

RAPPORT FINANCIER 30 JUIN 2019

GROUPE SNCF MOBILITÉS

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL



La Plaine Saint-Denis, le 26 juillet 2019,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2019 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur, et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des transactions entre parties liées qui ont eu lieu durant les six premiers mois de l'exercice en cours, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

Le Président
Guillaume PEPY

Le Directeur Général Délégué Performance
Mathias EMMERICH

Groupe SNCF Mobilités

30 juin 2019

01 – RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

PAGE 001

02 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

PAGE 036

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

Normes IFRS En millions d'euros



SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2019 | 3 |
| 1 ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2019 | 3 |
| 2 CHIFFRES CLÉS | 7 |
| 3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE | 9 |
| RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE | 10 |
| 1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE | 10 |
| 2 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS | 15 |
| 3 INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET..... | 28 |
| 4 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS..... | 30 |
| 5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT, SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES..... | 32 |
| 6 VOLET SOCIAL | 33 |
| ENJEUX ET PERSPECTIVES..... | 34 |

LE GROUPE SNCF MOBILITÉS EN 2019

Le groupe SNCF Mobilités est constitué de l'EPIC SNCF Mobilités et de ses filiales. L'EPIC est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite "Loi LOTI"), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

- SNCF Réseau : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- SNCF Mobilités (anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français ») : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.
- SNCF (la maison-mère) : créé le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

1 ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2019

1.1 REFORME DU FERROVIAIRE

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

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes ;
 - o la société nationale SNCF (anciennement SNCF Mobilités), chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
 - o la société SNCF Voyageurs, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
 - o SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.
- SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviendront une société anonyme, devant être détenue par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui sera elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous);
- Transférer, dans le cadre de la réorganisation du groupe SNCF, l'entité Gares & Connexions à SNCF Réseau ;

- Transformer l'organisation salariale en cessant, à partir du 1er janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises ; et
- Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire autorise en outre le Gouvernement Français à prendre par voie d'ordonnances certaines mesures relevant du domaine de la loi afin de procéder à la mise en place de la réforme pour un nouveau pacte ferroviaire.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") dont l'objet est de préciser les dispositions prévues par le Nouveau Pacte Ferroviaire en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1er janvier 2020, il est prévu que les opérations suivantes seront notamment réalisées:

- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société anonyme nouvellement créée et dont il détiendra l'intégralité du capital, l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs. Le transfert à cette société anonyme de la dette financière liée à ces activités s'opèrera sans changement de débiteur, SNCF Mobilités demeurant seul débiteur des créanciers concernés. Les titres de cette société anonyme seront alors immédiatement transférés à leur valeur nette comptable à SNCF Réseau, ayant le statut d'EPIC. SNCF Réseau transférera ensuite à cette société anonyme l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.
- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société anonyme nouvellement créée et dont il détiendra l'intégralité du capital ("SNCF Voyageurs") l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers. Le transfert à SNCF Voyageurs de la dette financière liée à ces activités s'opèrera sans changement de débiteur, SNCF Mobilités demeurant seul débiteur des créanciers concernés. Dans l'ensemble des textes législatifs en vigueur le 1er janvier 2020, les termes "SNCF Mobilités" sont remplacés par les termes "SNCF Voyageurs".
- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société dont il détient l'intégralité du capital, l'ensemble des biens, droits et obligations (à l'exception de la dette financière qui ne sera pas transférée) attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).
- Le périmètre des biens, droits et obligations transférés sera approuvé dans chacun des cas par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget.
- SNCF, ayant le statut d'EPIC, sera dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations seront repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC.
- SNCF Réseau, ayant actuellement le statut d'EPIC, deviendra une société anonyme, dont l'intégralité du capital sera attribuée à SNCF Mobilités.
- SNCF Mobilités, ayant actuellement le statut d'EPIC, deviendra une société nationale à capitaux publics et sera renommé société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'emporteront ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne seront pas affectés par ces changements.

A l'issue des opérations ci-dessus, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité sera constitué de la société nationale

SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la future société nationale SNCF

La société nationale SNCF aura pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié qu'elle contrôle et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définira et conduira notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assurera également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire doit être complété et précisé par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application.

Le Groupe considère que la future SA SNCF (ex SNCF Mobilités) contrôlera SNCF Réseau à compter du 01/01/2020, notamment du fait de sa mission consistant à assurer le pilotage stratégique et financier et à définir l'organisation du groupe public unifié (incluant SNCF Réseau).

D'autres documents entre l'État et SNCF seront formalisés prochainement afin de conforter la position retenue sur le contrôle de SA SNCF Réseau par SA SNCF, et par voie de conséquence le contrôle indirect de Gares & Connexions par SA SNCF.

Ainsi, au 30 juin, l'Activité Gares et Connexions ne rentre pas dans le champ d'application d'IFRS 5.

Compte tenu de l'ordonnance parue en juin et des éléments restant à obtenir, le Groupe considère qu'il n'y a pas de conséquence de la réforme ferroviaire au 1^{er} janvier 2020 pouvant remettre en cause le montant des déficits utilisables au niveau du Groupe et des activités.

1.2 CONTENTIEUX SUR L'ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€.

Suite au pourvoi en cassation formé par Geodis et SNCF Mobilités en date du 22 juillet 2018 et au dépôt du mémoire de SNCF Mobilités le 17 décembre 2018, l'Autorité de la Concurrence n'a pas formé un pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire, soit le 20 février 2019.

En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 30 juin 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

1.3 CONVENTIONS TER AVEC LES REGIONS SUD, NOUVELLE-AQUITAINE, GRAND-EST, HAUTS-DE-FRANCE ET BRETAGNE

Les conventions de la région Sud (PACA) pour 2019-2023 et Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 approuvées par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités ont été signées respectivement le 9 et le 29 avril dernier. Ces conventions fixent les modalités d'exploitation des lignes TER en vue d'améliorer la performance du système et de préparer l'ouverture à la concurrence d'une partie des services TER.

L'exploitation des lignes TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle, certaines Autorités Organisatrices ayant publié des avis d'information durant le premier semestre 2019.

Par ailleurs, un protocole d'accord avec la région Bretagne a été signé le 28 juin 2019 fixant les modalités de la future convention TER pour 2019-2028.

1.4 SORTIE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPÉENNE (BREXIT)

Le Groupe exerçant au Royaume-Uni des activités de transport de voyageurs et de marchandises au travers de ses filiales, totalise un chiffre d'affaires consolidé de 936 M€ au 30 juin 2019 dont 556 M€ sur Eurostar et la quote-part du résultat en provenance des co-entreprises au sein de Keolis représente un montant de 14 M€ dans l'état de situation financière consolidé au 30 juin 2019.

En ce qui concerne la date prévue de sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit), celle-ci a été reportée au 31 octobre 2019 au lieu du 29 mars 2019. Les conditions de sortie n'ont pas encore été définies. Ainsi les scénarii possibles demeurent une sortie avec accord, un nouveau report de la date de sortie ou une sortie sans accord.

Des actions ont été réalisées pour assurer la continuité du service de la société Eurostar quel que soit le scénario final du Brexit :

- Création de la filiale Eurostar France et obtention de la licence d'exploitation et du certificat de sécurité
- Accords avec les autorités sur les mesures de contrôles aux frontières, sur l'emploi transfrontalier du personnel britannique, accords sur l'accès au tunnel sous la Manche.

Toutefois, des risques opérationnels demeurent en fonction des conditions réelles de sortie de l'Union Européenne, notamment la revue des niveaux de contrôles aux frontières des passagers et les coûts de mise en conformité aux nouvelles règles applicables post Brexit.

Toutes les actions pour éviter la combinaison de facteurs les plus défavorables sont menées auprès des autorités pour éviter une longue suspension de l'activité. Toutefois, dans le cas d'un Brexit sans accord, les éléments clés à mettre en œuvre pour assurer la continuité du service n'étant pas tous à la main de l'entreprise, et compte tenu du caractère exceptionnel de cette situation, il est difficile d'en prédire les conséquences avec une assurance suffisante. Le scénario le plus défavorable pourrait avoir une incidence matérielle sur la valeur de ses actifs, voire sur sa capacité à poursuivre son activité sans discontinuité.

Face aux incertitudes liées aux modalités de mise en œuvre du Brexit, le Groupe ne peut estimer, à ce stade, les impacts financiers et les conséquences sur l'activité du Groupe.

1.5 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

La décision de l'ARAFER n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ARAFER le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ARAFER en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

Malgré d'importants travaux engagés dès 2018, ce référentiel n'a pu être mis en œuvre que partiellement sur l'exercice 2018. Une procédure a été ouverte par l'ARAFER en juillet 2019. L'entreprise n'est pas en mesure d'estimer les éventuelles conséquences de cette situation.

1.6 CRÉATION DE STATIONORD (ANCIENNEMENT SEMOP)

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, SNCF Mobilités, à travers l'activité Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été signés en date du 22 février 2019 (voir note 6).

1.7 CESSION DE LA FILIALE OUIBUS

Au cours du semestre, le Groupe a cédé sa filiale Ouibus à Blablacar (BBC), dans le cadre de l'ambition des deux acteurs de la mobilité de proposer une offre intermodale aux voyageurs.

L'opération n'a pas généré de résultat de cession significatif.

1.8 SIGNATURE D'UN CONTRAT D'ACHAT D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

La filiale SNCF Energie et Voltalia ont signé le 21 juin dernier un contrat d'achat direct de 150 mégawatt d'électricité renouvelable sur 25 ans pour un montant d'environ 210 M€. Ce contrat de très longue durée est le premier de ce type en France et l'un des dix plus importants en Europe.

2 CHIFFRES CLÉS

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 avec IFRS16 | 30/06/2019 sans IFRS16 | 30/06/2018 |
|---|------------------------|------------------------|------------|
| Chiffre d'affaires | 16 960 | 16 961 | 15 252 |
| Marge opérationnelle | 1 892 | 1 451 | 649 |
| Résultat opérationnel courant | 653 | 609 | 101 |
| Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 704 | 660 | 3 493 |
| Résultat financier | -258 | -191 | -126 |
| Résultat net de l'exercice | 231 | 248 | 3 239 |
| Résultat net - part du groupe | 221 | | 3 202 |
| Résultat net Récurrent - Part du groupe (1) | 164 | | -90 |
| Capacité d'autofinancement | 1 409 | 1 033 | 380 |
| Investissements nets (2) | -1 287 | -1 314 | -952 |
| Investissements tous financements (3) | -1 852 | -1 879 | -1 594 |
| Cash Flow Libre (4) | -77 | -75 | -71 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 664 | 620 | 118 |
| ROCE (5) | 7,7% | | 5,7% |
| Effectifs | 205 893 | 205 893 | 200 853 |

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 avec IFRS16 | 30/06/2019 sans IFRS16 | 31/12/2018 |
|----------------------------|------------------------|------------------------|------------|
| Endettement net | 8 077 | 8 237 | 7 186 |

(1) Le résultat net récurrent – part du groupe est défini dans la note Résultats et situation financière du Groupe de ce même rapport.

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

| | 30/06/2019 avec IFRS 16 | 30/06/2019 sans IFRS 16 | 30/06/2018 |
|--|-------------------------|-------------------------|------------|
| des lignes de l'état des flux de trésorerie : | | | |
| - Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | -1 122 | -1 122 | -1 061 |
| - Subventions d'investissement reçues | 189 | 189 | 161 |
| - Nouveaux actifs financiers de concession | -730 | -730 | -505 |
| - Encaissement sur actifs financiers de concession | 376 | 376 | 481 |
| des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés (*) | 0 | -27 | -27 |
| Total investissements nets | -1 287 | -1 314 | -952 |

| (3) Les Investissements tous financements sont obtenus par la somme (en millions d'euros) : | 30/06/2019 avec IFRS 16 | 30/06/2019 sans IFRS 16 | 30/06/2018 |
|--|----------------------------|----------------------------|------------|
| des lignes de l'état des flux de trésorerie : | | | |
| - Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | -1 122 | -1 122 | -1 061 |
| - Nouveaux actifs financiers de concession | -730 | -730 | -505 |
| des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés (*) | 0 | -27 | -27 |
| Total investissements tous financements | -1 852 | -1 879 | -1 594 |

| (4) Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) : | 30/06/2019 avec IFRS16 | 30/06/2019 sans IFRS16 | 30/06/2018 |
|--|---------------------------|---------------------------|------------|
| des lignes de l'état des flux de trésorerie : | | | |
| - CAF après coût de l'endettement financier net et impôt | 1 409 | 1 033 | 380 |
| - Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | -1 122 | -1 122 | -1 061 |
| - Subventions d'investissements reçues | 189 | 189 | 161 |
| - Remboursement des obligations locatives | -411 | 0 | 0 |
| - Remboursements des créances financières de location IFRS 16 | 1 | 0 | 0 |
| - Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 114 | 114 | 103 |
| - Nouveaux actifs financiers de concession | -730 | -730 | -505 |
| - Encaissement sur actifs financiers de concession | 376 | 376 | 481 |
| - Incidence de la variation du BFR | -143 | -136 | 526 |
| de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie | 214 | 214 | -148 |
| des intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne "Intérêts payés sur obligations locatives" de l'état des flux de trésorerie | 13 | 0 | 0 |
| des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie | 13 | 13 | 21 |
| des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés semestriels résumés (*) | 0 | -27 | -27 |
| Total Cash Flow Libre | -77 | -75 | -71 |

(*) Cette information n'est plus présentée à compter du 30/06/2019 à la suite de l'entrée en vigueur de la norme IFRS 16.

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

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

3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'événement postérieur à la clôture.

RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 (*) | Variation 2019 vs 2018 | |
|--|---------------|----------------|---------------------------|----------------|
| Chiffre d'affaires | 16 960 | 15 252 | 1 708 | 11,2% |
| Péages | -2 308 | -2 045 | -263 | 12,8% |
| Achats et charges externes hors péages | -6 244 | -6 373 | 128 | -2,0% |
| Impôts et taxes | -757 | -754 | -3 | 0,4% |
| Charges de personnel | -5 827 | -5 595 | -231 | 4,1% |
| Autres produits et charges | 68 | 164 | -97 | -58,8% |
| Marge opérationnelle | 1 892 | 649 | 1 242 | 191,3% |
| Dotations aux amortissements | -1 281 | -733 | -548 | 74,8% |
| Variation nette des provisions | 43 | 185 | -142 | -76,9% |
| Résultat opérationnel courant | 653 | 101 | 552 | 543,9% |
| Résultat de cession d'actifs | 46 | 51 | -5 | -10,0% |
| Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue | - | 16 | -16 | -100,0% |
| Pertes de valeur | -6 | 3 309 | -3 315 | -100,2% |
| Résultat opérationnel | 693 | 3 477 | -2 784 | -80,1% |
| Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 11 | 17 | -6 | -34,8% |
| Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 704 | 3 493 | -2 790 | -79,9% |
| Coût financier net des avantages du personnel | 19 | 4 | 14 | 326,2% |
| Coût de l'endettement financier net et autres | -277 | -130 | -147 | 112,5% |
| Résultat financier | -258 | -126 | -132 | 105,1% |
| Résultat avant impôt | 446 | 3 368 | -2 922 | -86,8% |
| Impôt sur les résultats | -214 | -129 | -86 | 66,6% |
| Résultat net des activités ordinaires | 231 | 3 239 | -3 008 | -92,9% |
| Résultat net d'impôt des activités transférées | - | - | - | n/a |
| Résultat net de l'exercice | 231 | 3 239 | -3 008 | -92,9% |
| Résultat net - Part du groupe | 221 | 3 202 | -2 981 | -93,1% |
| Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) | 10 | 37 | -27 | -73,1% |
| Résultat net récurrent - Part du groupe (1) | 164 | -90 | 254 | -282,0% |
| <i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i> | <i>11,2%</i> | <i>4,3%</i> | | |
| <i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i> | <i>3,9%</i> | <i>0,7%</i> | | |
| <i>ROCE (voir définition donnée dans les chiffres clés)</i> | <i>7,7%</i> | <i>5,7%</i> | | |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3 des comptes consolidés semestriels résumés)

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

- des pertes de valeur ;

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

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

| <i>en millions d'euros</i> | Notes (*) | 30/06/2019 | 30/06/2018 |
|--|-----------|------------|--------------|
| Résultat net - Part du groupe | | 221 | 3 202 |
| Amende concurrence Messagerie | | -30 | |
| Pertes de valeurs | 4.2 | 6 | -3 309 |
| Pertes de valeur inclus dans la ligne "Variation nette des provisions" | | -33 | |
| Inclus dans la ligne "Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue" | | | - |
| Inclus dans la ligne "Résultat de cession actifs" | | -1 | 9 |
| Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence" | | - | - |
| Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (variations de juste valeur) | | 47 | - |
| Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers) | | - | - |
| Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats" | | -46 | 7 |
| Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)" | | - | - |
| Résultat net Récurrent - Part du groupe | | 164 | -90 |

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

1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2019 avec ceux de 2018 est affectée par les variations de périmètre, change et normes suivantes :

en millions d'euros

| | | Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires | |
|---|---|--|----|
| SNCF Transilien & TER | Variation de périmètre 2018 (1) | | |
| | Cession Itirémia | -2 | |
| | Effet normes | | |
| | Effet IFRS15 | -5 | |
| Keolis | Variations de périmètre 2018 (1) | | |
| | Cession Millau Cars | 0 | |
| | Acquisitions Keolis Santé | 5 | |
| | Acquisition Mediaco (EFFIA Cannes) | 0 | |
| | Acquisition Groupe Open Tours | 10 | |
| | Variations de périmètre 2019 | | |
| | Acquisitions Keolis Santé | 1 | |
| Acquisition Effia Charenton | 0 | | |
| | Variation des taux de change | 8 | |
| SNCF Voyages | Effet normes | | |
| | Effet IFRS 15 | -1 | |
| | Effet IFRS 16 | -1 | |
| | Variation des taux de change | 4 | |
| SNCF Logistics | Geodis TFMM Ermewa & Autres | Variation de périmètre 2018 (1) | |
| | | Acquisition Taylor Minster Leasing BV | 4 |
| | | Variations de périmètre 2019 | |
| | | Acquisition Captrain Espana | 23 |
| | | Acquisition Railtraxx/KCR | 6 |
| | | Acquisition Raffles Lease | 4 |
| | | Variation des taux de change | 45 |
| Corporate | Variation de périmètre 2018 (1) | | |
| | Perte de contrôle Vesta | -21 | |
| Total des effets périmètre, normes et change | | 79 | |

(1) Opérations réalisées en 2018 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2018 / 2019

1.2 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2019

1.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Mobilités s'élève à 16 960 M€ à fin juin 2019, soit une augmentation de 1 708 M€ (+11,2%) par rapport à 2018 qui s'explique par :

- des effets périmètre et normes pour 23 M€ (voir 1.1),
- un effet change pour 56 M€ (voir 1.1),
- une variation organique pour le groupe de +1 629 M€ (+10,7%) ; celle des secteurs est la suivante :

| | |
|-------------------------|-----------------|
| SNCF Transilien & TER | +549 M€, +16,1% |
| Keolis | +338 M€, +11,9% |
| Intercités | +6 M€, +1,8%, |
| Voyages SNCF | +505 M€, +14,8% |
| SNCF Gares & Connexions | +25 M€, +10,9% |
| SNCF Logistics | +127 M€, +2,6% |

1.2.2 Marge opérationnelle

À 1 892 M€ en 2019, la marge opérationnelle s'améliore de 1 242 M€, soit de 191,3%. Le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 4,3% à 11,2% entre 2018 et 2019.

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation 2019 vs 2018 | | Variation 2019 vs 2018 <i>à périmètre, normes et change constants</i> | |
|---|------------|------------|---------------------------|--------|---|--------|
| Chiffre d'affaires (CA) | 16 960 | 15 252 | 1 708 | 11,2% | 1 629 | 10,7% |
| Charges de personnel | -5 827 | -5 595 | -231 | 4,1% | -186 | 3,3% |
| Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges | -5 567 | -5 719 | 152 | -2,7% | -256 | 4,5% |
| Péages | -2 308 | -2 045 | -263 | 12,8% | -259 | 12,7% |
| Energie de traction et carburant | -610 | -489 | -121 | 24,7% | -114 | 23,4% |
| Impôts et taxes | -757 | -754 | -3 | 0,4% | -8 | 1,1% |
| Marge opérationnelle (MOP) | 1 892 | 649 | 1 242 | 191,3% | 805 | 123,9% |
| Taux MOP / CA | 11,2% | 4,3% | | | | |

À périmètre, normes et change constants, la marge opérationnelle progresse de 805 M€ dont 528 M€ liés au contre-effet des mouvements sociaux du premier semestre 2018.

La hausse des péages de 259 M€ (+12,7%) est impactée pour 226 M€ par le contre-effet des grèves de l'année dernière.

Les achats d'énergie de traction et carburant augmentent de 114 M€ ; cette évolution s'explique en partie par un effet prix défavorable sur l'énergie de traction ainsi que par une consommation supérieure à 2018.

1.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 653 M€, en hausse de 552 M€ par rapport à 2018.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 0,7% en 2018 à 3,9% en 2019.

La hausse de la marge opérationnelle de 1 242 M€ est en partie compensée par l'augmentation de 548 M€ des dotations aux amortissements (impact de la mise en application de la norme IFRS 16 en 2019 pour -397 M€), ainsi que par l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 43 M€ en 2019, à comparer à une reprise nette de 185 M€ en 2018. L'exercice 2018 avait été principalement affecté par la reprise des provisions sur les litiges relatifs aux salariés marocains.

1.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 2 784 M€ et s'établit à 693 M€.

La variation est essentiellement portée par les reprises de **pertes de valeur** de l'année dernière sur l'UGT TGV France et Europe (+3 193 M€) ainsi que sur l'UGT Gares & Connexions (+107 M€).

Le **résultat de cession d'actifs** 2019 se compose essentiellement de cessions immobilières.

Le poste **réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** était affecté en 2018 par la perte de contrôle de la filiale Orient Express (16 M€).

1.2.5 Résultat financier

L'évolution du résultat financier entre les exercices 2018 et 2019 (dégradation de 132 M€) s'explique à hauteur de -76 M€ par la variation des effets de juste valeur dont un impact de juste valeur sur des produits dérivés relatifs à l'électricité pour -47 M€.

1.2.6 Impôt sur les résultats

Le poste se compose principalement de la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) pour un montant de -138 M€ (contre -78 M€ au 30/06/2018).

1.2.7 Résultat net part du groupe

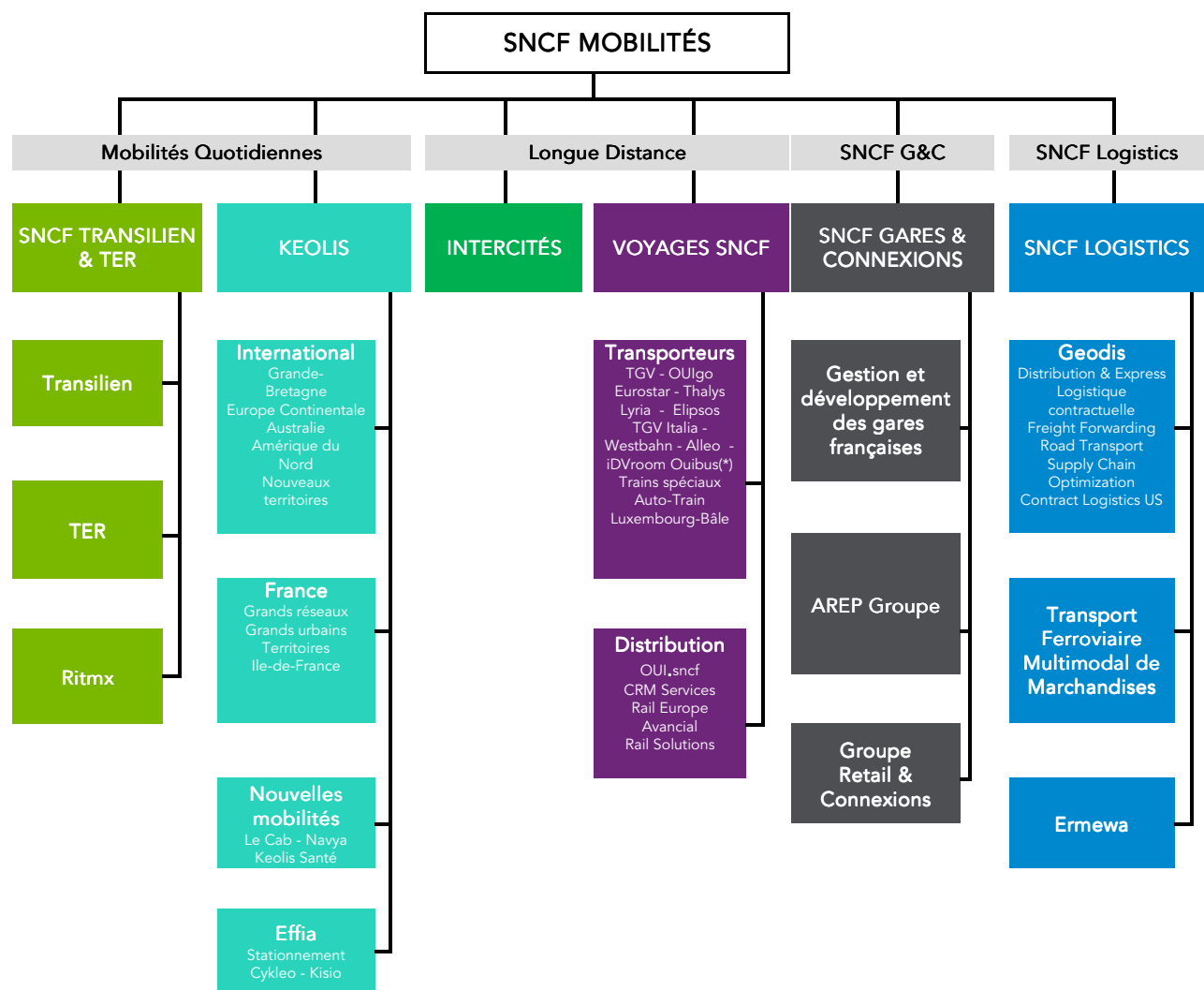
Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 221 M€, contre un gain de 3 202 M€ en 2018, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 10 M€.

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

2 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

L'activité du groupe SNCF Mobilités est désormais organisée, à compter du 1^{er} janvier 2018, autour de quatre métiers appuyés par des fonctions support :

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



Seules les principales filiales sont présentées dans cet organigramme ainsi que dans les organigrammes figurant plus loin.
 (*) filiale cédée au cours du premier semestre 2019

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

| <i>en millions d'euros</i> | SNCF Transilien & TER | Keolis | Intercités | Voyages SNCF | SNCF Gares & Con- nexions | SNCF Logistics | Direction Indus- trielle | Cor- porate | SNCF Mobilités |
|---|-----------------------------|--------|------------|-----------------|------------------------------------|-------------------|--------------------------------|----------------|-------------------|
| Chiffre d'affaires externe | 3 953 | 3 199 | 332 | 3 915 | 254 | 5 045 | 121 | 142 | 16 960 |
| Marge opérationnelle | 288 | 307 | 23 | 624 | 103 | 500 | 19 | 27 | 1 892 |
| Résultat opérationnel courant | 176 | 35 | 19 | 269 | 20 | 126 | 11 | -5 | 653 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 176 | 46 | 19 | 267 | 20 | 128 | 11 | -4 | 664 |
| Investissements nets | -421 | -145 | 18 | -343 | -133 | -183 | -42 | -37 | -1 287 |

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

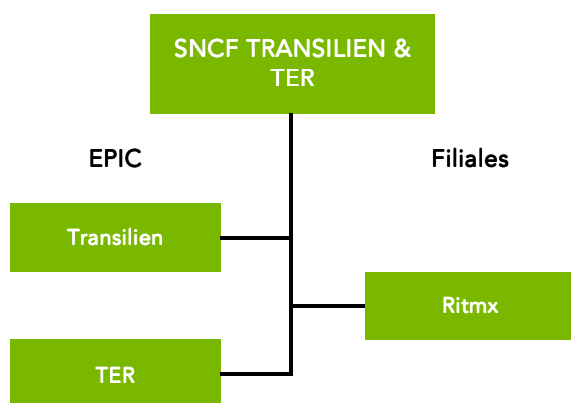
La direction de SNCF Mobilités suit le chiffre d'affaires externe réalisé par chaque secteur (contributif groupe) et non le chiffre d'affaires réalisé aux bornes de chaque secteur. De ce fait, le chiffre d'affaires présenté dans les analyses par secteur est un chiffre d'affaires externe.

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

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

2.1 MOBILITÉS QUOTIDIENNES

2.1.1 SNCF Transilien & TER



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

en millions d'euros

| | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2018 | Variations |
|---|-------------------|-------------------|------------|
| Chiffre d'affaires externe (CA) | 3 953 | 3 411 | 542 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 288 | -3 | 291 |
| <i>MOP / CA aux bornes de SNCF Transilien & TER</i> | <i>6,7%</i> | <i>-0,1%</i> | |
| Résultat opérationnel courant | 176 | -24 | 200 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 176 | -24 | 200 |
| Investissements nets | -421 | -196 | -225 |

Faits marquants

Transilien

- Réalisation des programmes d'investissement soutenus par l'autorité organisatrice :
 - o Arrivée de nouveaux matériels dans le cadre de l'accélération du schéma directeur du matériel roulant : 12 rames Régio2N sur la ligne D et 10 rames NAT sur la ligne J Conflans Mantes.
 - o Premières réalisations visibles de la modernisation de la billetterie avec le lancement du Navigo Easy (carte sans contact destinée à progressivement remplacer le ticket magnétique à usage unique) et celui de la phase d'expérimentation du Navigo liberté+ (1ère étape du service de paiement à l'usage).
 - o Déploiement du plan propreté en gare avec l'installation de toilettes, le nettoyage approfondi de certaines gares et le développement d'une application propreté.
- Amélioration de la régularité des trains depuis le début de l'année 2019 : avec plus de 91% en cumul depuis le début de l'année, Transilien réalise sa meilleure performance depuis 2012. La satisfaction client progresse largement, de plus de 8 points, par rapport à l'année dernière.
- Poursuite du renforcement de la robustesse et de l'information voyageurs avec la création d'un nouveau centre opérationnel pour les lignes C, N et U et la mise en place du Centre de Commandement Unique (CCU) pour la ligne A.

TER

- Signature des conventions avec les régions Nouvelle-Aquitaine et PACA, ainsi que du protocole avec la région Bretagne, approbation de la convention Hauts-de-France au Conseil d'Administration du 26 juin 2019.
- Amélioration significative de la robustesse de la production, se traduisant notamment par un record de régularité des circulations : 92,9% à fin juin pour un objectif de 91,5%.
- Progression des trafics et recettes directes par rapport à 2018.
- Livraison de 6 rames Régio2N et de 4 rames Régiolis et de 11 autres rames Régiolis acquises par Intercités pour des lignes TER.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du premier semestre 2019 est en hausse de 542 M€ (+15,9%) par rapport à 2018. Cette évolution s'explique notamment par des effets périmètre et application de la norme IFRS 15 pour - 7 M€ (détail en point 1.1 Comparabilité des comptes).

À périmètre et normes constants, la hausse du chiffre d'affaires s'élève à +549 M€ (+16,1%).

