2008 à 23 M€ en 2009.

h) Résultat net part du Groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du Groupe est déficitaire de 980 M€, contre un résultat bénéficiaire de 571 M€ en 2008, après constatation des intérêts minoritaires de 8 M€.

Cette dégradation de 1 551 M€ du résultat est imputable à hauteur de 1 013 M€ à des éléments non récurrents :

- actualisation des pertes de valeur constatées sur le Fret ferroviaire (-772 M€) ;
- variation des impôts différés actifs (-508 M€) ;
- dotation des provisions relatives à l'accord de cessation progressive d'activité (-358 M€ dont -325 M€ en charges de personnel et -33 M€ en charges financières) et au compte-épargne temps (-7 M€) ;
- régularisation tarifaire de l'électricité de traction comptabilisée en 2008 au titre de 2007 (-152 M€) ;
- actualisation des pertes de valeur sur l'Infrastructure – Maintenance et travaux (+80 M€) ;
- produit du litige BTP LGV-Nord (+106 M€) ;
- variation des justes valeurs (+254 M€) ;
- plus-value de cession Batignolles (+344 M€).

Le ROCE (calculé sur le résultat opérationnel courant) passe de 6,3% à 0,9%.

2. Activités et résultats des branches

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

Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant et aux investissements sur fonds propres des composantes du Groupe s'établissent comme suit :

en millions d'euros	SNCF Infra	SNCF Proximités	SNCF Voyages	SNCF Geodis	Fonctions communes & Participations	Eliminations interbranches	Groupe
Chiffre d'affaires	5146	6579	7375	7377	4775	-6372	24882
Marge opérationnelle	-92	302	1151	-49	376		1688
Résultat opérationnel courant	-134	-25	707	-420	17		145
Investissements sur fonds propres	-152	-297	-847	-414	-502		-2211

2.1. Branche SNCF Infra

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

en millions d'euros	Année 2009	Année 2008	Variations
Chiffre d'affaires	5 146	4 934	212
Marge opérationnelle (MOP)	-92	13	-105
MOP / CA	-1,8%	0,3%	
Résultat opérationnel courant	-134	-186	51
Investissements sur fonds propres	-152	-95	-56

Faits marquants

L'année 2009 a été marquée par la poursuite de la profonde réorganisation de SNCF Infra avec pour objectifs d'accroître l'efficacité et de baisser le centre de gravité de SNCF Infra :

- mise en place d'une direction de l'Ingénierie, responsable hiérarchiquement des Centres et Pôles Ingénierie répartis sur tout le territoire ;
- préparation de la mise en place au sein de l'Infra de la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF), entité indépendante officialisée par la loi ORTF 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- préparation de la verticalisation de la production avec la création de trois territoires de production en lien direct avec les Etablissements.

2009 a aussi marqué une accélération de l'industrialisation de la maintenance : passage de 9 600 km à 14 700 km de lignes sur lesquelles les opérations de maintenance sont massifiées grâce à l'utilisation de plages travaux plus longues. Dans le même temps, le volume de régénération a lui aussi progressé de 991 M€ en 2008 à 1 315 M€ en 2009. Les programmes IMPAQT et D-Maintenant s'achèvent, contribuant ainsi à l'amélioration de la régularité en Ile de France. Les plans rail Midi-Pyrénées et Limousin, dont les volumes totaux approchent respectivement 462 M€ et 118 M€, se sont poursuivis à un rythme soutenu et ont fait des émules : un plan rail Auvergne, de près de 80 M€ est en passe d'être signé.

SNCF Infra a également mené, en partenariat avec RFF, un travail d'envergure dit de « planification stratégique d'axe ». L'objectif est de répartir la capacité du réseau entre les besoins des entreprises ferroviaires (demandes de sillons) et les besoins du mainteneur (plages pour l'entretien et les travaux) tout en réduisant la complexité des horaires.

SNCF Infra s'est lancée dans un chantier ambitieux de refonte de son système d'information, de technique comme de gestion.

L'activité réalisée sur des marchés concurrentiels a poursuivi sa croissance : Inexia et l'Ingénierie sont présents sur le chantier de la LGV Rhin-Rhône aux côtés des entreprises de travaux pour les essais d'intégration, de même qu'Infrarail pour l'approvisionnement en matières. Inexia a poursuivi son développement dans l'urbain et à l'international. Elle a notamment remporté, comme leader de l'Ingénierie, dans un groupement avec Bouygues, le contrat du tram-train de la Réunion. Inexia est aussi présente, aux côtés de SNCF I sur la LGV du Maroc.

Sur le plan économique l'année 2009 reste encore marquée par une crise des contrats avec RFF (convention de gestion, conventions fournitures et SNCF-Entrepreneur) qui continue à engendrer des pertes pour la branche.

De ce fait, une perte de valeur de 245 M€ a été constatée dans le résultat de l'exercice amenant à une dépréciation totale des immobilisations corporelles et incorporelles de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure – Maintenance et travaux.

Résultats 2009

Chiffre d'affaires

L'évolution significative du chiffre d'affaires (+212 M€ soit +4,3%) résulte essentiellement de l'accroissement du volume d'activité lié à :

la poursuite de la régénération du réseau (dont plan-rail Midi-Pyrénées) et des programmes complémentaires de développement (dont LGV Rhin-Rhône) ;

la réalisation d'opérations ciblées visant à l'amélioration de la qualité sur l'ensemble du réseau (programmes IMPAQT (*), D-Maintenant (**), Nouvelle Dynamique de Proximités (***)) ;

la croissance du chiffre d'affaires des filiales (contrats LGV Rhin-Rhône et Devecey pour INEXIA).

Par ailleurs deux effets contraires concernant la CGI ont impacté le chiffre d'affaires :

la reconnaissance d'un produit compensant partiellement les effets sur les charges de la branche de la réforme des retraites (+41 M€) ;

une baisse des indices servant à indexer la rémunération de la convention (-59 M€).

Marge opérationnelle

La dégradation de la marge opérationnelle de 105 M€ résulte de la combinaison des effets suivants :

- gain (net de la hausse des charges de personnel) généré par le développement du volume de production (+25 M€) ;
- hausse de la contribution des filiales à la marge de la branche (+7 M€) ;
- solde des effets impactant la rémunération de la convention de gestion (-18 M€) ;
- dotation de la provision pour cessation progressive d'activité (-114 M€).

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

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

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

Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'améliore de 51 M€, la dégradation de la marge opérationnelle étant plus que compensée par la baisse des dotations aux amortissements de 59 M€ (suite à la dépréciation en 2009 de 100% des actifs) et par la diminution de 97 M€ des dotations aux provisions (reprise en 2009 d'une partie de la provision pour perte de la convention de gestion constituée en 2008).

Investissements sur fonds propres

L'essentiel des investissements propres de la période est lié à la modernisation des moyens de production (acquisitions et modernisation de locomotives notamment).

Perspectives

Le périmètre 2010 de SNCF Infra va évoluer et intégrer :

la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), direction indépendante créée officiellement au 1er janvier 2010 ;

la sortie de la Direction de l'Architecture et de l'Aménagement des Bâtiments (DAAB) de son périmètre ; cette entité est désormais rattachée à la nouvelle branche Gares & Connexions.

2010 est l'année de la négociation des grands contrats avec RFF, qu'il s'agisse de la convention de gestion, de la convention SNCF-Entrepreneur ou de la convention fournitures. SNCF Infra y voit un cap décisif vers un modèle économique durable.

L'industrialisation va se poursuivre avec 4 900 km de lignes concernées supplémentaires par rapport à 2009 et par le travail de planification stratégique d'axe de toutes les lignes nationales.

Le programme de régénération en volume va lui aussi s'accélérer pour passer de 1 315 M€ en 2009 à 1 500 M€ en 2010 avec, par exemple, 138 M€ supplémentaires de renouvellement de voies en 2010, soit +14%.