Transilien est en progression de +201 M€ (+15,0%). Hors contre-effet des grèves, la croissance est de +80 M€ (+5,5%), portée par une hausse de la contribution d'IdF-Mobilités grâce à des impacts contractuels favorables, et par la progression des produits du trafic.

TER progresse de +343 M€ (+16,6%). Hors contre-effet des grèves, l'activité affiche une croissance de 152 M€ (+6,7%) : les contributions des régions progressent, avec d'une part le transfert des lignes Hauts-de-France d'Intercités et d'autre part les renégociations de conventions. Les recettes directes sont également en hausse, comme les trafics.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien & TER progresse de 291 M€ entre 2018 et 2019. L'impact du contre effet des grèves du premier semestre 2018 sur la MOP est estimé à +146 M€. Transilien est en progression de 109 M€ (avec un contre effet des grèves 2018 de +63 M€). TER est en avance de 180 M€ (dont 83 M€ de contre effet grèves). Hors contre effet grèves, la MOP de TER est impactée par des éléments favorables liés à la croissance de l'activité ainsi que par des gains de productivité.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 200 M€. La hausse de la marge opérationnelle est atténuée par l'évolution de la variation nette des provisions : une dotation nette de 6 M€ sur la période contre une reprise nette de 62 M€ (dénouement de contentieux et litiges) au 30 juin 2018.

- Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Transilien & TER sont en hausse de 225 M€ par rapport à 2018 dont 117 M€ sur TER : hausse des investissements bruts sur les achats de matériels roulants neufs et les installations fixes. Les investissements nets chez Transilien augmentent de 105 M€ principalement en lien avec la hausse des investissements bruts. Cette hausse est atténuée par la progression des subventions reçues.

Perspectives du deuxième semestre 2019

Transilien

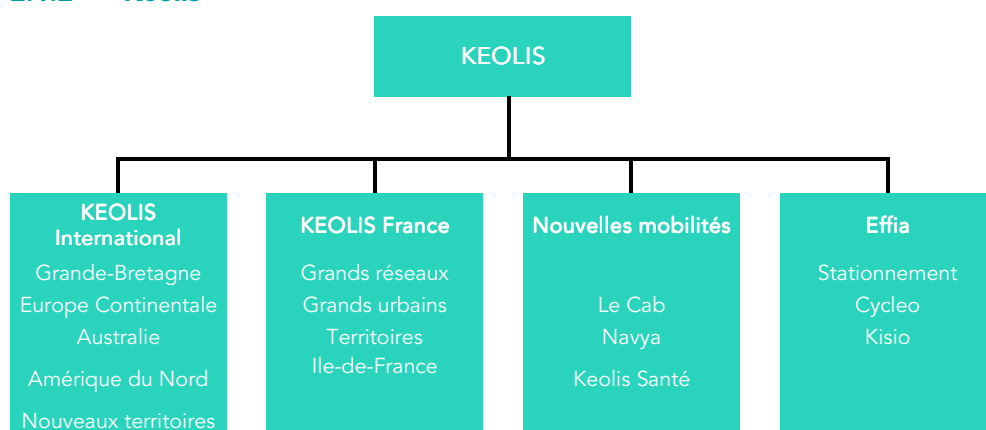
- Poursuite du schéma directeur du matériel roulant avec l'arrivée du nouveau matériel Régio2N sur la ligne N.
- Poursuite de la modernisation de la billettique avec la généralisation de l'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet ; modernisation des portiques de validation des billets notamment ceux de Saint-Lazare.
- Une Information Voyageurs plus réactive et multicanal avec le déploiement de nouveaux masques sur les écrans d'information en gare et le passage à un calcul d'itinéraire en temps réel.

TER

- Finalisation de la convention Bretagne.

- Finalisation de la négociation de la convention Normandie 2020 qui intègre la reprise des lignes normandes Intercités au 1^{er} janvier 2020.
- Poursuite des travaux préparatoires au lancement des appels d’offres sur les lots prochainement ouverts à la concurrence et estimation des impacts à négocier dans des avenants à ces conventions.
- Préparation de la mise en œuvre de la réforme 2020 avec le transfert de ressources escale à SNCF Gares & Connexions et Fret.
- Début d’exploitation du Léman Express, train transfrontalier sur le bassin franco-valdo-genevois.

2.1.2 Keolis



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

en millions d’euros

| | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2018 | Variations |
|---|-------------------|-------------------|------------|
| Chiffre d’affaires externe (CA) | 3 199 | 2 837 | 362 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 307 | 164 | 143 |
| <i>MOP / CA aux bornes de Keolis</i> | <i>9,4%</i> | <i>5,7%</i> | |
| Résultat opérationnel courant | 35 | 35 | 0 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 46 | 46 | 0 |
| Investissements nets | -145 | -28 | -116 |

Faits marquants

- Acquisitions, cessions et prises de participation en France et à l’international :
 - o Acquisition de Car Postal France, filiale française de La Poste suisse qui exploite huit réseaux urbains dans l’est et le sud-est de la France.
 - o Cession de l’activité VTC du Cab à la société SnapCar.
- Démarrages, renouvellements et gains de contrats en France et à l’international :
 - o En France, le début d’année a été marquée par la reprise réussie des contrats de tram de Nancy et de bus de Chambéry (durées de 6 ans chacun).
 - o Keolis confirme par ailleurs son dynamisme de développement dans la région Le Sud PACA avec le renouvellement du contrat de transport urbain d’Aix-en-Provence et les gains offensifs de Menton et d’Antibes-Sophie-Antipolis.
 - o Avec le gain de l’exploitation du Tram 9, Keolis remporte le premier appel d’offres lancé par Ile-de-France Mobilités pour l’exploitation d’un mode ferré.

- o A l'international, l'exploitation du contrat ferroviaire Wales & Borders va concentrer les attentions sur cette année 2019.
- o Le premier semestre a été marqué par le démarrage de l'exploitation du réseau de tramway de Waterloo au Canada, par le gain du contrat de bus 100% électriques de Bergen Centre en Norvège et par le lancement de la « Red Line » du métro de Doha le 8 mai (JV RKH Qitarat).
- Stratégie « Nouvelles Mobilités » et Digital :
 - o La stratégie 2019 est orientée sur le Transport à la Demande (TAD) et les Navettes Autonomes.
 - o Sur le TAD, le premier semestre a connu un lancement à Nancy en mai et le gain de Tours.
 - o Sur les Véhicules Autonomes, Keolis a remporté le projet Montréal Lav VI.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 est en hausse de 362 M€ (+12,8%) par rapport à 2018.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +338 M€ (+11,9%). L'effet périmètre s'élève à 16 M€ (détail dans le point 1.1 Comparabilité des comptes) tandis que l'effet change atteint 8 M€.

La croissance est essentiellement portée par l'international (+279 M€), fortement tiré par le contrat Wales & Borders au Royaume-Uni. Les autres zones sont également en hausse.

La France est également en hausse de +41 M€ grâce à la bonne performance des Grands Réseaux et des Grands Urbains (notamment les gains de Nancy et Chambéry atténués par la perte de Nîmes).

Effia est en croissance de +17 M€ notamment sur Effia Stationnement et Kisio.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 143 M€. Dans cette variation, +138 M€ concernent l'impact de la mise en application d'IFRS 16. L'international est en hausse de +3 M€, notamment sur l'Europe Continentale et l'Australie. La France est en retrait de -5 M€ notamment sur les Territoires et les Grands Réseaux, évolution atténuée par les Grands Urbains. Effia est en hausse de +6 M€ sur l'activité stationnement.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis est stable ; la hausse de la marge opérationnelle est compensée en majorité par l'impact de la mise en application de la norme IFRS 16 en 2019 venant augmenter les dotations aux amortissements (-127 M€).

- Investissements nets

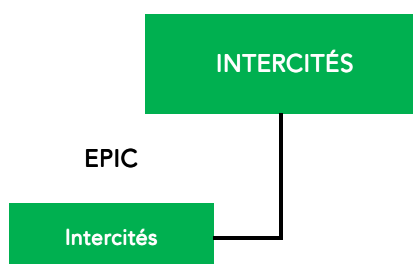
Les investissements sont en hausse de 116 M€. Cette variation est principalement liée à un encaissement exceptionnel en 2018 sur le contrat de Lille (reprise des actifs de l'ancien contrat lors du renouvellement du contrat par l'Autorité Organisatrice). Les investissements sont également en hausse au Royaume-Uni (réseau Wales & Borders).

Perspectives du deuxième semestre 2019

- Nombreux appels d'offres attendus sur le réseau de bus « Optile » en Ile-de-France suite à l'ouverture à la concurrence.
- A l'international, il est attendu le résultat d'un contrat de bus défensif significatif aux Pays-Bas ainsi que de l'appel d'offre de Buenos Aires en fin d'année.
- L'année sera également marquée par la poursuite de la mobilisation sur le métro de Doha.

2.2 LONGUE DISTANCE

2.2.1 Intercités



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

| <i>en millions d'euros</i> | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2018 | Variations |
|---|-------------------|-------------------|------------|
| Chiffre d'affaires externe (CA) | 332 | 326 | 6 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 23 | -1 | 24 |
| <i>MOP / CA aux bornes de Intercités</i> | <i>5,7%</i> | <i>-0,3%</i> | |
| Résultat opérationnel courant | 19 | -5 | 23 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 19 | -5 | 23 |
| Investissements nets | 18 | 40 | -22 |

Faits marquants

- Lancement de nouvelles offres 100% ECO pour Paris-Le Croisic, Paris- La Rochelle et Paris-Grenoble.
- Lancement de la nouvelle gamme tarifaire.
- Lancement du Wifi à bord des trains.
- Inauguration du matériel Coradia Liner sur la ligne Toulouse – Bayonne.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 est en hausse de 6 M€ (+1,8%) par rapport à 2018. Hors contre-effet des grèves, l'activité recule de -38 M€, avec l'impact des transferts de lignes à TER.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle d'Intercités progresse de 24 M€ entre 2018 et 2019. Les grèves du premier semestre 2018 ont un impact positif sur les comptes de 2019 pour +21 M€.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 23 M€. Le résultat opérationnel courant suit le niveau de marge opérationnelle.

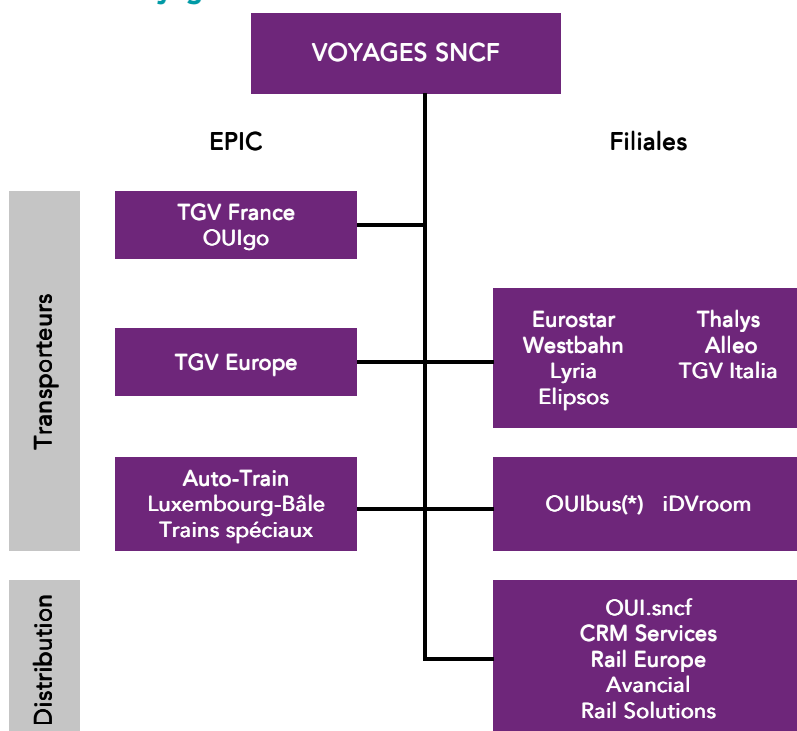
- Investissements nets

Les investissements nets d'Intercités sont en hausse de 22 M€ par rapport à 2018 ; cette évolution concerne principalement une augmentation des investissements bruts en matériels roulants neufs (liée à la commande des 40 Régio2N OMNEO Normandie ainsi qu'à la dernière commande de 30 Régiolis) ; elle est atténuée par une augmentation des subventions reçues.

Perspectives du deuxième semestre 2019

- Poursuite des travaux sur les transferts de lignes normandes.
- Création de la direction des services aux voyageurs.

2.2.2 Voyages SNCF



(*) Filiale cédée au cours du premier semestre 2019.

Voyages SNCF propose à ses clients :

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

en millions d'euros

| | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2018 | Variations |
|---|-------------------|-------------------|------------|
| Chiffre d'affaires externe (CA) | 3 915 | 3 408 | 506 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 624 | 284 | 340 |
| MOP / CA aux bornes de Voyages SNCF | 15,2% | 7,8% | |
| Résultat opérationnel courant | 269 | 101 | 168 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 267 | 100 | 167 |
| Investissements nets | -343 | -363 | 20 |

Faits marquants

- Succès de la nouvelle gamme tarifaire lancée le 9 mai, avec 452 000 cartes avantages et 56 000 pass Liberté vendus.
- TGV inOui se déploie sur Paris-Lille (janvier), Paris – Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur (juin) et est partenaire de la Coupe du Monde Féminine de la FIFA 2019.
- Nouvelles relations OUIGO vers Lille Flandres, 3ème aller-retour Londres Amsterdam pour Eurostar, dessertes de l'aéroport Roissy Charles de Gaulles et de Marne La Vallée pour Thalys.
- Lancement de l'assistant personnel de mobilité le 18 juin, l'appli SNCF devient le premier intégrateur et partenaire de toutes les mobilités en France.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression de 506 M€ (+14,8%). Cette évolution s'explique en partie par :

- un effet normes de -2 M€ (cf point 1.1 Comparabilité des comptes) ;
- un effet change de 4 M€.

À normes et change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en forte hausse de +505 M€ (+14,8%). L'impact des grèves de 2018 a un contre-effet en 2019 pour +373 M€.

La Grande Vitesse France est en avance de +487 M€ (+130 M€ hors contre-effet des grèves), grâce au succès de la politique d'offres (articulation Ouigo et inOui) et au lancement de la nouvelle gamme tarifaire. Thalys est en avance de +9 M€ (hors grèves) avec l'impact favorable du lancement des nouvelles routes Marne la Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle et la performance d'IZY. Eurostar est stable car l'effet favorable du lancement de la nouvelle route Londres-Amsterdam en 2018 est contrebalancé par l'impact négatif du mouvement de grève des douaniers français sur le premier semestre 2019.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 340 M€ dont +247 M€ de contre-effet grèves. La Grande Vitesse France est en hausse avec notamment la progression de l'activité (succès de la politique d'offre) et de moindres charges de personnel. Les filiales sont en retrait de -12 M€ (malgré le contre effet des grèves de +11 M€). Eurostar affiche -6 M€, avec l'impact du mouvement social des douaniers français, et Thalys -3 M€ avec une hausse des péages et des charges de maintenance.

- Résultat opérationnel courant

L'évolution positive du résultat opérationnel courant de Voyages SNCF (+168 M€) s'explique en partie par celle de la marge opérationnelle. Elle est en partie atténuée par l'augmentation des dotations aux amortissements pour 146 M€, conséquence de la reprise des pertes de valeur TGV en 2018.