En milieu d'année, RFF devrait désigner le groupement sélectionné pour la concession des lignes LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de Loire. SNCF Infra est présente dans deux des trois groupements au travers de Systra et d'Inexia. Dans la même période devrait aussi être attribuée la concession de LGV en Arabie Saoudite, pour laquelle le groupe SNCF et SNCF Infra pour la maintenance de la ligne sont candidats. La branche prépare également une réponse à l'appel d'offre sur le chantier du contournement de Nîmes et Montpellier.

Les approvisionnements et prestations diverses de SNCF Infra sur la LGV Rhin-Rhône se poursuivront. Cela restera le chantier principal de l'année, avec la volonté de maintenir une qualité d'approvisionnements identique à celle de 2009.

2.2. Branche SNCF Proximités

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

en millions d'euros	Année 2009	Année 2008	Variations
Chiffre d'affaires	6579	6340	239
Marge opérationnelle (MOP)	302	457	-155

MOP / CA	4,6%	7,2%	
Résultat opérationnel courant	-25	141	-165
Investissements sur fonds propres	-297	-265	-32

Faits marquants

Le contexte économique et concurrentiel aura été celui d'un ralentissement économique prononcé, conduisant à freiner la croissance des trafics en France et à l'étranger et à dégrader la rémunération perçue sur les contrats. Toutes les activités de la branche ont été touchées par ce contexte économique défavorable : baisse des indices servant à l'indexation des contributions, diminution des produits du trafic. La crise pèse également sur les ressources des Autorités Organisatrices de Transports (régions et STIF), contrariant ainsi les négociations en cours et les projets de développement.

Transilien aura connu une année difficile au plan économique : le trafic est en très faible progression (+0,3%). Les effets de la conjoncture économique se font sentir principalement sur les trafics occasionnels (week-end notamment). Par ailleurs le niveau de l'inflation a eu un effet direct sur l'indexation de la contribution d'exploitation versée par le STIF.

Au plan de l'offre, Transilien a lancé avec succès le cadencement sur plusieurs de ses lignes (lignes J, R et N). L'événement de la fin d'année a été la mise en circulation commerciale de la première rame du Francilien, sur la ligne H, le 14 décembre 2009.

Les activités TER ont connu une croissance relative sur le premier semestre 2009 (+2,6% en trafic à fin juin comparé à la même période de 2008), puis un ralentissement significatif à partir de l'été et enfin une reprise de la croissance au cours du dernier trimestre ; la croissance annuelle est estimée à +1,2%. La crise a affecté en premier lieu les clients occasionnels puis les abonnés. Les effets de la crise se sont aussi fait sentir sur le niveau des indexations des conventions. L'indexation moyenne de 2009 est inférieure de 2,6 points à celle de 2008 et s'établit à 1,25%.

L'année 2009 a été marquée par la signature du renouvellement de quatre conventions (Champagne-Ardenne, Aquitaine, Auvergne pour une date d'application au 1er janvier 2009 et Alsace pour une date d'application au 1er janvier 2010).

Pour Intercités l'année 2009 marque le retour de l'augmentation des déficits. La crise économique et l'alourdissement des coûts de production lié au vieillissement du parc ont un tel impact que l'ajustement de l'offre et des tarifs ne peuvent suffire à juguler les effets de la crise dans un segment déjà structurellement déficitaire. Avec l'ouverture à la concurrence, la question du financement pérenne de ces liaisons a été abordée avec l'Etat.

Keolis a connu en 2009 une progression du chiffre d'affaires de 4,9% à 3,4 milliards d'euros.

En France, Keolis maintient sa position commerciale dans un marché complexe : annonce de la fusion Veolia Transport / Transdev, guerre des prix, agressivité de nouveaux entrants de taille moyenne, difficultés financières de certaines AO. L'année 2009 a été marquée, notamment, par le gain de l'appel d'offre de Bordeaux.

A l'international, l'année 2009 est une année remarquable au niveau du développement commercial, avec des gains d'appel d'offres du tramway de Melbourne, des trains de banlieue de Washington vers la Virginie, le renouvellement de la franchise Southern au Royaume-Uni, l'acquisition de Flanders Coach Group.

Cependant, à l'instar de nombreuses activités conventionnées, Keolis a subi une réduction quasi-mécanique de ses marges du fait de la conjoncture, notamment à travers le retournement des indices, bases de l'indexation, et de taux de change défavorables.

Malgré un environnement parfois défavorable, Effia, avec une progression de chiffre d'affaires de +8,5% en 2009, a poursuivi son développement autour des axes Concessions et Stationnement, Transport et Mobilité et Conseils/Systèmes d'Information.

Résultats 2009

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2009 est en hausse de 239 M€ (+3,8%) par rapport à 2008. Cette évolution s'explique principalement par :

- un développement de l'offre et des services dans le cadre des nouvelles conventions TER ainsi que sur le périmètre Transilien +144 M€,
- une évolution à la hausse des charges refacturées aux AO (péages, charges de capital,...) +59 M€ (neutre sur le résultat),
- un effet prix positif (majoration tarifaire et indexation), toutefois atténué par les mécanismes de partage avec les AO (résultats inférieurs aux objectifs contractuels) +44 M€.

Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de la branche SNCF Proximités baisse de 155 M€ (-33,9%) entre 2008 et 2009. Cette évolution s'explique principalement par :

- une progression des charges internes supérieure à l'évolution de l'indexation des conventions TER, Transilien (le différentiel s'établit à -133 M€)...
- ...partiellement compensée par les impacts de la négociation des nouvelles conventions et les marges générés par le développement de l'offre (+37 M€).

Le solde (-32 M€) s'explique par les effets de la crise sur les trafics Intercités et par la diminution de la marge d'Effia.

Résultat opérationnel courant

La dégradation de 165 M€ du résultat opérationnel courant de la branche résulte essentiellement de l'évolution défavorable de la marge opérationnelle.

Investissements sur fonds propres

Les investissements de Transilien continuent leur croissance. Les acquisitions du nouveau matériel Francilien contribuent au rajeunissement du parc et à l'amélioration de la qualité de service. Les investissements TER sont eux en recul du fait de la diminution des révisions de matériel roulant et de la baisse des budgets consacrés aux systèmes d'information.

Perspectives

2010 sera marqué par la concrétisation de la prise de contrôle par la branche Proximités, de Keolis par l'apport d'Effia (voir point 3.1 des événements postérieurs à la clôture).

Pour les activités TER, l'année 2010 sera cruciale sur le plan conventionnel. En plus de la mise en oeuvre de la convention Alsace et de la prolongation de celle des Chemins de Fer Corses, et face à des Régions aux moyens contraints, les activités devront négocier la prise en charge par les AO des modifications législatives et réglementaires : suppression de la taxe professionnelle et remplacement par la contribution économique territoriale, surcoût des retraites, taxe carbone, financement de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

Pour Transilien l'année 2010 sera également une année cruciale sur le plan conventionnel, avec à court terme la question de la prise en charge des modifications réglementaires et législatives, et en ligne de mire la préparation du futur contrat STIF 2012. L'évolution d'offre sera significative (+2,3%), marquée principalement par le cadencement des dessertes de tous les axes de Paris-Est et la suppression des services réduits d'été sur plusieurs lignes. Cette évolution de l'offre s'accompagne d'une augmentation du parc avec la mise en service progressive du Francilien sur la ligne H.

Pour Intercités, un contrat de service public devrait être signé avec l'Etat courant 2010 apportant ainsi un statut aux trains d'aménagement du territoire et une réponse à la question du financement du matériel.