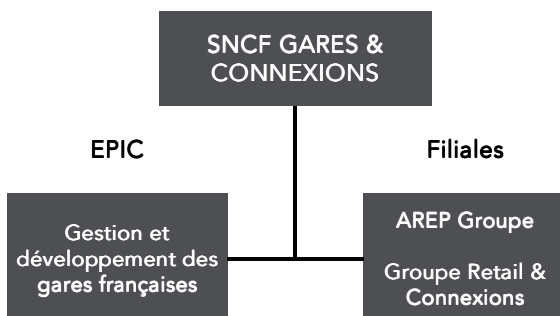
- Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 343 M€ en 2019, contre 363 M€ en 2018. La progression est principalement portée par les investissements significativement moindres sur les achats de rames Eurostar, atténués par une hausse des investissements en matériels roulants neufs de l'EPIC (essentiellement liée au paiement d'acomptes sur le projet TGV2020), et par l'augmentation des travaux industriels sur le matériel roulant.

Perspectives du deuxième semestre 2019

- Finalisation du partenariat SNCF Mobilités/BlaBlaCar et cession d'iDVRROOM en juillet.
- OUIGO : ouverture le 6 juillet de la liaison OUIGO Paris-Toulouse, et en décembre des liaisons vers Nîmes et Montpellier.
- Desserte de Bordeaux-Bruxelles par Thalys pendant l'été tous les samedis.

2.3 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions a pour missions de faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. Ses principales filiales sont AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gare).

en millions d'euros

| | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2018 | Variations |
|---|----------------------|----------------------|------------|
| Chiffre d'affaires externe (CA) | 254 | 229 | 25 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 103 | 97 | 6 |
| <i>MOP / CA aux bornes de SNCF Gares & Connexions</i> | <i>13,7%</i> | <i>13,5%</i> | |
| Résultat opérationnel courant | 20 | 42 | -22 |
| Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 20 | 41 | -21 |
| Investissements nets | -133 | -118 | -15 |

Faits marquants

- Création de la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) « StatioNord » en février 2019, dédiée à la réalisation du projet Gare du Nord 2024 et détenue à 34% par SNCF Gares & Connexions et 66% par Ceetrus.
- Publication du document de référence des gares 2020 de saisine, commun avec SNCF Réseau, le 17 juin 2019, suite aux retours de la consultation et aux échanges avec l'ARAFER.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est en progression de 25 M€ (+10,9%) en lien principalement avec la progression de l'activité de concessions commerciales en gare (Paris Nord et Paris Gare de Lyon) et la hausse des prestations de développement pour SNCF Réseau.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle croît de 6 M€ entre 2018 et 2019. Un contre effet favorable des grèves est compensé par une indemnité versée dans le cadre du projet Gare du Nord 2024.

- Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant diminue de 22 M€ ; l'évolution de la marge opérationnelle est atténuée par la variation nette des provisions : dotation nette de 1 M€ sur la période à comparer à une reprise nette de 10 M€ au 30 juin 2018 et les dotations aux amortissements sont en hausse de 11 M€ (conséquence de la reprise des pertes de valeur en 2018).

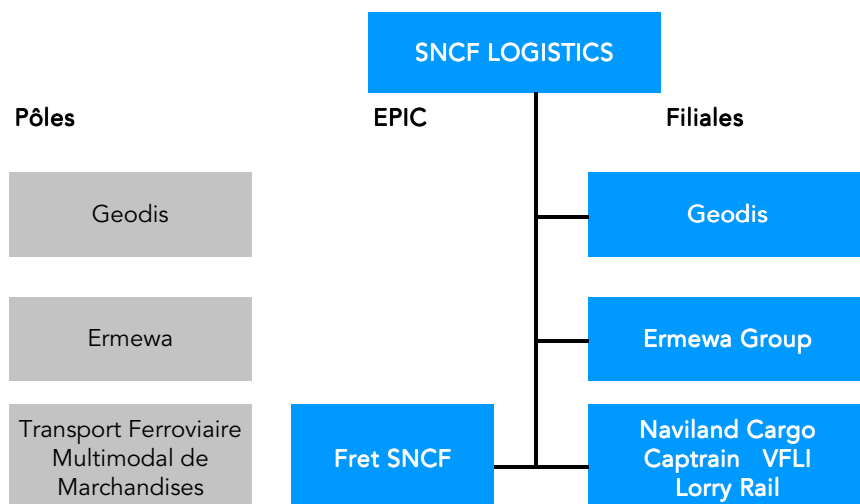
- Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions augmentent de 15 M€ sur les installations fixes (accessibilité des gares et information voyageurs).

Perspectives du deuxième semestre 2019

- Publication de l'avis de l'ARAFER sur le document de référence des gares 2020.
- Travaux de mise en œuvre de la réforme ferroviaire et du transfert de personnels des activités voyageurs.
- Premiers travaux préparatoires sur le projet Gare du Nord 2024.
- Continuité des efforts d'investissement & rénovation des gares.
- Poursuite de la dynamique commerciale des concessions et redevances.

2.4 SNCF LOGISTICS



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

| <i>en millions d'euros</i> | 1er semestre 2019 | | | | | 1er semestre 2018 | Var. |
|---|-------------------|------|--------|--------|-------|-------------------|------|
| | Geodis | TFMM | Ermewa | Autres | Total | | |
| Chiffre d'affaires externe (CA) | 4010 | 833 | 201 | 0 | 5 045 | 4 836 | 209 |
| Marge opérationnelle (MOP) | 355 | 14 | 126 | 6 | 500 | 99 | 401 |
| <i>MOP / CA aux bornes de SNCF Logistics</i> | | | | | 9,8% | 2,0% | |
| Résultat opérationnel courant (ROC) | 130 | -55 | 51 | 0 | 126 | 7 | 119 |
| ROC après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 131 | -52 | 48 | 0 | 128 | 13 | 115 |
| Investissements nets | -59 | -19 | -104 | - | -183 | -151 | -31 |

Faits marquants

Geodis

- Croissance du chiffre d'affaires des activités internationales de Geodis, portée par le dynamisme de Contract Logistics, en particulier aux États-Unis, compensant le retrait de Freight Forwarding.
- Évolution du chiffre d'affaires plus contrastée sur les activités Distribution & Express et Road Transport, impactées par des volumes en baisse ; Supply Chain Optimisation est impacté par la mise en œuvre du nouveau contrat IBM.
- Croissance de la marge opérationnelle de la logistique contractuelle, en particulier aux États-Unis, et de Distribution & Express.
- Amélioration des délais de règlements clients.
- Upply : montée en puissance progressive du site, constitution des équipes et lancement de la place de marché en cours.

TFMM

- Fret SNCF
 - o Une activité morose sur le secteur céréalier : certains clients ont connu des problèmes de production avec un impact défavorable sur les volumes. Bonne dynamique sur les trafics de Combiné.
 - o Elaboration et présentation du projet de nouvelle organisation de Fret SNCF, visant à gagner en réactivité, agilité et performance économique.
- Transporteurs Ferroviaires
 - o Hausse des subventions sillons en Allemagne.

- o Intégration de Captrain España au réseau européen Captrain à la suite de la prise de contrôle fin 2018.
- o Acquisition en mars 2019 de Railtraxx, Entreprise Ferroviaire belge opérant en Belgique, Pays-Bas et Allemagne ; intégration opérationnelle de Railtraxx et Captrain Belgium sous certificat de sécurité Railtraxx.
- Transport Multimodal
 - o Autoroutes Ferroviaires : lancement en février 2019 de la ligne Barcelone-Bettembourg via Perpignan par Lorry-Rail et mise en place en mars 2019 d'un arrêt à Mâcon sur la liaison Calais-Le Boulou opérée par VIIA.
 - o Poursuite du développement des volumes de Combiné chez Naviland Cargo.

Ermewa

- Finalisation de l'intégration de TML au sein de la BU Conteneur.
- Acquisition de Raffles Lease, société de leasing de conteneurs citernes basée à Singapour et ses plus de 13.000 conteneurs pour plus de 200 MUSD, faisant ainsi du Groupe Ermewa le leader mondial de la location de conteneurs-citernes.
- Forte activité commerciale sur les wagons et conteneurs.

Résultats du premier semestre 2019

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 est en hausse de 209 M€ (+4,3%) par rapport à 2018. Il a été affecté par :

- o un effet périmètre pour +37 M€ dont le détail figure dans le point 1.1 Comparabilité des comptes,
- o un effet change pour +45 M€.

A périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 2,6% (+127 M€). Les commentaires ci-dessous portent sur des données à périmètre et taux de change constants.

Geodis est en croissance de 13 M€ avec une progression des activités de logistique contractuelle, notamment aux Etats-Unis, et de Distribution & Express. En revanche, Freight Forwarding recule, impacté par un retrait des volumes sur le fret maritime et aérien, ainsi que Supply Chain Optimization, avec une baisse d'activité sur le contrat IBM et Road Transport.

L'activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises est en hausse de 84 M€. Retraitée des grèves 2018, elle est en baisse de 10 M€ avec un recul de Fret SNCF sur les produits du trafic, atténué par une croissance du Transporteur Multimodal, notamment sur les autoroutes ferroviaires, ainsi que des Transporteurs Ferroviaire (principalement à l'international).

Le chiffre d'affaires d'Ermewa est en hausse de +29 M€, majoritairement sur les ateliers.

- Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 401 M€ ; cette évolution favorable est liée, en partie, au contre-effet des grèves 2018 (+81 M€) ainsi qu'à la constatation définitive du produit de remboursement de l'amende de l'Autorité de la Concurrence pour la Messagerie. La mise en application de la norme IFRS 16 en 2019 impact positivement la marge opérationnelle pour 253 M€.

- Résultat opérationnel courant

L'évolution positive du résultat opérationnel courant de 119 M€ s'explique principalement par celle de la marge opérationnelle ainsi que par la hausse des dotations aux amortissements entre 2018 et 2019 pour 241 M€ (dont 226 M€ d'effet IFRS 16) et la variation nette des provisions (reprise nette de 11 M€ au 30 juin 2019 contre une reprise nette de 51 M€ en juin 2018).

- Investissements nets

Les investissements de SNCF Logistics sont en hausse de 31 M€ par rapport à 2018 ; ils s'établissent à 183 M€. La hausse est localisée chez Ermewa avec l'achat de wagons neufs et sur Geodis avec une légère hausse des investissements sur les sites logistiques.

Perspectives du deuxième semestre 2019

Geodis

- L'objectif de marge opérationnelle devrait être atteint malgré un ralentissement des activités de Freight Forwarding.
- Ralentissement des activités de Freight Forwarding, en particulier sur le fret aérien, et contexte économique contrasté en France.
- Volatilité des devises et du prix du pétrole.

TFMM

- Fret SNCF :
 - o Impact significatif sur les trafics de la coulée de boue à Modane intervenue le 3 juillet dans la Maurienne. Un chiffrage précis sera effectué à l'issue des travaux de remise en état de l'infrastructure.
 - o Une activité réduite annoncée sur les secteurs sidérurgiques et automobiles.
 - o Mise en œuvre progressive de nouveaux modes de fonctionnement liés à la nouvelle organisation, qui sera pleinement effective au 1er janvier 2020.
- Transporteurs Ferroviaires
 - o Poursuite et finalisation de l'intégration des opérations de Railtraxx et Captrain Belgium.
 - o Mise en œuvre de plans supplémentaires de productivité dans les quelques entités où les volumes ne sont pas au niveau.
- Transport Multimodal
 - o Retour attendu des multiples actions qui ont été engagées sur le premier semestre pour surmonter les problèmes de qualité rencontrés notamment sur les terminaux
 - o Accélération de la montée en charge des services d'autoroutes ferroviaires plus récents
 - o Relance en septembre de l'autoroute ferroviaire Calais-Orbassano (Turin) après l'interruption de trafic causée par les intempéries du 3 juillet dans la Maurienne

Ermewa

- Dynamique commerciale permettant la croissance de la flotte Eurotainer et le renouvellement de la flotte Ermewa, dans la continuité de 2018.
- Intégration de Raffles Lease au sein du Groupe Ermewa.
- Aboutissement de l'opération de refinancement du Groupe Ermewa.

3 INVESTISSEMENTS NETS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS NETS

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Evolution |
|--|---------------|-------------|------------------|
| Investissements nets | -1 287 | -952 | -335 +35% |
| Cessions | 114 | 103 | 12 +12% |
| Investissements nets des cessions | -1 172 | -849 | -323 +38% |

Les investissements nets, en progression de 335 M€ par rapport à 2018, s'établissent à -1 287 M€ au 30 juin 2019. Ils concernent en grande partie des acquisitions de matériel roulant, notamment des rames Regiolis et Regio2N.

Le montant des cessions est en progression de 12 M€ par rapport à 2018 ; les cessions du premier semestre se composent principalement de biens immobiliers.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 31/12/2018 | Evolution |
|---|---------------|---------------|--------------|
| Dette non courante | 13 455 | 13 872 | -417 |
| Créance non courante | -3 989 | -3 831 | -158 |
| Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net | 9 466 | 10 042 | -576 |
| Dette courante | 4 001 | 3 191 | 810 |
| Créance courante | -5 388 | -6 046 | 658 |
| Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net | -1 388 | -2 856 | 1 468 |
| Endettement net | 8 077 | 7 186 | 892 |
| <i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i> | <i>0,9</i> | <i>0,8</i> | |

L'endettement net s'élève à 8 077 millions d'euros au 30 juin 2019, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9 (0,8 au 31 décembre 2018). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle glissante passe de 3,0 au 31 décembre 2018 à 2,2 au 30 juin 2019.

Au cours du premier semestre 2019, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

| Endettement net à l'ouverture | 7 186 |
|--|--------------|
| CAF | -1 409 |
| Investissements nets | 1 287 |
| Cessions | -114 |
| Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence | -13 |
| Remboursement des obligations locatives et intérêts associés | 398 |
| Opérations sur le périmètre | 226 |
| Variation BFR d'exploitation | 143 |
| Dividendes versés | 578 |
| Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion | 168 |
| Variation BFR d'impôt | -214 |
| Reclassement des dettes de location financement en obligations locatives | -160 |
| Autres | 3 |
| Endettement net à la clôture | 8 077 |

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de 417 millions d'euros tandis que la dette courante augmente de 810 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de la variation des dettes de trésorerie pour +595 millions d'euros ;
- du remboursement d'emprunts obligataires pour -150 millions d'euros.

La créance courante diminue de 658 millions d'euros et la créance non courante augmente 158 millions d'euros.

Ces variations proviennent essentiellement de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -579 millions d'euros.

L'EPIC SNCF Mobilités assure la gestion de l'essentiel de l'endettement net du groupe. Il porte en effet 95% de l'endettement externe du groupe à la date de clôture.

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

| | Note long terme | Perspective | Date du rapport |
|-------------------|-----------------|-------------|-----------------|
| Standard & Poor's | AA- | Stable | 29-juin-18 |
| Moody's | Aa3 | Stable | 28-janv.-19 |
| Fitch Ratings | A+ | Stable | 13-juil.-18 |

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

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

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

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

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

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit en note Capitaux et financements des comptes consolidés annuels.