En France, pour Keolis, le budget 2010 prévoit une activité commerciale moins soutenue qu'en 2009. La fin d'année 2010 sera marquée par la remise des offres de Lyon et de Lille dans le cadre du renouvellement de ces deux contrats majeurs pour Keolis, soit un enjeu total de chiffre d'affaires de 550 M€. A l'international, la progression de l'activité reposera essentiellement sur les développements réalisés en 2009.

L'activité commerciale d'Effia sera largement portée par la branche Stationnement et Concessions. Les activités de Transports et Mobilités (Effia Synergie et Effia Transport) seront marquées par une stabilisation des contrats, et par la rentabilité des activités Vélos Libres Services.

2.3. Branche SNCF Voyages

La branche SNCF Voyages regroupe les activités des transporteurs TGV, Corail et Europe (Eurostar, Thalys, Lyria, ...), ainsi que des prestataires associés représentés par Gares & Connexions, la distribution (avec entre autres Voyages-sncf.com) et la direction des Trains.

en millions d'euros	Année 2009	Année 2008	Variations
Chiffre d'affaires	7375	7465	-89
Marge opérationnelle (MOP)	1151	1565	-414
MOP/CA	15,6%	21,0%	
Résultat opérationnel courant	707	1128	-421
Investissements sur fonds propres	-847	-739	-107

Faits marquants

Alors que depuis 2003, les résultats de la branche avaient connu une progression continue, portée par le développement du réseau à grande vitesse en France et en Europe, par la croissance de la demande et par une politique commerciale dynamique, l'année 2009 a été marquée par une dégradation brutale du climat économique. Celle-ci a fortement affecté l'activité des transporteurs SNCF Voyages : après avoir progressé de 8% en 2008, le chiffre d'affaires a reculé de 1,2% en 2009.

En réaction à ce retournement de conjoncture, la branche a mis en œuvre des plans d'action en vue d'atténuer l'impact de la crise économique sur ses résultats :

- plan de relance commerciale destiné à limiter l'impact de la crise économique sur le chiffre d'affaires : TGV Prem's week-ends, réductions sur les cartes commerciales, « Prix d'ami 12-25 », offre « Petits et grands », TGV 100% Prem's, lancement fin mars de la carte Enfant Famille, et expérimentation en juillet d'une offre dédiée aux familles et proposée en période de grands départs, TGV Family, qui se poursuit en décembre ;
- adaptation de l'offre / réductions de capacité par la rationalisation des dessertes TGV en flancs de pointe et sur les relations inter secteurs, l'arrêt de la desserte iDTGV sur Nantes, la révision à la baisse des plans de transport Eurostar et Thalys, pour s'adapter à l'évolution de la demande ;
- effort de réduction des charges d'exploitation par la réalisation d'économies sur les dépenses de fonctionnement et les budgets de consulting et de communication, le report ou l'étalement dans le temps de projets, la baisse de la générosité du programme de fidélité et les gains de productivité.

Dans ce contexte de crise, la branche a concentré ses efforts et ses moyens sur les projets à forte valeur ajoutée pour les clients, visant à différencier l'offre TGV dans la perspective de l'ouverture à la concurrence :

- le projet « incidents majeurs », initié fin 2008, qui vise à améliorer la prise en charge et l'information des clients en situation perturbée,
- les projets Libert-e (dématérialisation des titres de transport) et 50% Internet (développement du online dans la relation client),
- Connexion TGV : déploiement d'un portail multimédia et internet haut débit à bord des trains,
- le projet Railteam : alliance entre les opérateurs à grande vitesse européens pour faciliter les déplacements internationaux,
- la prospection de nouveaux marchés, en Europe (prise de participation dans NTV) et dans le monde (projets de liaisons à grande vitesse aux Etats-Unis, en Arabie Saoudite et au Maroc),
- l'évolution de l'organisation de la branche, autour de cinq axes, afin de décentraliser le pilotage de la production, du service et de la performance économique, d'améliorer l'efficacité économique, et de gagner en agilité face à la concurrence.

Résultats 2009

Chiffre d'affaires

La crise économique et la dépréciation de la livre sterling (impact -28 M€) ont pesé sur le chiffre d'affaires 2009 de la branche qui régresse très légèrement par rapport à 2008 (-89 M€ soit -1,2%) :

Le marché domestique résiste assez bien à la crise, avec des produits du trafic TGV en hausse de 0,6 % (1,7% y compris iDTGV). Les taux d'occupation TGV sont cependant en baisse de 4,1 points, notamment en première classe (-5,9 points), segment qui pâtit de la faiblesse du marché professionnel. Par ailleurs les comportements des voyageurs évoluent, tant sur le segment loisirs (recherche systématique de petits prix, achats de dernière minute) que sur le segment affaires (report des voyages de la première vers la seconde classe). Teoz enregistre pour sa part une baisse de 4,2%.

Le marché international est plus fortement touché par le contexte économique difficile, principalement sur les relations business. Ainsi, Thalys et Eurostar enregistrent des baisses respectives de 4,4% et 13,2%. Cette chute des recettes Eurostar provient de la conjonction de plusieurs facteurs : réduction du plan de transport sur le 1er trimestre, dépréciation de la livre sterling, impact de la crise économique au Royaume-Uni sur le segment affaires, perturbations des circulations dans le tunnel fin décembre 2009.

La crise a également touché les filiales internationales de distribution durant la haute saison.

Marge opérationnelle

La performance économique de la branche SNCF Voyages a été pénalisée par l'ampleur inattendue de la crise économique et financière qui a fortement pesé sur la demande mais également par la hausse des charges d'exploitation : la marge opérationnelle est en recul de 414 M€ par rapport à 2008.

La régression du chiffre d'affaires de 89 M€ s'accompagne en effet d'une hausse des charges d'exploitation de 325 M€. Cette augmentation est cependant fortement concentrée sur les charges exogènes ou due aux règles de gestion internes et à des effets non récurrents (+282 M€ soit +14,7%) :

- progression de 141 M€ des charges exogènes :
 - péages (+82 M€) suite notamment à un effet prix de +5,3% ;
 - charges d'énergie de traction (+40 M€ dont 75 M€ résulte de l'effet non récurrent de la régularisation tarifaire de l'électricité comptabilisée en 2008 au titre de l'année 2007) ;
 - impôts et taxes (+19 M€) en raison de la création en 2009 d'une nouvelle contribution (ARAF) et de la hausse de la taxe professionnelle.
 - impact pour 70 M€ de la règle de gestion modifiant la redevance d'entreprise.
 - effets non récurrents à hauteur de 71 M€ dont 51 M€ au titre de la provision pour cessation d'activité et 20 M€ liés au changement de statut d'Eurostar.
- Hors hausse des charges exogènes, non récurrentes ou liées aux règles de gestion internes, l'augmentation des charges d'exploitation de la branche est limitée à 43 M€ (+1,1%) ; cette évolution résulte principalement d'un effet prix sur les charges de personnel.

Résultat opérationnel courant

La baisse du résultat opérationnel courant de 421 M€ par rapport à 2008 s'explique principalement par la baisse de la marge opérationnelle de 414 M€. Les dotations aux amortissements augmentent de 19 M€ (+4,7%), conséquence du programme d'investissements de la branche.

Investissements sur fonds propres

Les investissements sur fonds propres augmentent de 107 M€ du fait de la poursuite du programme d'acquisition des rames TGV et de l'accélération des programmes gares.

Perspectives

L'événement majeur de 2010 pour la branche SNCF Voyages sera le changement de statut d'Eurostar et la création d'une nouvelle filiale intégrée globalement dans les comptes de SNCF (voir point 3.3 des événements postérieurs à la clôture).

Après une année de récession, l'activité économique devrait stagner en 2010 ce qui ne permet pas d'espérer une reprise significative de la demande. La branche s'attend ainsi à une stagnation du trafic hors offres nouvelles.

En revanche les charges externes de la branche seront en forte hausse du fait des évolutions réglementaires (péages RFF, hausse de la facture électrique, entrée en vigueur du règlement européen sur les droits des passagers, instauration d'une contribution des entreprises ferroviaires au financement de l'ARAF). Au global, ces évolutions conduiront à une augmentation d'environ 250 M€ des charges en 2010.

L'année 2010 est par ailleurs celle de l'ouverture à la concurrence du trafic international. Si l'impact de cette évolution sur le chiffre d'affaires ne sera pas immédiat, il est néanmoins indispensable pour la branche de se préparer pour renforcer les atouts concurrentiels de TGV sur le marché domestique et pour tirer parti des opportunités de développement à l'international, en Europe et dans le reste du monde. La branche poursuivra donc en 2010 la mise en oeuvre de son plan stratégique, fondé sur :

- l'amélioration de la satisfaction des clients avec un objectif d'augmenter d'un point par an la part des clients très satisfaits ;
- la construction d'une marque porteuse de valeurs fortes ;
- le développement de la relation client online : placer internet au coeur de la relation client et consolider la position de leadership de VSC sur le web ;
- l'Europe, avec l'objectif de réaliser un tiers de la croissance des trafics hors de France et de gagner un point par an de satisfaction globale sur les clientèles étrangères ;
- la performance économique : améliorer la productivité du parc et de la main d'oeuvre.

En cohérence avec ce plan stratégique, la branche a sélectionné un nombre limité de projets prioritaires à mener à bien en 2010, dans un contexte budgétaire très contraint :

- la poursuite des projets « Incidents majeurs » (information et mise en charge des voyageurs en situation perturbée) ;
- les développements SI nécessaires à l'amélioration de la qualité de la production et de la productivité du parc TGV ;
- les projets de modernisation et de renforcement de l'efficacité économique de la distribution : Libert-e, frais de dossier, refonte de l'architecture du site de VSC ;
- les projets de développement européen : création d'Eurostar International Limited, transformation de Lyria, évolution de Thalys, montage d'une joint-venture avec la Renfe pour l'exploitation de la ligne à grande vitesse Perpignan - Barcelone ;
- le projet Connexion TGV (déploiement sur la LGV Est en 2010).

La branche SNCF Voyages prévoit une évolution très limitée de son offre en 2010 (+0,9%). Le parc n'est plus l'élément dimensionnant de l'offre TGV : les 15 rames Duplex mises en service commercial en 2010 vont générer une surcapacité du fait de l'atonie de la demande. Les rames nouvelles seront principalement affectées à des mises en unités multiples ou à de nouvelles fréquences TGV et iDTGV lorsqu'elles répondent à un besoin du marché. Seuls Thalys, avec l'ouverture de la LGV néerlandaise, et Lyria avec l'ouverture fin 2010 de la ligne du Haut-Bugey, verront leur offre progresser significativement en 2010.

La branche SNCF Voyages verra son périmètre modifié avec le rattachement de la Direction des gares et de l'escale et de la filiale A2C à la nouvelle branche Gares & Connexions.

2.4. Branche SNCF Geodis

La branche SNCF Geodis rassemble une palette complète des métiers du transport et de la logistique des marchandises.

en millions d'euros	Année 2009	Année 2008	Variations
Chiffre d'affaires	7377	8027	-649
Marge opérationnelle (MOP)	-49	269	-318
MOP / CA	-0,7%	3,3%	
Résultat opérationnel courant	-420	-86	-334
Investissements sur fonds propres	-414	-567	154

Faits marquants

L'année 2009 a été marquée par une dégradation sans précédent de la conjoncture économique et du volume des échanges. Consécutivement, tous les métiers du transport de marchandises et de la logistique ont été touchés, partout dans le monde, et particulièrement les industries de réseaux, à l'instar des métiers de commissionnaire de transport, messagerie et transport ferroviaire de marchandises.

La baisse de chiffre d'affaires de la branche s'est établie à -8,1% par rapport à 2008, atteignant -19,5% chez STVA compte tenu du marché automobile et -21,5% chez Fret SNCF.

Cette situation a été partagée par tous les acteurs du marché. A titre d'illustration, dans le transport ferroviaire de marchandises, sur les six premiers mois d'activité de 2009, la contraction de chiffre d'affaires par rapport au premier semestre 2008 a été de 25% pour DB, de 35% pour la RENFE, de 37% pour les PKP.

En dépit de cette conjoncture difficile, la branche SNCF Geodis a renforcé son organisation autour de ses trois grands métiers de commissionnaire de transport / logisticien, transporteur ferroviaire et gestionnaire d'actifs :

=> d'une part en démarrant de nouvelles activités :

- l'activité Supply Chain Optimisation (SCO) née de l'acquisition par Geodis de la logistique mondiale d'IBM qui a débuté au 15 mars 2009 ;
- l'activité d'Akiem, société de gestion et location de locomotives.

=> d'autre part en consolidant son appareil industriel au travers d'acquisitions ciblées :

- Geodis : acquisition de 3 agences de messagerie du groupe Mory (1er juin 2009) ;

acquisition des fonds de commerce de la société de messagerie Cooljet (1er octobre 2009) ;
 acquisition de 2 sociétés de logistique en Italie, SCRI et Sincrolog (mi mai 2009) ;
 acquisition des activités de Giraud portant sur les Pays de l'Est et la sidérurgie.

- Entreprises ferroviaires :
 montée de 39,91% à 96,39% dans Novatrans (1er novembre 2009) ;
 Veolia Cargo Allemagne, Pays Bas et Italie (30 novembre 2009).

Enfin et surtout, à la suite de l'engagement de l'Etat en faveur des modes de transport écologiques dont l'objectif est de faire évoluer la part modale du fret non routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022 (communication lors du Conseil des Ministres du 16 septembre 2009), et qui le conduira à investir 7 milliards d'euros dans les infrastructures d'ici à 2020, le groupe SNCF a présenté au conseil d'administration du 23 septembre 2009 un schéma directeur pour un Nouveau Transport Ecologique de Marchandises (NTEM).

Ce schéma directeur vise à opérer une profonde transformation de Fret SNCF et à réinvestir les économies ainsi générées, sur les cinq prochaines années, à hauteur d'un milliard d'euros sur des produits multimodaux innovants concourant à l'objectif gouvernemental de report modal.

Le Groupe a tiré les conséquences de l'évolution de la conjoncture et du déploiement progressif du schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises en comptabilisant dans les comptes 2009 une perte de valeur non récurrente de 711 M€ (voir point 1.2 des événements majeurs 2009).

Résultats 2009

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2009 baisse de 649 M€ par rapport à 2008 (-8,1%). A périmètre constant il est en diminution de 16,7%.

La diminution de 649 M€ s'explique principalement par :

- une baisse d'activité de 1 291 M€ sur tous les segments de la branche, soit :
 812 M€ sur Geodis dont 216 M€ sur la Messagerie et 436 M€ sur la division Freight Forwarding.
 343 M€ sur Fret SNCF : GTK (Giga tonnes kilomètres) en baisse de 26,2% (26,5 GTK en 2009 vs 35,9 GTK en 2008).
- des impacts périmètre positifs à hauteur de 688 M€ (voir point 1.1 du commentaire général sur les résultats du Groupe).
- un effet change négatif de 46 M€ principalement sur la division Freight Forwarding de Geodis.

Marge opérationnelle

La diminution de la marge opérationnelle de 318 M€ s'explique par :

- la baisse de la marge de Geodis de 120 M€, la chute de l'activité n'ayant pu être que partiellement compensée par des économies de charges ;
- la baisse de la marge de Fret SNCF de 204 M€ dont 30 M€ résultant de la provision pour cessation progressive d'activité et 37 M€ d'effet non récurrent de la régularisation tarifaire de l'électricité comptabilisée en 2008 au titre de l'année 2007 ;
- un effet périmètre négatif de 8 M€ principalement au sein de la division Geodis Supply Chain Optimisation (SCO) dont le déploiement nécessite des coûts d'intégration et de transformation.

Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant suit la même tendance que la marge opérationnelle et recule de 334 M€ par rapport à 2008.

Investissements sur fonds propres

Les investissements sont en diminution en 2009 du fait de la baisse des acquisitions de matériels de transport (-122 M€) et de la diminution des investissements sur les autres immobilisations corporelles (-43 M€, 2008 ayant été marqué par la mise en service de la plateforme messagerie de Bonneuil).

Perspectives

Le budget de la branche ne prévoit pas de rebond de l'activité. 2010 sera une année de transition, au cours de laquelle les mesures d'ajustements et les projets d'organisation lancés en 2009 prendront effet.

S'agissant du transport ferroviaire de marchandises, le schéma directeur prévoit le déploiement à partir de 2010, et jusqu'en 2015, de neuf projets industriels :

- développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne ;
- substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « multi-lots, multi-clients » ;
- construire un service sur mesure pour les clients actuels du wagon isolé ;
- accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial. A cette fin, la branche SNCF Geodis conduit la transformation de Novatrans de manière à en faire un outil efficace au service des transporteurs ;
- développer l'offre d'autoroutes ferroviaires, objectif qui donnera lieu en 2010 à une forte implication du groupe SNCF dans Lorryrail (Perpignan-Bettembourg) et le renouvellement de la concession, prévu début 2011, de l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- créer ou favoriser les initiatives pour la création d'opérateurs ferroviaires de proximité ;
- développer le transport ferroviaire de marchandises à grande et très grande vitesse ;
- poursuivre des démarches innovantes en matière de logistique urbaine ;
- créer un réseau de plateformes multimodales maritimes et terrestres.

Ces déploiements s'opéreront parallèlement à la transformation de Fret SNCF qui se traduira par la création de cinq entités chez Fret, au sein de l'EPIC :
 – quatre entités qui auront la maîtrise de leur production / commercialisation : Charbon-Acier (projet « Belle-Ile »), Autochem, Combiné, Sol&Rail ;
 – une entité Multi-Lots Multi-Clients qui commercialisera l'offre multi-lots multi-clients qui va refondre le plan de transport du wagon isolé.

Parallèlement, 2010 sera l'année du renforcement du réseau européen des entreprises ferroviaires de la branche, suite notamment à l'acquisition des filiales allemandes, néerlandaises et italiennes de Veolia Cargo. Une marque commerciale commune à ces entreprises ferroviaires – CAPTRAIN – a été lancée.

S'agissant de Geodis, l'année 2010 sera, dans un contexte concurrentiel accru et de pression tarifaire, l'année du développement commercial et de l'innovation :

- l'objectif sur les secteurs d'activité traditionnels, notamment la Messagerie France et la Logistique, est de gagner des parts de marché au travers d'une organisation commerciale collant aux besoins des chargeurs et au développement des ventes de prestations croisées (« cross-selling ») auprès des clients grands comptes ;
- sur la nouvelle activité SCO, l'objectif est de parfaire l'intégration de l'appareil industriel, notamment au niveau des systèmes d'information, de manière à capter de nouveaux clients mondiaux.

S'agissant de la gestion d'actifs, 2010 sera marquée par l'intégration d'Ermewa qui permettra à la branche de bénéficier de l'expérience et des savoir-faire en matière de gestion d'actifs des équipes d'Ermewa, contribuant ainsi à renforcer l'efficacité et la rentabilité de ces activités.

2.5. Fonctions communes et participations

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

a) Matériel

Le Matériel a mis en oeuvre son programme « Performance 2012 », en lien avec la démarche d'entreprise « Destination 2012 ». Ce programme a pour ambition de situer le Domaine dans le peloton de tête des grands mainteneurs ferroviaires à l'échelle européenne. Ainsi, le Domaine a mis en place en 2009 le « projet M » avec un pilotage rapproché des établissements.

Dans la pratique, durant 2009, cela s'est traduit par plusieurs chantiers majeurs parmi lesquels :

la co-construction avec les activités clientes traduite par le travail collaboratif avec SNCF Voyages afin d'améliorer le rendement des rames TGV en vue du démarrage du TGV Rhin-Rhône, le programme d'entreprise qui vise à faire progresser le taux de régularité des TER et Intercités, la contribution au projet « performance TER », l'accompagnement de SNCF Proximités dans des projets de matériels roulants neufs et innovants comme le tram-train et Régiolis, le projet « Vivre Transilien » pour améliorer la qualité de service, la mise en place d'un catalogue de prestations pour le Produit Train, l'accompagnement de Fret pendant la crise par le détachement d'agents du Matériel vers les Technicentres à lourde charge de travail ou par le garage bon état (GBE) des matériels roulants, une approche orientée davantage sur le coût de vie des engins lors des rénovations des rames TGV Sud-est, etc.

la continuation de la modernisation de l'appareil industriel : afin de mieux répondre aux besoins des activités clientes et aux arrivées de nouveaux matériels, l'adaptation du dispositif industriel s'est poursuivie durant 2009 avec la mise en place des nouveaux sites et/ou installations opérationnelles, dont notamment l'unité opérationnelle de maintenance TGV du Technicentre de Lyon, le site écologique de Joncherolles à Paris Nord pour l'arrivée du Francilien, le nouvel atelier de maintenance TER à Rennes ou le troisième atelier de maintenance TER à Lyon ;

une ouverture vers le marché extérieur affichée via la création d'une filiale 100% Matériel nommée IMTS pour se préparer à la concurrence et mieux commercialiser ses prestations. Des contrats signés avec les sociétés Socofer et Voith Turbo pour la modernisation des locotracteurs de l'Infrastructure, avec VFLI (filiale SNCF) pour la maintenance de ses engins, avec la société Vossloh afin de proposer des offres de maintenance à des opérateurs utilisant des locomotives Vossloh circulant en France et au Benelux, avec Ned Train (filiale Matériel de l'EF néerlandaise) pour réparer ses essieux (2ème contrat majeur de maintenance d'organes de roulement signé après Eurotunnel en 2006) ;

une approche plus écologique, économique et sociétale pour préparer l'avenir : présentation en février de la première voiture Intercités en version UFR (Usager en Fauteuil Roulant), projet « Créa - toilettes » pour les TGV et Teoz, exposition « Train Labo d'Accessibilité » pour faciliter la vie à bord des trains, pelliculage du RER C pour une ambiance à bord plus accueillante et travail technique avec les constructeurs très en amont sur les grands projets « Régiolis » où l'accessibilité, la recyclabilité et la maîtrise de la pollution ont été repensées ;

la préparation et l'accompagnement des activités clientes liés à l'arrivée de nouveaux matériels roulants : le Francilien de Bombardier mis en service le 13 décembre en Ile-de-France sur la ligne H, la commande d'une nouvelle génération de TER baptisée « Régiolis ».

b) Traction

L'année 2009 a été marquée par une baisse du plan de transport, essentiellement en ce qui concerne le Fret, et par une gestion rapprochée des grands équilibres entre charges et ressources de conduite, pilotée par le domaine Traction avec la direction de Fret SNCF.

Côté voyageurs, on retiendra les évolutions d'offres suivantes :

la mise en place des cadencements TER en décembre 2008 pour les régions PACA, Bourgogne Nord et les lignes Normandes (TER + Intercités) ;

la préparation du cadencement en décembre 2009 de la ligne P de Transilien ;

la mise en oeuvre de l'interopérabilité RATP/SNCF sur la ligne B effective depuis novembre 2009.

Les modes de fonctionnement ont également été marqués par la mise en place de structures de pools de conducteurs :

création d'un pool chargé de faire face aux aléas de production en Ile de France (travaux, formations supplémentaires,...) ;

création d'un pool national SNCF Infra renforcé de pools régionaux pour répondre aux contraintes spécifiques de cette activité (chantiers majeurs, acheminements d'engins,...).