4 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

en millions d'euros

| | 30/06/2019 | 31/12/2018 (*) |
|--|---------------|-------------------|
| Ecarts d'acquisition | 2 357 | 2 330 |
| Immobilisations incorporelles | 1 792 | 1 805 |
| Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location | 3 408 | - |
| Immobilisations corporelles | 16 707 | 16 725 |
| Actifs financiers non courants | 5 169 | 4 964 |
| Titres mis en équivalence | 864 | 864 |
| Impôts différés actifs | 1 402 | 1 358 |
| Actifs non courants | 31 699 | 28 045 |
| Actifs d'exploitation | 8 702 | 8 188 |
| Actifs financiers courants | 1 488 | 1 229 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 4 341 | 4 954 |
| Actifs courants | 14 532 | 14 372 |
| Actifs détenus en vue d'être cédés | - | - |
| TOTAL DE L'ACTIF | 46 231 | 42 417 |

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Capital | 3 971 | 3 971 |
| Réserves consolidées | 4 453 | 877 |
| Résultat net de l'exercice | 221 | 4 502 |
| Capitaux propres Groupe | 8 646 | 9 350 |
| Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) | 126 | 137 |
| Capitaux propres totaux | 8 772 | 9 487 |
| Engagements envers le personnel non courants | 1 709 | 1 571 |
| Provisions non courantes | 981 | 998 |
| Passifs financiers non courants | 15 157 | 15 430 |
| Obligations locatives non courantes | 2 718 | - |
| Impôts différés passifs | 383 | 399 |
| Passifs non courants | 20 948 | 18 398 |
| Engagements envers le personnel courants | 95 | 97 |
| Provisions courantes | 150 | 164 |
| Dettes d'exploitation | 11 555 | 11 080 |
| Passifs d'exploitation | 11 800 | 11 341 |
| Obligations locatives courantes | 712 | - |
| Passifs financiers courants | 3 999 | 3 191 |
| Passifs courants | 16 511 | 14 531 |
| Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés | - | - |
| TOTAL DU PASSIF | 46 231 | 42 417 |

| | | |
|--|------------|------------|
| <i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i> | <i>0,9</i> | <i>0,8</i> |
| <i>Endettement net / Marge opérationnelle</i> | <i>2,2</i> | <i>3,0</i> |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3 des comptes consolidés semestriels résumés)

L'état de situation financière du groupe enregistre sur le premier semestre 2019 les variations significatives suivantes :

- Les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location à la suite de l'application de la norme IFRS 16 pour +3 408 M€ ;
- Une baisse des capitaux propres du groupe qui intègre essentiellement le résultat net positif de la période (221 M€), le dividende versé à l'EPIC SNCF (-537 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-72 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (-126 M€), la variation des écarts de conversion (9 M€) et l'actualisation des engagements de rachat des intérêts minoritaires (-193 M€)..
- Des obligations locatives courantes et non courantes liées à l'application de la norme IFRS 16 pour respectivement 712 M€ et 2 718 M€.
- Les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 5 des comptes consolidés semestriels résumés.

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

SNCF Mobilités reçoit :

- d'une part des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- d'autre part des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, TER et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

en millions d'euros

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|---|--------------|--------------|------------|
| Entretien du patrimoine | 62 | 64 | -2 |
| Travaux | 38 | 23 | 15 |
| Autres prestations | 2 | 2 | 0 |
| Total SNCF Réseau | 101 | 89 | 12 |
| Compensations tarifaires régionales | 11 | 34 | -23 |
| Prestations de services pour les Autorités Organisatrices | 2 740 | 2 424 | 316 |
| Total Régions et Île-de-France Mobilités | 2 750 | 2 458 | 292 |
| Tarifs sociaux | 0 | 0 | 0 |
| Défense | 78 | 64 | 14 |
| Trains d'Équilibre du Territoire (TET) | 109 | 134 | -25 |
| Total État | 186 | 197 | -11 |
| TOTAL | 3 038 | 2 744 | 294 |

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

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

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

en millions d'euros

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|---|------------|------------|------------|
| Subventions d'exploitation | 30 | 22 | 8 |
| Encaissement sur actifs financiers de concession | 376 | 481 | -105 |
| Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles | 189 | 161 | 28 |
| Total | 596 | 664 | -68 |

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

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

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Dans les autres cas, les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en

résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

6 VOLET SOCIAL

6.1 EFFECTIFS

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation vs 30/06/2018 | | Variation à périmètre constant vs 30/06/2018 | |
|-------------------------|----------------|----------------|-------------------------|--------------|--|--------------|
| | | | | | | |
| SNCF Transilien & TER | 43 378 | 45 094 | -3,8% | -1 717 | -2,4% | -1 097 |
| Keolis | 68 519 | 61 629 | +11,2% | 6 890 | +10,2% | 6 261 |
| Intercités | 2 690 | 2 841 | -5,3% | -151 | -5,3% | -151 |
| Voyages SNCF | 22 537 | 23 546 | -4,3% | -1 009 | -3,4% | -799 |
| SNCF Gares & Connexions | 4 044 | 4 068 | -0,6% | -24 | -0,6% | -24 |
| SNCF Logistics | 51 971 | 50 421 | +3,1% | 1 549 | +2,5% | 1 277 |
| dont pôle Geodis | 41 017 | 39 455 | +4,0% | 1 561 | +4,0% | 1 561 |
| Direction Industrielle | 11 303 | 11 811 | -4,3% | -509 | -4,3% | -509 |
| Corporate | 1 452 | 1 442 | +0,7% | 10 | +0,7% | 10 |
| TOTAL | 205 893 | 200 853 | +2,5% | 5 040 | +2,5% | 4 969 |

Les variations de périmètre de l'exercice n'ont pas affecté significativement l'évolution des effectifs moyens sur la période.

À périmètre constant les effectifs de Keolis ont progressé de 6 261 principalement à la suite de gains de contrats à l'international, comme par exemple au Pays de Galles avec Keolis Amey (+ 2344), en Norvège avec Keolis Sverige (+1303) ou encore en France à Nancy (+753).

| | 1er semestre 2019 | 2018 | 2017 | 2016 retraité (1) | 2016 publié | 2015 | 2014 |
|--------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|
| Société-mère | 87 264 | 89 566 | 92 178 | 94 680 | 87 615 | 90 429 | 154 272 |
| Filiales | 118 629 | 114 299 | 109 638 | 106 873 | 106 103 | 105 723 | 91 491 |
| TOTAL | 205 893 | 203 865 | 201 816 | 201 553 | 193 718 | 196 152 | 245 763 |

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

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2019

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

- accord relatif à l'application de certaines règles techniques résultant de la mise en place des comités sociaux et économiques (CSE) au sein du Groupe public ferroviaire (08/02/2019),
- Avenant à l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité (11/03/2019),
- Accord collectif sur les modalités de gestion des ASC mutualisées au sein du GPF (15/03/2019)

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Un premier semestre 2019 marqué par l'affirmation d'une idée clé pour le Groupe SNCF qui est sa raison d'être : « Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète ».

Cela se traduit par 6 engagements :

Être une entreprise citoyenne, moteur de la transition écologique des mobilités

Sur le premier semestre 2019, c'est par exemple le lancement de l'Assistant SNCF pour favoriser le recours aux mobilités partagées et l'annonce d'un contrat long terme pour l'achat pendant 25 ans d'électricité d'origine renouvelable.

Accompagner la croissance du ferroviaire

Le premier semestre 2019 affiche une augmentation du trafic passagers portée notamment par de nouvelles expériences (Exemple : TGV InOui) et une très bonne dynamique des actions commerciales (Exemple : OUIGO).

Être les meilleurs sur nos fondamentaux Sécurité, Ponctualité, Information avec les programmes suivants:

PRISME (être Proactif, analyser les Risques, maîtriser les Interfaces, Simplifier les procédures, Soutenir le Management, utiliser les Equipements),

H00 (Ponctualité / Régularité),

et FIRST (Fiabiliser l'Information pour la rendre Réactive et Sur mesure pour Tous les clients).

Augmenter la satisfaction clients avec des programmes d'investissements dans la modernisation du réseau ferroviaire et le renouvellement accéléré du matériel roulant.

Accroître l'engagement des collaborateurs

C'est par exemple la négociation, qui s'est engagée sur le premier semestre 2019, d'un nouveau pacte social attractif et motivant, orienté vers une meilleure valorisation des efforts des salariés.

Être économiquement performant et compétitif

C'est notamment la poursuite des plans de performances commerciaux, industriels et transverses.

Déclinaison par métier (perspectives S2 2019)

Transilien entre dans la dernière année de la convention 2016-2019 avec Île-de-France Mobilités et commence ses travaux et négociations pour le contrat 2020-2023. Le second semestre 2019 sera marqué par l'arrivée de nouveaux matériels roulants et la modernisation de la billettique (généralisation de l'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet, modernisation des portiques de validation des billets).

TER poursuivra les travaux préparatoires aux appels d'offres des régions Pays de la Loire, PACA, Grand Est et Hauts-de-France, dans un contexte de mise en concurrence. TER finalisera le renouvellement de la convention Bretagne et négociera la convention Normandie 2020 qui intègre la reprise des lignes normandes Intercités au 1er janvier 2020.

Keolis devrait connaître les résultats des appels d'offre aux Pays Bas et en Argentine (métro de Buenos Aires) au second semestre 2019. En France, Keolis prévoit des appels d'offres sur le réseau de bus « Optile » en Ile-de-France suite à l'ouverture à la concurrence.

Intercités voit son périmètre d'activité resserré après le transfert de ses lignes aux régions. Les transferts s'achèveront, début 2020, avec les lignes normandes en cours de préparation.

SNCF Voyages poursuivra les ouvertures de lignes Ouigo avec l'ouverture le 6 Juillet de la liaison Ouigo Paris-Toulouse, et en décembre des liaisons vers Nîmes et Montpellier. Par ailleurs, le partenariat OUIBUS / BlaBlaCar sera finalisé sur le second semestre.

Gares et Connexions va maintenir ses efforts d'investissement et de rénovation des gares ainsi que sa dynamique commerciale concernant les concessions et redevances. Les premiers travaux préparatoires sur le projet Gare du Nord 2024 vont débuter. SNCF Gares & Connexions préparera son rattachement à SNCF Réseau dans le cadre de la réforme ferroviaire.

Geodis, dans un environnement incertain lié en partie à la guerre commerciale et douanière entre les Etats-Unis et la Chine, prévoit un ralentissement de la croissance mondiale avec de probables impacts sur ses activités. La plate-forme UPPLY (site) montera progressivement en puissance.

Le Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises :

TF poursuivra les opérations d'intégration des sociétés acquises sur le premier semestre.

Fret préparera la mise en œuvre progressive de nouveaux modes de fonctionnement dans le cadre de la réforme ferroviaire.

TM préparera la relance en septembre de l'autoroute ferroviaire Calais-Orbassano (Turin) après l'interruption du trafic causée par les intempéries du 3 juillet dans la Maurienne.

Ermewa finalisera l'intégration de la flotte Raffles au sein de son parc de conteneurs et poursuivra le développement de sa flotte ainsi que celle de Eurotainer grâce à une dynamique commerciale soutenue.

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

IFRS – en millions d’euros

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



| | |
|--|----|
| SOMMAIRE | |
| COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ..... | 38 |
| ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ | 39 |
| ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE..... | 40 |
| TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS..... | 42 |
| ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS..... | 43 |
| NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS | 44 |
| 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE | 44 |
| 1.1 Application des IFRS | 44 |
| 1.2 Méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires | 46 |
| 1.3 Nouvelles normes et interprétations..... | 48 |
| 2 FAITS MARQUANTS..... | 54 |
| 2.1 Faits marquants du premier semestre 2019..... | 54 |
| 2.2 Événements postérieurs à la clôture | 57 |
| 3 MARGE OPÉRATIONNELLE | 58 |
| 3.1 Information sectorielle | 58 |
| 3.2 Chiffre d'affaires | 60 |
| 3.3 Transactions avec les autorités organisatrices de transport | 61 |
| 3.4 Autres éléments de la marge opérationnelle | 62 |
| 4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS | 63 |
| 4.1 Immobilisations corporelles et droits d'utilisation | 63 |
| 4.2 Tests de valeur des actifs immobilisés | 67 |
| 4.3 Provisions pour risques et litiges..... | 71 |
| 5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS..... | 76 |
| 6 ENGAGEMENTS HORS BILAN..... | 82 |
| 7 PÉRIMÈTRE..... | 84 |

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

| <i>en millions d'euros</i> | Notes | 30/06/2019 | 30/06/2018 (*) |
|--|-------|--------------|----------------|
| Chiffre d'affaires | 3 | 16 960 | 15 252 |
| Achats et charges externes | 3 | -8 552 | -8 418 |
| Charges de personnel | | -5 827 | -5 595 |
| Impôts et taxes | | -757 | -754 |
| Autres produits et charges opérationnels | | 68 | 164 |
| Marge opérationnelle | | 1 892 | 649 |
| Dotations aux amortissements | 4.1 | -1 281 | -733 |
| Variation nette des provisions | | 43 | 185 |
| Résultat opérationnel courant | | 653 | 101 |
| Résultat de cession d'actifs | 4.1 | 46 | 51 |
| Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue | | 0 | 16 |
| Pertes de valeur | 4.2 | -6 | 3 309 |
| Résultat opérationnel | | 693 | 3 477 |
| Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | | 11 | 17 |
| Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | | 704 | 3 493 |
| Coût de l'endettement financier net et autres | 5 | -277 | -130 |
| Coût financier net des avantages du personnel | | 19 | 4 |
| Résultat financier | | -258 | -126 |
| Résultat des activités ordinaires avant impôt | | 446 | 3 368 |
| Impôt sur les résultats | | -214 | -129 |
| Résultat net des activités ordinaires | | 231 | 3 239 |
| Résultat net d'impôt des activités abandonnées | | 0 | 0 |
| Résultat net de la période | | 231 | 3 239 |
| Résultat net - Part du groupe | | 221 | 3 202 |
| Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) | | 10 | 37 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

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

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

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 (*) |
|---|-------------|----------------|
| Résultat net de la période | 231 | 3 239 |
| Autres éléments du résultat global : | | |
| Variation des écarts de conversion | 8 | 21 |
| Impôts sur variation des écarts de conversion | 0 | -1 |
| | 8 | 20 |
| Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie | -74 | 1 |
| Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie | 0 | -5 |
| | -74 | -3 |
| Variation de juste valeur des coûts de couverture | -1 | -9 |
| Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture | 0 | 3 |
| | -1 | -6 |
| Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence | 4 | 1 |
| Total des autres éléments du résultat global recyclables | -63 | 12 |
| Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies | -147 | 46 |
| Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies | 3 | -11 |
| | -143 | 35 |
| Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres | 0 | 0 |
| | 0 | 0 |
| Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence | 0 | 0 |
| Total des autres éléments du résultat global non recyclables | -143 | 36 |
| Résultat global total de la période | 25 | 3 286 |
| Résultat global total - Part du groupe | 34 | 3 250 |
| Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) | -10 | 36 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

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

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

| <i>en millions d'euros</i> | Notes | 30/06/2019 | 31/12/2018 (*) |
|--|-------|---------------|----------------|
| Écarts d'acquisition | | 2 357 | 2 330 |
| Immobilisations incorporelles | | 1 792 | 1 805 |
| Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location | 4.1 | 3 408 | 0 |
| Immobilisations corporelles | 4.1 | 16 707 | 16 725 |
| Actifs financiers non courants | 5 | 5 169 | 4 964 |
| Titres mis en équivalence | | 864 | 864 |
| Impôts différés actifs | | 1 402 | 1 358 |
| Actifs non courants | | 31 699 | 28 045 |
| Stocks et en-cours | | 754 | 663 |
| Créances d'exploitation | | 7 948 | 7 525 |
| Actifs d'exploitation | | 8 702 | 8 188 |
| Actifs financiers courants | 5 | 1 488 | 1 229 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5 | 4 341 | 4 954 |
| Actifs courants | | 14 532 | 14 372 |
| Actifs détenus en vue d'être cédés | | 0 | 0 |
| Total de l'actif | | 46 231 | 42 417 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

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

PASSIF CONSOLIDÉ

| <i>en millions d'euros</i> | Notes | 30/06/2019 | 31/12/2018 (*) |
|---|-------|---------------|----------------|
| Capital | | 3 971 | 3 971 |
| Réserves consolidées | | 4 453 | 877 |
| Résultat Groupe | | 221 | 4 502 |
| Capitaux propres - Part du Groupe | | 8 646 | 9 350 |
| Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) | | 126 | 137 |
| Capitaux Propres totaux | | 8 772 | 9 487 |
| Engagements envers le personnel non courants | | 1 709 | 1 571 |
| Provisions non courantes | 4.3 | 981 | 998 |
| Passifs financiers non courants | 5 | 15 157 | 15 430 |
| Obligations locatives non courantes | | 2 718 | 0 |
| Impôts différés passifs | | 383 | 399 |
| Passifs non courants | | 20 948 | 18 398 |
| Engagements envers le personnel courants | | 95 | 97 |
| Provisions courantes | 4.3 | 150 | 164 |
| Dettes d'exploitation | | 11 555 | 11 080 |
| Passifs d'exploitation | | 11 800 | 11 341 |
| Passifs financiers courants | 5 | 3 999 | 3 191 |
| Obligations locatives courantes | | 712 | 0 |
| Passifs courants | | 16 511 | 14 531 |
| Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés | | 0 | 0 |
| Total du passif et des capitaux propres | | 46 231 | 42 417 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