En 2009, la Traction a contribué à la transformation managériale de l'entreprise par l'intégration progressive des Entités d'Affaires Territoriales (EAT) dans les plateformes de conception et d'adaptation, concrétisant le rapprochement des équipes Traction et TER. Cette intégration contribue à une plus grande maîtrise de son produit et de sa performance par chacune des activités TER en lui permettant de coordonner la conception de son plan de transport associant les engins, les agents de trains et de conduite.

c) Immobilier

La contribution du pôle logement (ICF-Novedis) au chiffre d'affaires progresse de 0,7 % (à 85,9 M€) par rapport à 2008 malgré une baisse moyenne du parc de 6 % ; la marge opérationnelle (35 M€) est en hausse de 23%. ICF-Novedis a bénéficié d'un apport de 440 logements de la SNCF fin décembre 2009 pour une valeur de 48 M€, lui permettant de renforcer sa structure financière.

Une Foncière de bureaux, S2FIT, filiale à 100% de SNCF Participations, a été constituée le 31 décembre 2009. 25 immeubles de bureaux lui ont été apportés pour une valeur de 188 M€ ; ils sont occupés et pris à bail par SNCF. L'apport d'immeubles en crédit bail est envisagé en 2010.

Malgré un environnement économique incertain, le groupe SNEF (aménagement foncier et promotion immobilière) a réussi un bon exercice 2009, livrant notamment dans les délais la Résidence Hôtelière du Rail de Bordeaux, qui sera suivie en 2010 par celle de Paris-Austerlitz.

d) Transport maritime

Conformément aux prévisions, la situation de SeaFrance s'est fortement détériorée en 2009, dans un contexte économique toujours dégradé, mais un peu meilleur qu'attendu en fin d'année.

La sévère récession frappant le Royaume-Uni a affecté très négativement les flux transmanche fret, une sensible amélioration caractérisant toutefois le dernier trimestre. Le marché tourisme a été moins pénalisé que celui du fret, avec un nombre de déplacements en voiture à peu près stable comparé à 2008. Mais ces réalisations n'ont été obtenues qu'au prix d'une guerre tarifaire menée par des concurrents britanniques disposant d'une devise dévaluée. L'année 2009 constitue également le premier exercice plein d'exploitation du SeaFrance Molière, qui a contribué à rajeunir la flotte exploitée et à augmenter la capacité offerte, mais aussi à faire peser une lourde dette sur les comptes de la compagnie, à un moment où l'activité réduite ne permet pas de générer des cash-flows suffisants.

Dès février 2009, les résultats préoccupants de 2008 et les perspectives difficiles qu'offrait 2009 ont conduit à la présentation d'un projet de plan de redressement. Malgré une longue concertation aboutissant à un plan ajusté, assorti de suppressions d'emplois réduites, il n'a été possible de trouver un accord sur le plan de sauvegarde de l'emploi et la nouvelle organisation du travail que début 2010, après intervention d'un médiateur.

La concrétisation des économies prévues dans le plan de redressement, en particulier sur la masse salariale, a donc été limitée en 2009. Une flotte réduite à 4 unités a été opérée à partir du 12 février, date de fin des travaux d'Eurotunnel mais selon les protocoles d'armement préexistants. Les navires ont d'abord été programmés à 274 traversées hebdomadaires, puis, à compter de mi-octobre, sur la base de 214 traversées par semaine prévue au plan.

Sur l'ensemble de l'année 2009, l'activité de SeaFrance a été caractérisée par :

- un volume camions inférieur de 12% à 2008 dans un marché ayant perdu 14% par rapport à 2008 ;
- un nombre de voitures inférieur de 17% à 2008 dans un marché baissant de 0,6% par rapport à 2008.

Le chiffre d'affaires 2009 s'établit à 176 M€, chutant de 47 M€ (21%) comparativement à 2008.

Avec des charges d'exploitation en diminution de 20,1% du fait principalement de la baisse du nombre de navires en exploitation, la marge opérationnelle atteint -10 M€ (-12 M€ en 2008).

Après prise en compte des amortissements et provisions (notamment pour restructuration), des éléments financiers et du résultat exceptionnel, l'exercice 2009 dégage une perte nette de 67 M€ contre un déficit net de 25 M€ en 2008.

La situation nette et les capitaux propres deviennent négatifs, soulignant l'urgence de la mise en oeuvre du plan de sauvetage de l'entreprise, et d'une recapitalisation de la part de l'actionnaire.

3. Investissements et endettement

3.1. Investissements

(En millions d'euros)		Année 2009	Année 2008	Evolution	
Investissements sur fonds propres	A	-2211	-2274	63	-3%

Cessions nettes	B	221	171	51	30%
Investissements sur fonds propres nets des cessions	A + B	-1989	-2103	114	-5%

Les investissements sur fonds propres sont en très légère diminution par rapport à 2008, à 2 211 M€. Cette évolution est liée à :

- la baisse de 154 M€ des investissements sur fonds propres de la branche SNCF Geodis (ralentissement des acquisitions de matériels de transport et mise en service en 2008 de la plateforme messagerie de Bonneuil) ;

- l'acquisition par SeaFrance d'un navire au cours de l'exercice 2008 (120 M€) ;

En revanche les branches SNCF Voyages, SNCF Proximités et SNCF Infra voient leurs volumes d'investissements progresser, principalement du fait d'acquisitions de matériel roulant.

Par ailleurs SNCF a consacré en 2009 327 M€ au plan de relance gouvernemental.

La variation des cessions nettes est principalement impactée par la cession du site de Batignolles.

3.2. Endettement net du Groupe

(En millions d'euros)	31/12/2009	31/12/2008	Evolution
Dettes non courantes	14887	14646	241
Créances non courantes	-6549	-7889	1340
Dettes nettes non courantes	8338	6757	1581
Dettes courantes	6464	8023	-1559
Créances courantes	-7630	-8748	1117
Dettes nettes courantes	-1167	-725	-442
Dettes nettes	7172	6032	1140
Gearing	1,1	0,8	

L'endettement net s'élève à 7,2 milliards d'euros au 31 décembre 2009, soit un gearing de 1,1 (versus 0,8 fin 2008). Le ratio CAF sur dette nette passe de 34% à fin 2008 à 21% à fin 2009.

L'augmentation de la dette de 1,1 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2008 s'analyse comme suit :

	(en M€)
Endettement net à l'ouverture	6032
CAF	-1499
Investissements corporels nets de subventions et de cessions	1990
Investissements financiers	510
Variation de BFR	12
Variation de juste valeur	-100
Dividendes versés à l'Etat	183
Autres	43
Endettement net à la clôture	7172

Les investissements financiers concernent principalement l'acquisition des actifs IBM Global Logistic (295 M€) et l'acquisition de Veolia Cargo (77 M€ nets).

3.3. Sources de financement et gestion de la dette

La dette non courante augmente de 0,2 milliard d'euros et la dette courante diminue de 1,5 milliards d'euros.

Les émissions et échéances suivantes expliquent une part importante de ces variations :

- les financements atteignent 2,9 milliards d'euros. Les émissions sont essentiellement constituées de deux emprunts obligataires pour 2,7 milliards d'euros et d'un emprunt Eurofima de 0,1 milliard d'euros ;

- les remboursements s'élèvent à 4,0 milliards d'euros et concernent deux emprunts obligataires pour 2,5 milliards d'euros, un emprunt Geodis pour 0,45 milliard d'euros, un emprunt GIE Financière Sceta pour 0,45 milliard d'euros, le plan épargne entreprise pour 0,2 milliard d'euros et un emprunt Eurofima pour 0,2 milliard d'euros.

Compte tenu des échéances et des émissions précitées, la part de taux fixe dans la dette s'établit à 66% au 31 décembre 2009.