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

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

| | Capital | Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies | Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres | Réserves de conversion groupe | Couverture de flux de trésorerie | Coûts de couverture | Instruments de dettes à l'actif à la juste valeur par capitaux propres | Réserves nettes d'impôt des activités transférées | Résultats accumulés | Capitaux propres - Part du Groupe | Participations ne donnant pas le contrôle (intérets minoritaires) | Capitaux Propres totaux |
|--|---------|---|--|-------------------------------|----------------------------------|---------------------|--|---|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------------|
| <i>en millions d'euros</i> | | | | | | | | | | | | |
| Capitaux propres retraités au 01/01/2018 | 3 971 | -375 | -64 | -269 | -143 | - | 0 | - | 2 176 | 5 296 | 134 | 5 430 |
| Résultat net de la période | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 202 | 3 202 | 37 | 3 239 |
| Autres éléments de résultat global | - | 31 | 0 | 22 | -1 | -6 | -0 | - | 1 | 48 | -0 | 47 |
| Résultat global total | - | 31 | 0 | 22 | -1 | -6 | -0 | - | 3 203 | 3 250 | 36 | 3 286 |
| Dividendes versés | - | - | - | - | - | - | - | - | -186 | -186 | - | -186 |
| Dividendes des filiales | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | -19 | -19 |
| Opérations sur le capital | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*) | - | -0 | - | -0 | 0 | - | - | - | -279 | -279 | -13 | -291 |
| Autres variations | - | -0 | 0 | - | -0 | - | - | - | -29 | -29 | 0 | -29 |
| Capitaux propres publiés au 30/06/2018 | 3 971 | -344 | -63 | -247 | -145 | -6 | -0 | - | 4 886 | 8 052 | 138 | 8 191 |
| Capitaux propres publiés au 31/12/2018 | 3 971 | -363 | -66 | -246 | -148 | -10 | -0 | - | 6 211 | 9 350 | 137 | 9 487 |
| Résultat net de la période | - | - | - | - | - | - | - | - | 221 | 221 | 10 | 231 |
| Autres éléments de résultat global | - | -126 | -0 | 9 | -72 | -1 | - | - | 4 | -187 | -19 | -207 |
| Résultat global total | - | -126 | -0 | 9 | -72 | -1 | - | - | 225 | 34 | -10 | 25 |
| Dividendes versés | - | 0 | - | - | - | - | - | - | -537 | -537 | - | -537 |
| Dividendes des filiales | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | -55 | -55 |
| Opérations sur le capital | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*) | - | 0 | - | 0 | 0 | - | - | - | -202 | -202 | 52 | -149 |
| Autres variations | - | -0 | 0 | - | 0 | - | -0 | - | 0 | -0 | 1 | 1 |
| Capitaux propres publiés au 30/06/2019 | 3 971 | -489 | -66 | -237 | -221 | -11 | -0 | - | 5 698 | 8 646 | 126 | 8 772 |

(*) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory principalement.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

| <i>en millions d'euros</i> | Notes | 30/06/2019 | 30/06/2018 (*) |
|--|-----------------------|---------------|----------------|
| Résultat net de la période | CR ⁽¹⁾ | 231 | 3 239 |
| Eliminations : | | | |
| de la quote-part de résultat dans les entreprises associées | CR ⁽¹⁾ | -11 | -17 |
| de la charge (produit) d'impôt différé | | -56 | -1 |
| des amortissements, pertes de valeur et provisions | | 1 228 | -2 755 |
| des profits / pertes de réévaluation (juste valeur) | | 66 | -15 |
| des résultats de cession et des pertes et profits de dilution | | -49 | -71 |
| CAF après coût de l'endettement financier net et impôt | | 1 409 | 380 |
| Eliminations : | | | |
| de la charge (produit) d'impôt courant | | 270 | 131 |
| du coût de l'endettement financier net | | 210 | 147 |
| des produits de dividendes | | -3 | -2 |
| CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt | | 1 887 | 656 |
| Incidence de la variation du BFR | | -143 | 526 |
| Impôts (décaissés) encaissés | | -56 | -279 |
| Dividendes reçus | | 16 | 23 |
| Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles | | 1 704 | 926 |
| Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise | | -46 | -12 |
| Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée | | -16 | 6 |
| Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | 4.1 | -1 122 | -1 061 |
| Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | | 114 | 103 |
| Nouveaux actifs financiers de concession | | -730 | -505 |
| Encaissement sur actifs financiers de concession | 3.3 | 376 | 481 |
| Remboursement des créances financières de location | | 1 | 0 |
| Acquisition d'actifs financiers | | -85 | -5 |
| Cession d'actifs financiers | | 0 | -8 |
| Variation des prêts et avances consentis | | -6 | -4 |
| Variation des actifs de trésorerie | | -36 | 76 |
| Subventions d'investissement reçues | | 189 | 161 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | -1 360 | -768 |
| Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres | | -4 | 16 |
| Emission d'emprunts | | 107 | 94 |
| Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP (3) | | -248 | -215 |
| Intérêts financiers nets versés | | -275 | -263 |
| Remboursements des obligations locatives | | -411 | 0 |
| Intérêts payés sur obligations locatives | | -56 | 0 |
| Dividendes payés aux actionnaires du groupe | Varcap ⁽²⁾ | -537 | -186 |
| Dividendes payés aux minoritaires | | -41 | -7 |
| Variation des dettes de trésorerie | | 595 | -959 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | 5 | -870 | -1 520 |
| Incidence de la variation des taux de change | | -1 | -2 |
| Incidence des changements de principes comptables | | -1 | 1 |
| Incidence des variations de juste valeur | | 0 | -1 |
| Variation de trésorerie | | -528 | -1 364 |
| Trésorerie d'ouverture | | 4 498 | 6 132 |
| Trésorerie de clôture | | 3 970 | 4 768 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

(1) Compte de résultat consolidé

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(3) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance SNCF Réseau (0 M€ au premier semestre 2018) et 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ au premier semestre 2018)

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

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

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés semestriels résumés de la période allant du 1er janvier 2019 au 30 juin 2019 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 26 juillet 2019.

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

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2019 du Groupe SNCF Mobilités sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2018 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés annuels 2018 sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne.

Les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2019 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement les événements significatifs de la période. Ces comptes consolidés semestriels résumés doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2018.

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2019 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2019. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.3 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires en note 1.2.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels résumés ouverts à compter du 1er janvier 2019

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2019 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe sont les suivants :

| Norme ou interprétation | Description résumée | Impacts attendus 2019 |
|--|--|--|
| IFRS 16 « Contrats de location » | Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et remplace la norme IAS 17. Elle consiste à inscrire au bilan des preneurs de contrats de location éligibles, un actif immobilisé (Droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif (Obligation locative). La comptabilisation du bailleur reste quant à elle substantiellement inchangée. | voir note 1.3 des comptes consolidés semestriels résumés 2019. |
| IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux » | Cette interprétation vise à clarifier le traitement comptable et la méthode d'évaluation des risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 « Impôt sur le résultat ». Les intérêts et pénalités relatifs à des redressements fiscaux sur les impôts sur les résultats et les impôts et taxes relevant de l'interprétation IFRIC 21 « Droits et taxes » en sont exclus. | voir note 1.3 des comptes consolidés semestriels résumés 2019. |

1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2019

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2019 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés semestriels résumés 2019 :

| Norme ou interprétation | Description résumée | Date d'application (exercice ouvert à compter du) |
|---|--|--|
| Amendement de la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises » | Cet amendement vise à clarifier la définition d'une « activité » et à simplifier l'analyse lorsqu'il s'agit de déterminer si une acquisition constitue un regroupement d'entreprises ou une acquisition d'actifs isolés. | IASB : 01/01/2020 avec anticipation possible au 01/01/2019 UE : non adoptée Groupe : en attente d'adoption |
| Amendement des normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs » | Cet amendement donne une définition plus précise du terme « significatif » repris dans les normes IAS 1 et IAS 8. | IASB : 01/01/2020 avec anticipation possible au 01/01/2019 UE : non adoptée Groupe : en attente d'adoption |

1.1.3 Description des principes comptables retenus

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2018. Ils s'appliquent aux comptes consolidés semestriels résumés à l'exception de la TREF (Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires) et de l'impôt qui suivent les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires telles que décrites en note 1.2.

1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

1.2.1 Avantages du personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2019 pour l'EPIC SNCF Mobilités, principal contributeur du groupe.

Les engagements de l'EPIC ont augmenté de 72 M€ sur le premier semestre 2019. Cette variation résulte notamment de la diminution du taux d'actualisation qui passe de 1,58% au 31 décembre 2018 à 0,81% au 30 juin 2019, le taux d'inflation de 1,90% étant inchangé par rapport au 31 décembre 2018.

La perte actuarielle résultant du changement de taux d'actualisation ressort à 130 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de -32 M€ ("coût financier des avantages du personnel" relatif aux avantages à long terme) et les réserves non recyclables à hauteur de -98 M€, pour les avantages postérieurs à l'emploi.

La diminution du taux d'adhésion au dispositif de la Cessation Progressive d'Activité et du taux de charges sociales génèrent en outre un gain actuariel de 54 M€ imputé en résultat financier. Les ajustements liés à l'expérience génèrent quant à eux 20 M€ de gains actuariels, dont 11M€ concernant les avantages postérieurs à l'emploi, imputés en réserves non recyclables.

1.2.2 Impôts sur les résultats

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

Les trajectoires financières ont été construites sur la base du périmètre juridique actuel du Groupe Public Ferroviaire (GPF), sans tenir compte des restructurations juridiques et fiscales qui interviendront à compter de 2020.

Au 30 juin 2019, la perspective de résultat futur plus favorable qu'estimé dans la trajectoire financière conduit à constater un impôt différé de 30 M€, compte tenu d'une consommation de déficit complémentaire.

1.2.3 Pertes de valeur

1.2.3.1 Éléments de contexte

Dès 2017, l'État a engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire reposant notamment sur :

- la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;
- un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

TGV France et Europe

En mai 2018, l'État a annoncé, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation. Dans ce cadre, le groupe SNCF Mobilités a préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ajustée d'éléments techniques liés notamment au rétablissement de la séquence d'amortissement TGV post reprise de la dépréciation qui ont fait l'objet de confirmation de la part du Commissaire du gouvernement lors du Conseil d'administration d'arrêté des comptes du 27 février 2019.

Dès le 30 juin 2018, la Direction a mis à jour le plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV, approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018, afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant. La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/ TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Ces nouveaux éléments, notamment la nouvelle indexation des péages, avaient constitué des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys). La Direction avait, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT. La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, avait de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018. Aucun indice de pertes de valeur n'a été identifié depuis le 31.12.2018.

Gares et Connexions

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

Par ailleurs, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, confirme le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1er de la loi et L.2111-9 du code des transports).

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ont été établis pour SNCF Gares & Connexions. Les directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire est, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

Cette nouvelle trajectoire a fait ressortir, par rapport au plan stratégique précédent établi en 2016, des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle. En conséquence, la direction de SNCF Mobilités avait intégré plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes pour l'établissement de sa trajectoire financière et de ses tests de valeur reprises dans le plan stratégique précité.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur, la Direction avait mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce

test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement avait été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 107 M€. Aucun indice de pertes de valeur n'a été identifié depuis le 31.12.2018.

Le 14 juin 2019, le DRG 2020 a été déposé à l'ARAFER : il intègre les redevances des quais facturés jusqu'à présent par SNCF Réseau et une baisse attendue du taux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) concernant les activités régulées. A date, l'ARAFER n'a pas émis d'avis sur ces tarifs. A ce stade, le Groupe considère que ces différents éléments ne constituent pas un indice de perte de valeur à fin juin 2019.

Actifs de Matériel

Suite à la décision ARAFER 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de marge dans ses facturations, les actifs de Matériel sont qualifiés d'actifs de support et traités comme suit dans le cadre des tests de valeur :

- les actifs sur les transactions de Matériel attribués à une activité transporteur sont testés au niveau de l'UGT de l'activité. Ces actifs sont composés des pièces de rechange et de maintenance à dotation (immobilisations), et des pièces de rechange (stocks), relatives aux séries de matériels exclusives à une activité;
- les actifs qui ne peuvent pas être attribués exclusivement à une activité, sont testés au niveau supérieur sur l'ÉPIC SNCF Mobilités.

Eurostar

Des dispositions ont été prises par l'entreprise pour assurer la continuité du service de la société Eurostar. Toutefois, compte tenu du report au 31 octobre 2019 de la décision relative aux conditions de sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit), le Groupe ne peut estimer à ce stade les impacts financiers (voir note 2.1.4).

1.2.3.2 Indices identifiés sur la période

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

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

1.3 NOUVELLES NORMES ET INTERPRÉTATIONS

Les modifications apportées aux traitements comptables concernent l'application au 1^{er} janvier 2019 la norme IFRS 16 « Contrats de location » et l'interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux ».

Les modalités de transition retenues par le Groupe ainsi que les réconciliations entre les données publiées et les données avant application des nouvelles normes dans les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2019 sont présentées ci-après.

1.3.1 Application d'IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

L'interprétation IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la manière de comptabiliser et d'évaluer les risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 Impôt sur le résultat.

Le Groupe a choisi d'appliquer IFRIC 23 de façon rétrospective simplifiée en comptabilisant l'effet cumulatif de l'application initiale de l'interprétation en ajustement dans les capitaux propres d'ouverture sans retraiter l'information comparative.

Aucun impact significatif n'est constaté dans les comptes du groupe SNCF Mobilités au 30 juin 2019.

1.3.2 Application d'IFRS 16 « Contrats de location »

La norme IFRS 16 traite tous les contrats de location éligibles suivant un modèle unique consistant à enregistrer au passif, une dette de loyers (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif, un droit d'utilisation. Ces deux éléments sont totalement amortis à la fin des contrats de location.

Précédemment chaque contrat de location était qualifié soit de location-financement, soit de location simple avec un traitement comptable propre à chaque catégorie.

Au sein du Groupe, les contrats entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement les locations immobilières, les locations de matériels de transport (ferroviaire et routier) et plus accessoirement des véhicules ainsi que quelques équipements industriels.

Le Groupe a retenu la « méthode rétrospective simplifiée » prévue par la norme qui consiste à comptabiliser l'effet cumulatif de l'application initiale comme un ajustement sur les capitaux propres d'ouverture, en considérant que l'actif au titre du droit d'utilisation est égal au montant de l'obligation locative, ajusté du montant des loyers payés d'avance et des avantages reçus des bailleurs.

Les impacts financiers de la première application de cette norme sont présentés dans la note 1.3.3; étant rappelé que la méthode rétrospective simplifiée ne permet pas de retraiter l'exercice comparatif. Le Groupe communique toutefois ci-après, les éléments financiers avant et après prise en compte de la norme IFRS 16 pour le premier semestre 2019, ce qui permet de comparer la performance avec 2018.