L'EPIC a repris à son compte la gestion de l'essentiel de la dette nette du Groupe. Il porte en effet 93% de l'endettement externe du Groupe à fin décembre 2009 contre 77% à fin décembre 2008.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée AAA par les agences de notation.

La créance non courante diminue de 1,3 milliards d'euros et la créance courante de 1,1 milliards d'euros notamment du fait :

- des échéances de la créance RFF (0,4 milliard d'euros) et de la créance CDP (1,2 milliards d'euros) ;

- du remboursement en 2009 de l'intégralité du compte courant de la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel (1,5 milliards d'euros) ;

- de l'augmentation de la trésorerie de 0,8 milliard d'euros.

3.4. Exposition du Groupe aux risques de marché

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le Conseil d'administration de la SNCF et dans lequel sont définis les principes de gestion des risques de la société mère qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

Le détail de la stratégie mise en oeuvre est décrit dans l'annexe annuelle aux comptes consolidés 2009.

4. Bilan consolidé et ratios

(En millions d'euros)	31/12/2009	31/12/2008
Ecart d'acquisition	886	633
Immobilisations incorporelles	605	496
Immobilisations corporelles	23074	22384
Actifs financiers non courants	6850	8077
Titres mis en équivalence	429	410
Impôts différés actifs	992	1185
Actifs non courants	32837	33185
Actifs d'exploitation	6765	5985
Actifs financiers courants	3529	5468
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4101	3280
Actifs courants	14395	14733
Actifs détenus en vue d'être cédés	1	17
TOTAL DE L'ACTIF	47234	47935
Capital	4971	4971
Réserves consolidées	2527	2140
Résultat net de l'exercice	-980	571
Capitaux propres Groupe	6518	7681
Intérêts minoritaires	78	75
Capitaux propres totaux	6596	7756
Engagements envers le personnel non courants	1594	1242
Provisions non courantes	1175	911
Passifs financiers non courants	14887	14646
Impôts différés passifs	96	97
Passifs non courants	17753	16896
Engagements envers le personnel courants	81	81
Provisions courantes	240	140
Dettes d'exploitation	16093	15002
Passifs d'exploitation	16415	15223
Passifs financiers courants	6464	8022
Passifs courants	22878	23245
Dettes relatives aux actifs détenus en vue d'être cédés	6	38
TOTAL DU PASSIF	47234	47935
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	1,1	0,8
Capacité d'autofinancement / Dette nette	21%	34%

4.1. Modifications apportées au bilan comparatif 2008 par rapport au publié

Les états financiers 2008 ont été modifiés par rapport aux états publiés pour intégrer les éléments suivants :

- l'application de l'interprétation IFRIC 13 relative aux programmes de fidélisation,
- l'actualisation des prêts PEEC (participation des entreprises à l'effort de construction),
- les modifications de méthodes de calcul de certains engagements envers le personnel (rentes accidents du travail, assurance chômage, indemnités de fin de carrière, avantages au personnel).

Le chiffrage de ces différentes modifications est précisé dans l'annexe aux comptes consolidés (note 1.4).

4.2. Principales variations bilancielle

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

- l'augmentation des écarts d'acquisition suite aux acquisitions réalisées par SNCF Geodis et notamment IBM Global Logistic (191 M€) et Cooljet (30 M€) ;
- l'augmentation des immobilisations incorporelles et corporelles suite aux investissements de l'exercice (voir 3.1) ;
- la dépréciation des impôts différés actifs (200 M€) ;
- la forte diminution des actifs financiers courants et non courants (voir 3.3) ;
- la hausse des actifs d'exploitation en lien principalement avec l'augmentation des créances clients ;
- la hausse de la trésorerie du fait de flux de trésorerie provenant de l'activité positifs (+1,7 milliards d'euros) et de flux liés aux investissements négatifs (-0,9 milliard d'euros) ;
- la variation des capitaux propres part du Groupe qui intègrent le résultat de la période (-980 M€) et le versement d'un dividende à l'Etat (183 M€) ;
- la hausse des engagements envers le personnel non courants qui résulte de la constatation à compter de 2009 d'une provision pour cessation progressive d'activité ;
- la diminution des passifs financiers courants (voir 3.3) ;
- la progression des dettes d'exploitation qui intègre une augmentation sensible des subventions d'investissement.

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

La SNCF reçoit, d'une part, des commandes publiques de prestations de services, comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'Etat et des collectivités locales, mais dans un cadre législatif et réglementaire de monopole, d'autre part, outre des subventions d'exploitation et d'investissements reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de la branche SNCF Proximités, des compensations de charges financières et sociales dans des comptes annexes hors bilan, compensations qui sont fondées sur des textes de l'Union européenne visant à égaliser les conditions de concurrence entre les transports ferrés et les autres modes de transport.

5.1. Commandes publiques de prestations de services

(En millions d'euros)	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par RFF	2931	2913	17
dont Convention de gestion des trafics et des circulations	881	863	18
dont Convention de gestion de l'entretien des voies et du patrimoine	2049	2051	-2
Travaux pour RFF	1403	1148	254
Total RFF	4333	4062	272
Compensations tarifaires régionales	365	338	27
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	3489	3344	145
dont péages	558	540	18
Total Régions et STIF	3854	3682	172
Presse	5	5	0
Tarifs sociaux	67	66	1
Défense	182	171	12
Total Etat	254	242	12
TOTAL	8441	7985	456

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

Ce poste est globalement stable par rapport à 2008 (+0,6%), en raison principalement de la facturation à RFF de l'impact partiel des mesures relatives aux retraites à hauteur de 40,5 M€ (conformément à la lettre du commissaire du Gouvernement) et de l'augmentation de certains programmes de modernisation du réseau (programmes IMPAQT et NDP +24 M€) qui viennent palier l'effet d'indexation négatif (-59 M€)

b) Travaux pour RFF

L'augmentation de ce poste par rapport à 2008 (+254 M€) est liée au volume plus élevé des opérations de régénération (+127 M€) et de développement du réseau (+53 M€) ainsi qu'à la montée en charge des travaux financés dans le cadre du plan-rail Midi-Pyrénées (+54 M€).

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

La progression de ce poste par rapport à 2008 (+145 M€) s'explique essentiellement par l'accroissement de l'offre, l'indexation des conventions et le financement des programmes de remise à niveau, ainsi que par la répercussion directe aux Régions (TER) et au STIF des péages RFF (+18 M€), neutre en résultat.

5.2. Subventions et compensations de charges financières et sociales

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

(En M€)	31/12/2009	31/12/2008	Variation
Subventions d'exploitation	33	23	10
Subventions d'investissement reçues	1131	1354	-223
Total	1164	1377	-213

a) Concours publics inclus dans le résultat

Subventions d'exploitation

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

b) Autres versements reçus sans impact sur le résultat

Subventions d'investissement reçues

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

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

6. Volet social

6.1. Effectifs

	31/12/2009	31/12/2008	Variation	
SNCF (1)	161771	163485	-1%	(1714)
Groupe GEODIS (2)	27018	26811	1%	207
Groupe STVA	1871	1975	-5%	(104)
Groupe EFFIA	1703	1439	18%	264
Seafrance	1330	1513	-12%	(183)
Groupe SVD	1318	1297	2%	21
Groupe SYSTRA	1128	1062	6%	66
Autres filiales et participations (2) (3)	3958	3757	5%	201
TOTAL	200097	201339	-0,6%	(1242)

(1) effectifs payés, dont 949 détachés dans les filiales du Groupe

(2) filiales Rouch et Districhrono intégrés depuis 2009 dans le groupe Geodis (effectif 2009 = 179)

(3) dont Novatrans et Inexia

Les effectifs du Groupe sont en très légère diminution. L'évolution constatée au niveau de l'EPIC SNCF n'est que partiellement compensée par une hausse de l'effectif des filiales (+472). Cette dernière variation résulte de la combinaison des effets suivants :

- un effet périmètre positif du fait des acquisitions réalisées par le groupe Geodis (impact d'environ +1 545 sur les effectifs), de la prise de contrôle de Novatrans (+255) et de l'acquisition d'ITL (+58) ;
- un effet positif lié à la croissance de l'activité chez Effia et Inexia (+80 en liaison avec le projet LGV Rhin-Rhône) ;
- un effet négatif consécutif à la baisse de l'activité des groupes Geodis et STVA et de la restructuration de SeaFrance.