En application des dispositions transitoires de la norme, le Groupe a appliqué les principales modalités et mesures de simplification suivantes, applicables par contrats :

- évaluer les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location simples existants immédiatement avant la date de première application, pour le montant de l'obligation locative, ajustée, le cas échéant, des loyers payés d'avance, des charges à payer, des provisions pour contrats déficitaires et des profits ou pertes sur opérations de cession bail ;
- exclure les coûts directs initiaux de l'évaluation des droits d'utilisation ;
- retenir la dernière évaluation IAS 37 sur les contrats déficitaires pour déterminer si un actif loué a perdu de la valeur en lieu et place d'un test de dépréciation ;
- ne pas retraiter les contrats de location dont le terme se situe dans les 12 mois suivant la date de première application.

Par ailleurs, comme permis par la norme, IFRS 16 n'a pas été appliqué aux contrats que le Groupe n'avait pas antérieurement identifiés comme contenant un contrat de location en application d'IAS 17 « Contrats de location » et d'IFRIC 4 « Déterminer si un accord contient un contrat de location ».

1.3.3 Réconciliation entre les données publiées et les données selon les anciennes normes**État de situation financière consolidé**

ACTIF CONSOLIDÉ

| <i>en millions d'euros</i> | 31/12/2018 avant IFRS 16 | Impacts IFRS 16 | 01/01/2019 après IFRS 16 |
|--|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| Écarts d'acquisition | 2 330 | 0 | 2 330 |
| Immobilisations incorporelles | 1 805 | 0 | 1 805 |
| Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location | 0 | 3 614 | 3 614 |
| Immobilisations corporelles | 16 725 | -217 | 16 507 |
| Actifs financiers non courants | 4 964 | 12 | 4 976 |
| Titres mis en équivalence | 864 | 0 | 864 |
| Impôts différés actifs | 1 358 | 0 | 1 357 |
| Actifs non courants | 28 045 | 3 408 | 31 454 |
| Stocks et en-cours | 663 | 0 | 663 |
| Créances d'exploitation | 7 525 | -8 | 7 517 |
| Actifs d'exploitation | 8 188 | -8 | 8 180 |
| Actifs financiers courants | 1 229 | 0 | 1 229 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 4 954 | 0 | 4 954 |
| Actifs courants | 14 372 | -8 | 14 363 |
| Actifs détenus en vue d'être cédés | 0 | 0 | 0 |
| Total de l'actif | 42 417 | 3 400 | 45 817 |

PASSIF CONSOLIDÉ

| <i>en millions d'euros</i> | 31/12/2018 avant IFRS 16 | Impacts IFRS 16 | 01/01/2019 après IFRS 16 |
|---|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| Capitaux Propres totaux | 9 487 | 0 | 9 487 |
| Engagements envers le personnel non courants | 1 571 | 0 | 1 571 |
| Provisions non courantes | 998 | 0 | 998 |
| Passifs financiers non courants | 15 430 | -135 | 15 295 |
| Obligations locatives non courantes | 0 | 2 867 | 2 867 |
| Impôts différés passifs | 399 | 0 | 399 |
| Passifs non courants | 18 398 | 2 732 | 21 131 |
| Engagements envers le personnel courants | 97 | 0 | 97 |
| Provisions courantes | 164 | 0 | 164 |
| Dettes d'exploitation | 11 080 | -35 | 11 044 |
| Passifs d'exploitation | 11 341 | -35 | 11 305 |
| Passifs financiers courants | 3 191 | -43 | 3 148 |
| Obligations locatives courantes | 0 | 746 | 746 |
| Passifs courants | 14 531 | 668 | 15 199 |
| Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés | 0 | 0 | 0 |
| Total du passif et des capitaux propres | 42 417 | 3 400 | 45 817 |

Les principaux impacts de la première application d'IFRS 16 sur le bilan d'ouverture sont :

- la comptabilisation des droits d'utilisation à l'actif et des obligations locatives au passif;
- le reclassement des immobilisations corporelles liées aux contrats de location financement en augmentation des droits d'utilisation;
- le reclassement des dettes liées aux contrats de locations financement en augmentation des obligations locatives;
- le reclassement des avantages incitatifs inscrits en dettes d'exploitation en réduction des droits d'utilisation;
- le reclassement des loyers payés d'avance inscrits en créances d'exploitation en augmentation des droits d'utilisation;
- le reclassement des droits d'utilisation en créances financières en cas de sous-locations consenties sur la durée résiduelle totale des baux concernés.

Compte de résultat consolidé

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 avant IFRS 16 | Impacts IFRS 16 | 30/06/2019 après IFRS 16 |
|--|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Chiffre d'affaires | 16 961 | -1 | 16 960 |
| Achats et charges externes | -8 994 | 442 | -8 552 |
| Charges de personnel | -5 827 | 0 | -5 827 |
| Impôts et taxes | -757 | 0 | -757 |
| Autres produits et charges opérationnels | 68 | 0 | 68 |
| Marge opérationnelle | 1 451 | 441 | 1 892 |
| Dotations aux amortissements | -885 | -397 | -1 281 |
| Variation nette des provisions | 43 | 0 | 43 |
| Résultat opérationnel courant | 609 | 44 | 653 |
| Résultat de cession d'actifs | 46 | 0 | 46 |
| Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue | 0 | 0 | 0 |
| Pertes de valeur | -6 | 0 | -6 |
| Résultat opérationnel | 649 | 44 | 693 |
| Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 11 | 0 | 11 |
| Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | 660 | 44 | 704 |
| Coût de l'endettement financier net et autres | -210 | -67 | -277 |
| Coût financier net des avantages du personnel | 19 | 0 | 19 |
| Résultat financier | -191 | -67 | -258 |
| Résultat des activités ordinaires avant impôt | 468 | -23 | 446 |
| Impôt sur les résultats | -221 | 6 | -214 |
| Résultat net des activités ordinaires | 248 | -17 | 231 |
| Résultat net d'impôt des activités abandonnées | 0 | 0 | 0 |
| Résultat net de la période | 248 | -17 | 231 |

État des flux de trésorerie consolidé

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 avant IFRS 16 | Impacts IFRS 16 | 30/06/2019 après IFRS 16 |
|--|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Résultat net de la période | 248 | -17 | 231 |
| Eliminations : | | | |
| de la quote-part de résultat dans les entreprises associées | -11 | 0 | -11 |
| de la charge (produit) d'impôt différé | -50 | -6 | -56 |
| des amortissements, pertes de valeur et provisions | 832 | 397 | 1 228 |
| des profits / pertes de réévaluation (juste valeur) | 66 | 0 | 66 |
| des résultats de cession et des pertes et profits de dilution | -52 | 2 | -49 |
| Autres produits et charges sans incidence de trésorerie | 0 | 0 | 0 |
| CAF après coût de l'endettement financier net et impôt | 1 033 | 376 | 1 409 |
| Eliminations : | | | |
| de la charge (produit) d'impôt courant | 270 | 0 | 270 |
| du coût de l'endettement financier net | 143 | 67 | 210 |
| des produits de dividendes | -3 | 0 | -3 |
| CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt | 1 444 | 443 | 1 887 |
| Incidence de la variation du BFR | -136 | -7 | -143 |
| Impôts (décaissés) encaissés | -56 | 0 | -56 |
| Dividendes reçus | 16 | 0 | 16 |
| Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles | 1 268 | 436 | 1 704 |
| Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise | -46 | 0 | -46 |
| Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée | -16 | 0 | -16 |
| Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | -1 122 | 0 | -1 122 |
| Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 114 | 0 | 114 |
| Nouveaux actifs financiers de concession | -730 | 0 | -730 |
| Encaissement sur actifs financiers de concession | 376 | 0 | 376 |
| Remboursement des créances financières de location | 0 | 1 | 1 |
| Acquisition d'actifs financiers | -85 | 0 | -85 |
| Cession d'actifs financiers | 0 | 0 | 0 |
| Variation des prêts et avances consentis | -6 | 0 | -6 |
| Variation des actifs de trésorerie | -36 | 0 | -36 |
| Subventions d'investissement reçues | 189 | 0 | 189 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | -1 361 | 1 | -1 360 |
| Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres | -4 | 0 | -4 |
| Cession (acquisition) nette d'actions propres | 0 | 0 | 0 |
| Emission d'emprunts | 107 | 0 | 107 |
| Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP | -279 | 31 | -248 |
| Intérêts financiers nets versés | -275 | 0 | -275 |
| Remboursements des obligations locatives | 0 | -411 | -411 |
| Intérêts payés sur obligations locatives | 0 | -56 | -56 |
| Dividendes payés aux actionnaires du groupe | -537 | 0 | -537 |
| Dividendes payés aux minoritaires | -41 | 0 | -41 |
| Variation des dettes de trésorerie | 595 | 0 | 595 |
| Variation des dérivés | 0 | 0 | 0 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | -434 | -437 | -870 |
| Incidence de la variation des taux de change | -1 | 0 | -1 |
| Incidence des changements de principes comptables | -1 | 0 | -1 |
| Incidence des variations de juste valeur | 0 | 0 | 0 |
| Variation de trésorerie | -528 | 0 | -528 |
| Trésorerie d'ouverture | 4 498 | 0 | 4 498 |
| Trésorerie de clôture | 3 970 | 0 | 3 970 |

Rapprochement entre les engagements hors bilan et la dette IFRS 16

| <i>en millions d'euros</i> | |
|--|--------------|
| Engagements hors bilan IAS 17 au 31/12/2018 | 3 742 |
| Effets liés aux contrats non éligibles aux retraitements IFRS 16 (exemptions...) | -45 |
| Effets liés aux prestations de service | 21 |
| Effets liés aux différences de durées (cf. prise en compte des options...) | 131 |
| Impact de l'actualisation | -538 |
| Dettes liées aux contrats de location-financement existants | 177 |
| Autres effets | 124 |
| Montant de l'obligation locative IFRS 16 au 01/01/2019 | 3 613 |
| Taux de l'emprunt marginal moyen pondéré | 3,8% |

2 FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2019

2.1.1 Réforme du ferroviaire

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

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF à horizon 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes ;
 - o la société nationale SNCF (anciennement SNCF Mobilités), chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
 - o la société SNCF Voyageurs, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
 - o SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.
- SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviendront une société anonyme, devant être détenue par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui sera elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous);
- Transférer, dans le cadre de la réorganisation du groupe SNCF, l'entité Gares & Connexions à SNCF Réseau ;
- Transformer l'organisation salariale en cessant, à partir du 1er janvier 2020, de recruter sous le statut de cheminot. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire seront entreprises ; et
- Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire autorise en outre le Gouvernement Français à prendre par voie d'ordonnances certaines mesures relevant du domaine de la loi afin de procéder à la mise en place de la réforme pour un nouveau pacte ferroviaire.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") dont l'objet est de préciser les dispositions prévues par le Nouveau Pacte Ferroviaire en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1er janvier 2020, il est prévu que les opérations suivantes seront notamment réalisées:

- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société anonyme nouvellement créée et dont il détiendra l'intégralité du capital, l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs. Le transfert à cette société anonyme de la dette financière liée à ces activités s'opèrera sans changement de débiteur, SNCF Mobilités demeurant seul débiteur des créanciers concernés. Les titres de cette société anonyme seront alors immédiatement transférés à leur valeur nette comptable à SNCF Réseau, ayant le statut d'EPIC. SNCF Réseau transférera ensuite à cette société anonyme l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.

- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société anonyme nouvellement créée et dont il détiendra l'intégralité du capital ("SNCF Voyageurs") l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers. Le transfert à SNCF Voyageurs de la dette financière liée à ces activités s'opèrera sans changement de débiteur, SNCF Mobilités demeurant seul débiteur des créanciers concernés. Dans l'ensemble des textes législatifs en vigueur le 1er janvier 2020, les termes "SNCF Mobilités" sont remplacés par les termes "SNCF Voyageurs".
- SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC, transférera, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société dont il détient l'intégralité du capital, l'ensemble des biens, droits et obligations (à l'exception de la dette financière qui ne sera pas transférée) attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).
- Le périmètre des biens, droits et obligations transférés sera approuvé dans chacun des cas par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget.
- SNCF, ayant le statut d'EPIC, sera dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations seront repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par SNCF Mobilités, ayant le statut d'EPIC.
- SNCF Réseau, ayant actuellement le statut d'EPIC, deviendra une société anonyme, dont l'intégralité du capital sera attribuée à SNCF Mobilités.
- SNCF Mobilités, ayant actuellement le statut d'EPIC, deviendra une société nationale à capitaux publics et sera renommé société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'emporteront ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne seront pas affectés par ces changements.

A l'issue des opérations ci-dessus, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité sera constitué de la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la future société nationale SNCF

La société nationale SNCF aura pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié qu'elle contrôle et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définira et conduira notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assurera également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire doit être complété et précisé par des ordonnances prises par le Gouvernement et la publication de décrets d'application.

Le Groupe considère que la future SA SNCF (ex SNCF Mobilités) contrôlera SNCF Réseau à compter du 01/01/2020, notamment du fait de sa mission consistant à assurer le pilotage stratégique et financier et à définir l'organisation du groupe public unifié (incluant SNCF Réseau).

D'autres documents entre l'État et SNCF seront formalisés prochainement afin de conforter la position retenue sur le contrôle de SA SNCF Réseau par SA SNCF, et par voie de conséquence le contrôle indirect de Gares & Connexions par SA SNCF.

Ainsi, au 30 juin, l'Activité Gares et Connexions ne rentre pas dans le champ d'application d'IFRS 5.

Compte tenu de l'ordonnance parue en juin et des éléments restant à obtenir, le Groupe considère qu'il n'y a pas de conséquence de la réforme ferroviaire au 1er janvier 2020 pouvant remettre en cause le montant des déficits utilisables au niveau du Groupe et des activités.

2.1.2 Contentieux sur l'enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€.

Suite au pourvoi en cassation formé par Geodis et SNCF Mobilités en date du 22 juillet 2018 et au dépôt du mémoire de SNCF Mobilités le 17 décembre 2018, l'Autorité de la Concurrence n'a pas formé un pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire, soit le 20 février 2019.

En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 30 juin 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 4.3.2 des comptes consolidés semestriels résumés).

2.1.3 Conventions TER avec les régions Sud, Nouvelle-Aquitaine, Grand-Est, Hauts-De-France et Bretagne

Les conventions de la région Sud (PACA) pour 2019-2023 et Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 approuvées par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités ont été signées respectivement le 9 et le 29 avril dernier. Ces conventions fixent les modalités d'exploitation des lignes TER en vue d'améliorer la performance du système et de préparer l'ouverture à la concurrence d'une partie des services TER.

L'exploitation des lignes TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle, certaines Autorités Organisatrices ayant publié des avis d'information durant le premier semestre 2019.

Par ailleurs, un protocole d'accord avec la région Bretagne a été signé le 28 juin 2019 fixant les modalités de la future convention TER pour 2019-2028.

2.1.4 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit)

Le Groupe exerçant au Royaume-Uni des activités de transport de voyageurs et de marchandises au travers de ses filiales, totalise un chiffre d'affaires consolidé de 936 M€ au 30 juin 2019 dont 556 M€ sur Eurostar et la quote-part du résultat en provenance des co-entreprises au sein de Keolis représente un montant de 14 M€ dans l'état de situation financière consolidé au 30 juin 2019.

En ce qui concerne la date prévue de sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit), celle-ci a été reportée au 31 octobre 2019 au lieu du 29 mars 2019. Les conditions de sortie n'ont pas encore été définies. Ainsi les scénarii possibles demeurent une sortie avec accord, un nouveau report de la date de sortie ou une sortie sans accord.

Des actions ont été réalisées pour assurer la continuité du service de la société Eurostar quel que soit le scénario final du Brexit :

- Création de la filiale Eurostar France et obtention de la licence d'exploitation et du certificat de sécurité
- Accords avec les autorités sur les mesures de contrôles aux frontières, sur l'emploi transfrontalier du personnel britannique, accords sur l'accès au tunnel sous la Manche.

Toutefois, des risques opérationnels demeurent en fonction des conditions réelles de sortie de l'Union Européenne, notamment la revue des niveaux de contrôles aux frontières des passagers et les coûts de mise en conformité aux nouvelles règles applicables post Brexit.