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

	2009	2008	2007	2006	2005
Société-mère (*)	161771	163485	166213	168386	170954
Filiales	38326	37854	35332	33356	34885
TOTAL	200097	201339	201545	201742	205839

(*) Effectifs payés

6.2. Principaux accords signés en 2009

Les principaux accords signés en 2009 sont les suivants :

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

7. Enjeux et perspectives 2010

7.1. Perspectives 2010

Confronté à un contexte économique toujours morose, le groupe SNCF anticipe pour 2010 une progression de son chiffre d'affaires de 4% hors effets de périmètre.

Cette croissance modérée ne permettant pas d'absorber la hausse plus dynamique des charges des activités de transport ferroviaire, la situation financière du Groupe continuera à être tendue en 2010.

Néanmoins les opérations de développement engagées en 2009, en ligne avec le projet stratégique Destination 2012, se poursuivront en 2010 ; le périmètre du Groupe s'en trouvera profondément modifié avec un chiffre d'affaires de 30 milliards d'euros, soit près de 30% de croissance par rapport à 2007, et un effectif porté à 235 000 collaborateurs.

SNCF Proximités constituera la première branche du Groupe en termes de chiffre d'affaires (un tiers du total du Groupe) devant SNCF Geodis (25%).

7.2. Enjeux 2010

Les actions de fond entreprises par les branches pour retrouver des modèles économiques durables, renforcer les fondamentaux opérationnels, améliorer le service et assurer le développement d'opportunités nouvelles, seront poursuivies en 2010.

Elles concernent :

- la mise en oeuvre du nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises,
- le développement de solutions pérennes pour les trains d'aménagement du territoire,
- la renégociation de la convention de gestion de l'infrastructure avec RFF,
- l'adaptation de la branche Voyages aux évolutions de son environnement, aux nouvelles conditions de marche et aux besoins des clients,
- la mise en oeuvre effective de la branche Gares & Connexions créée en avril 2009.

Gouvernement d'entreprise

1. Le conseil d'administration

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

Sept représentants de l'Etat nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports :

- deux sur proposition du ministre chargé des transports,
- un sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances,
- un sur proposition du ministre chargé du budget,
- un sur proposition du ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire,
- un sur proposition du ministre chargé de l'industrie,
- le président du conseil d'administration nommé, parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

Cinq membres choisis en raison de leur compétence, et nommés par décret :

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

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

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

La durée du mandat des membres du conseil est de cinq ans. Aucun administrateur ne peut exercer plus de trois mandats successifs. Ce mandat est gratuit. Le commissaire du gouvernement ou à défaut le commissaire du gouvernement adjoint siège avec voix consultative au conseil d'administration ainsi qu'aux comités qu'il a créés.

Le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports ou son représentant siège avec voix consultative au conseil d'administration ainsi qu'aux comités.

Le secrétaire du conseil d'administration et le secrétaire du comité central d'Entreprise assistent également au conseil. Le conseil d'administration se réunit en séance ordinaire au moins dix fois par an.

Depuis son renouvellement en février 2008, le conseil d'administration s'est doté de cinq comités :

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

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

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

Le comité voyageurs, chargé du suivi des conventions conclues entre le groupe SNCF et les collectivités et les établissements publics et locaux et plus généralement de toutes les problématiques voyageurs.

Le comité transports et logistique, chargé d'examiner notamment l'activité et les orientations stratégiques de la branche SNCF Geodis.

2. L'équipe dirigeante

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

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

SNCF

Rapport des Commissaires aux Comptes
sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2009

SNCF

Siège social : 34, rue du Commandant Mouchotte 75014 Paris

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
N° Siren : 552 049 447

Rapport des Commissaires aux Comptes
sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2009

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2009, sur :

le contrôle des comptes consolidés de la SNCF, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;

la justification de nos appréciations ;

la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme indiqué aux paragraphes 2.2 et 28.2 de l'annexe aux comptes consolidés, la SNCF a lancé, au cours de l'exercice 2009, une réflexion sur un nouveau Schéma Directeur du Transport Ferroviaire de Marchandises et une nouvelle organisation est actuellement en cours de définition. Dans ce contexte, l'activité Fret SNCF a été répartie en 5 entités (unités génératrices de trésorerie) et les modalités d'évaluation des moyens de production ont été revues lors de la clôture des comptes.

A ce jour, compte tenu de l'avancement du projet, de la documentation existante sur les projections d'activité et de rentabilité, les valeurs d'utilités retenues ont été déterminées à partir d'éléments et d'hypothèses ne remplissant pas les conditions requises par les normes IFRS.

Par ailleurs, le marché européen de la vente et de la location des locomotives est un marché restreint et la référence à des transactions est limitée. En conséquence, les valeurs retenues pourraient ne pas être représentatives des valeurs de marché. Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la valeur recouvrable des moyens de production du Fret SNCF dont la valeur comptable après amortissement s'élève à 1,7 milliards d'euros avant une dépréciation de 1 milliard d'euros. Ce point faisait déjà l'objet d'une réserve au cours des exercices précédents.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.2.2 de l'annexe relative aux nouvelles normes d'application obligatoire, en particulier, la norme IFRIC 13 « Programmes de fidélisation des clients » et la note 1.4 qui expose les modifications de présentation et les corrections apportées par la SNCF sur les comptes 2008.

II - Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 1.3 des comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2009 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives économiques. C'est dans ce contexte que, conformément à l'article L. 823-9 du code de commerce, nous avons procédé à nos propres appréciations que nous portons à votre connaissance, outre celle ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus.

La SNCF a procédé à des tests de pertes de valeur sur ses actifs tels que décrit dans les notes 4.8, 8.2 et 28 des états financiers.

En raison des pertes constatées sur l'activité Infrastructure et des indices de perte de valeur identifiés sur SNCF Voyages, la SNCF a procédé à des tests de perte de valeur sur les actifs rattachés à ces activités. Nous avons examiné les modalités retenues par la SNCF lors de la mise en oeuvre de ces tests, les prévisions des flux de trésorerie et les hypothèses utilisées, et nous avons vérifié que les notes 4.8, 8 et 28 donnent une information appropriée.

Les écarts d'acquisition, dont le montant s'élève globalement à 886 millions d'euros, ont fait l'objet de tests de dépréciation selon les principes décrits en note 4.8 des états financiers. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation des flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles issues des plans d'affaires révisés à fin 2009 et à vérifier que les notes 4.8, 8.1 et 28 donnent une information appropriée.

Comme indiqué en notes 4.18 et 31, le groupe reconnaît des impôts différés actifs au bilan en fonction de ses perspectives de bénéfices fiscaux futurs. Nous avons examiné les modalités de reconnaissance des impôts différés actifs ainsi que les prévisions de résultat et hypothèses sous tendant leur reconnaissance. Nos travaux relatifs à ces données et hypothèses nous ont permis d'apprécier le caractère approprié des estimations retenues.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III - Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie du rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Courbevoie, le 24 mars 2010
Les Commissaires aux Comptes

PRICEWATERHOUSE COOPERS
AUDIT

ERIC BERTIER

MAZARS MARIE-LAURE
PHILIPPART

LIONEL GOTLIB

PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDIT

MAZARS

1002151