Toutes les actions pour éviter la combinaison de facteurs les plus défavorables sont menées auprès des autorités pour éviter une longue suspension de l'activité. Toutefois, dans le cas d'un Brexit sans accord, les éléments clés à mettre en œuvre pour assurer la continuité du service n'étant pas tous à la main de l'entreprise, et compte tenu du caractère exceptionnel de cette situation, il est difficile d'en prédire les conséquences avec une assurance suffisante. Le scénario le plus défavorable pourrait avoir une incidence matérielle sur la valeur de ses actifs, voire sur sa capacité à poursuivre son activité sans discontinuité.

Face aux incertitudes liées aux modalités de mise en œuvre du Brexit, le Groupe ne peut estimer, à ce stade, les impacts financiers et les conséquences sur l'activité du Groupe.

2.1.5 Nouvelles obligations de séparation comptable

La décision de l'ARAFER n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ARAFER le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ARAFER en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

Malgré d'importants travaux engagés dès 2018, ce référentiel n'a pu être mis en œuvre que partiellement sur l'exercice 2018. Une procédure a été ouverte par l'ARAFER en juillet 2019. L'entreprise n'est pas en mesure d'estimer les éventuelles conséquences de cette situation.

2.1.6 Création de StatioNord (anciennement SEMOP)

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, SNCF Mobilités, à travers l'activité Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été signés en date du 22 février 2019 (voir note 6).

2.1.7 Cession de la filiale Ouibus

Au cours du semestre, le Groupe a cédé sa filiale Ouibus à Blablacar (BBC), dans le cadre de l'ambition des deux acteurs de la mobilité de proposer une offre intermodale aux voyageurs.

L'opération n'a pas généré de résultat de cession significatif.

2.1.8 Signature d'un contrat d'achat d'énergie renouvelable

La filiale SNCF Energie et Voltalia ont signé le 21 juin dernier un contrat d'achat direct de 150 mégawatt d'électricité renouvelable sur 25 ans pour un montant d'environ 210 M€. Ce contrat de très longue durée est le premier de ce type en France et l'un des dix plus importants en Europe.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'événement postérieur à la clôture.

3 MARGE OPÉRATIONNELLE

3.1 INFORMATION SECTORIELLE

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

Le groupe est organisé autour de quatre métiers et huit secteurs : « Mobilités quotidiennes » constitué de deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis; « Mobilités Longue distance » constitué de deux secteurs Intercités et Voyages SNCF ; « SNCF Gares & Connexions » comme un métier et secteur à part et « SNCF Logistics » composé de trois secteurs Geodis, TFMM et Ermewa Group.

Les huit secteurs opérationnels cités ci-dessus sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Mobilités afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. Ces secteurs s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, et sont détaillés ci-dessous :

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

Ces trois derniers secteurs composent le métier SNCF Logistics.

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

3.1.2 Indicateurs sectoriels

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- La marge opérationnelle (MOP).
- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements). La mise en œuvre de la norme IFRS 16 Contrats de location au 1^{er} janvier

2019 a conduit à exclure les actifs en location-financement dans le calcul des investissements nets.

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

3.1.3 Information par secteur

| | 30/06/2019 | | | | |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| <i>en millions d'euros</i> | Chiffre d'affaires externe | Chiffre d'affaires interne | Chiffre d'affaires | Marge opérationnelle | Investissements nets |
| SNCF Transilien & TER | 3 953 | 334 | 4 287 | 288 | -421 |
| Keolis | 3 199 | 54 | 3 253 | 307 | -145 |
| Intercités | 332 | 69 | 401 | 23 | 18 |
| Voyages SNCF | 3 915 | 196 | 4 110 | 624 | -343 |
| SNCF Gares & Connexions | 254 | 495 | 749 | 103 | -133 |
| Geodis | 4 010 | 31 | 4 042 | 355 | -59 |
| TFMM | 833 | 44 | 877 | 14 | -19 |
| Ermewa Group | 201 | 34 | 235 | 126 | -104 |
| Autres | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Eliminations intra-métiers | 0 | -49 | -49 | 0 | 0 |
| SNCF Logistics | 5 045 | 60 | 5 105 | 500 | -183 |
| Direction Industrielle | 121 | 757 | 878 | 19 | -42 |
| Corporate | 142 | 246 | 388 | 27 | -37 |
| Inter métiers | 0 | -2 210 | -2 210 | 0 | 0 |
| Total | 16 960 | 0 | 16 960 | 1 892 | -1 287 |

30/06/2018

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

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

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

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation | Secteurs |
|---|---------------|---------------|--------------|---|
| Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages | 3 661 | 3 163 | 498 | Voyages SNCF |
| Produits des activités liés au transport de marchandises | 3 591 | 3 382 | 209 | SNCF Logistics |
| Autres prestations annexes de transport | 1 315 | 1 355 | -40 | Voyages SNCF, SNCF Logistics |
| Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées | 7 235 | 6 353 | 883 | SNCF Transilien&TER, Keolis, Intercités |
| Revenus tirés de la gestion des gares | 260 | 233 | 27 | SNCF Gares & Connexions |
| Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares) | 58 | 80 | -22 | SNCF Logistics, Voyages SNCF, Corporate |
| Revenus locatifs de matériel de transport | 173 | 164 | 10 | SNCF Logistics, SNCF Transilien&TER, Keolis |
| Prestations d'entretien et de maintenance | 141 | 107 | 34 | Tous secteurs |
| Autre chiffre d'affaires | 525 | 417 | 109 | Tous secteurs |
| Chiffre d'affaires par principales lignes de services | 16 960 | 15 252 | 1 708 | |
| Clients du secteur public (collectivités publiques) | 7 348 | 6 445 | 903 | |
| Clients particuliers | 3 660 | 3 243 | 417 | |
| Clients entreprises du secteur privé | 5 922 | 5 564 | 359 | |
| Chiffre d'affaires par type de clients | 16 960 | 15 252 | 1 708 | |
| Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour | 4 347 | 4 082 | 265 | |
| Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO) | 12 180 | 10 619 | 1 561 | |
| Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...) | 433 | 550 | -117 | |
| Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance | 16 960 | 15 252 | 1 708 | |

3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

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

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|---|--------------|--------------|-------------|
| Prestations avec les AO | 5 640 | 5 009 | 631 |
| Recettes liées à la vente des billets aux usagers | 1 469 | 1 192 | 278 |
| Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire | 105 | 129 | -24 |
| Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession | 21 | 23 | -2 |
| Effets sur le chiffre d'affaires (*) | 7 235 | 6 353 | 883 |
| Nouveaux actifs financiers de concession | -730 | -505 | -224 |
| Encaissements sur actifs financiers de concession | 376 | 481 | -105 |
| Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles | 189 | 161 | 28 |
| Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | -164 | 136 | -301 |
| <i>(*) dont chiffre d'affaires Keolis</i> | <i>2 923</i> | <i>2 643</i> | <i>280</i> |
| <i>dont chiffre d'affaires Epic SNCF Mobilités</i> | <i>4 313</i> | <i>3 710</i> | <i>603</i> |

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 31/12/2018 | Variation |
|--|--------------|------------|-----------|
| Actifs incorporels de concession | 82 | 76 | 6 |
| Actifs financiers de concession non courants | 957 | 923 | 34 |
| Effets sur les actifs non courants | 1 039 | 999 | 40 |

3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.4.1 Achats et charges externes

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

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 (*) | Variation |
|-----------------------------------|---------------|----------------|-------------|
| Sous-traitance | -2 844 | -2 831 | -13 |
| Péages envers SNCF Réseau | -1 860 | -1 631 | -229 |
| Péages Eurotunnel et autres | -448 | -414 | -34 |
| Énergies de traction et carburant | -610 | -489 | -121 |
| Achats et charges externes | -2 790 | -3 052 | 262 |
| Achats et charges externes | -8 552 | -8 418 | -134 |

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3)

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | | | 31/12/2018 | | |
|--|---------------|---------------------------------|---------------|---------------|---------------------------------|---------------|
| | Brut | Amortissements et dépréciations | Net | Brut | Amortissements et dépréciations | Net |
| Terrains et constructions | 11 599 | -5 956 | 5 644 | 11 657 | -5 974 | 5 683 |
| Installations techniques, Matériel et Outillage et autres immobilisations (ITMO) | 4 264 | -2 654 | 1 610 | 4 264 | -2 631 | 1 633 |
| Matériel de transport (*) | 33 365 | -21 185 | 12 179 | 33 283 | -21 159 | 12 125 |
| Immobilisations corporelles en cours | 1 428 | -1 | 1 427 | 1 390 | -1 | 1 389 |
| TOTAL hors subventions | 50 657 | -29 796 | 20 861 | 50 594 | -29 765 | 20 829 |
| Subventions d'investissement | -9 337 | 5 184 | -4 153 | -9 134 | 5 030 | -4 105 |
| TOTAL | 41 320 | -24 613 | 16 707 | 41 460 | -24 736 | 16 725 |

(*) dont matériel de transport en cours pour 821 M€ (727 M€ en 2018).

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

| <i>en millions d'euros</i> | Terrains et constructions | ITMO | Matériel de transport (*) | Immobilisations corporelles en cours | Subventions d'investissement | Total net de subvention |
|---|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|
| Valeur nette comptable au 31/12/2018 | 5 683 | 1 633 | 12 125 | 1 389 | -4 105 | 16 725 |
| Acquisitions | 9 | 70 | 570 | 378 | -206 | 821 |
| Cessions | -18 | -2 | -20 | 0 | 0 | -40 |
| Dotations aux amortissements nettes de reprises de subvention | -190 | -154 | -612 | 0 | 185 | -771 |
| Pertes de valeur | -2 | -1 | -2 | 0 | 0 | -5 |
| Variations de périmètre | 0 | 0 | 179 | 0 | 0 | 179 |
| Ecart de conversion | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres variations | 162 | 64 | -60 | -339 | -28 | -202 |
| Valeur nette comptable au 30/06/2019 | 5 644 | 1 610 | 12 179 | 1 427 | -4 153 | 16 707 |

(*) y compris matériel de transport en cours.

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.4 et 4.2.

Les autres variations proviennent principalement du reclassement des immobilisations corporelles liées aux contrats de location financement en droits d'utilisation dans le cadre l'application de la norme IFRS16.

4.1.2 Contrats de location

L'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
 - les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
 - les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.
- Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte au titre des loyers dans l'évaluation de la dette sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou indices sur lesquels sont basés les loyers lorsque l'ajustement des loyers a lieu.

Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation locative est le taux marginal d'endettement du preneur à la date de commencement du contrat. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux est obtenu par l'addition du taux in fine des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous-jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle de location. Les options de renouvellement ou de résiliation ne sont retenues dans l'évaluation de la durée que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain de les exercer. Ceci peut être le cas, pour les options de renouvellement prévues contractuellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.

Par ailleurs, le Groupe peut évaluer la durée de location au-delà de la durée contractuelle dans certains cas précis.

Opérations de cession- bail

Le Groupe qualifie d'opérations de cession- bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas

transfert du contrôle de l'actif à l'acheteur (par exemple le contrat conclu ne prévoit pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location).

— Opération considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur ne constitue pas une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur- preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous- jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

— Opération non considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur ne constitue pas une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur- preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif une dette financière correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur- bailleur).

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
- le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe :

- ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €)
- comptabilise séparément les composantes locatives et les composantes non locatives rattachées aux locations de biens immobiliers et de matériels ferroviaires (hors wagons). Pour toutes les autres classes d'actifs les composantes locatives et non locatives sont considérées comme une seule composante, de nature locative.

Les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories :

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | | | 01/01/2019 |
|----------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------|--------------|
| | Brut | Amortissements et dépréciations | Net | Net |
| Terrains et constructions | 2 243 | -377 | 1 866 | 1 962 |
| Matériel de transport | 1 787 | -414 | 1 373 | 1 479 |
| Autres | 235 | -67 | 168 | 173 |
| TOTAL | 4 265 | -858 | 3 408 | 3 614 |

Les principaux contrats de location suivants sont capitalisés :

- Contrats de location de « Terrains et constructions »

Ils s'établissent à 1 866 M€ au 30/06/2019 et correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...).

- Contrats de location de « Matériels de transport »

Ils s'établissent à 1 373 M€ au 30/06/2019 et correspondent aux matériels de transport ferroviaire et routier (Bus, rames de train, locomotives, voitures...).

- Contrats de location de biens « Autres »

Ils s'établissent à 168 M€ au 30/06/2019 et correspondent essentiellement aux matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

L'évolution du poste, s'explique de la manière suivante :

| <i>en millions d'euros</i> | Terrains et constructions | Matériel de transport | Autres | Total |
|---|---------------------------|-----------------------|------------|--------------|
| Valeur nette comptable au 01/01/2019 | 1 962 | 1 479 | 173 | 3 614 |
| Acquisitions | 112 | 80 | 25 | 217 |
| Cessions | 0 | -2 | 0 | -2 |
| Dotations aux amortissements | -209 | -183 | -30 | -422 |
| Pertes de valeur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Variations de périmètre | -1 | 0 | 0 | -1 |
| Autres variations | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Valeur nette comptable au 30/06/2019 | 1 866 | 1 373 | 168 | 3 408 |

Le détail des dotations aux amortissements et des pertes de valeur comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.4 et 4.2.

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 |
|---|---------------|---------------|
| Immobilisations incorporelles | -114 | -85 |
| Immobilisations corporelles | -1 027 | -1 041 |
| Total acquisitions | -1 141 | -1 126 |
| <i>dont immobilisations en crédit-bail(*)</i> | <i>0</i> | <i>-27</i> |
| Acquisitions hors crédit-bail | -1 141 | -1 099 |
| BFR d'investissement | 19 | 38 |
| Flux d'investissement corporels et incorporels | -1 122 | -1 061 |

(*) Cette information n'est plus présentée à partir du 30/06/2019 suite à l'entrée en vigueur de la norme IFRS 16.

Les investissements de la période sont essentiellement constitués par :

- les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 53 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités,
- l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 348M€ (dont réaménagement et modernisation du bâtiment voyageurs de la gare de Paris Montparnasse, travaux relatifs à la Tangentielle Ouest, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, projet Tramtrain ligne Massy / Evry et ligne Clichy / Montfermeil),
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 594M€ (dont acquisition de nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes, TGV du futur, TGC UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 206 M€ dont 45 M€ pour le matériel ferroviaire et 161 M€ pour les installations fixes.

4.1.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|--|---------------|-------------|-------------|
| Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles | -143 | -133 | -10 |
| Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles | -956 | -848 | -108 |
| Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation | -422 | 0 | -422 |
| Subv. invest. virées au CR - installations fixes | 185 | 191 | -6 |
| Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12 | 55 | 57 | -2 |
| Dotations aux amortissements | -1 281 | -733 | -548 |

4.1.5 Résultat de cession d'actifs

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

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|-------------------------------------|------------|------------|-----------|
| Cession d'actifs incorporels | -4 | 0 | -4 |
| Cession d'actifs corporels | 58 | 44 | 13 |
| Cession droits d'utilisation | 0 | 0 | 0 |
| Cession d'actifs financiers | -9 | 6 | -15 |
| Résultat de cession d'actifs | 46 | 51 | -5 |

Au 30 juin 2019, les résultats de cession d'actifs sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC SNCF Mobilités pour 43 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 10 M€.

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

4.2 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

| <i>en millions d'euros</i> | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|--|------------|--------------|---------------|
| Immobilisations corporelles et incorporelles | -4 | 3 309 | -3 313 |
| Ecart d'acquisition | -1 | 0 | -1 |
| Provision pour risques et charges | 0 | 0 | 0 |
| Pertes de valeur | -6 | 3 309 | -3 315 |

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

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

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

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

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et constituent des indices de reprise de perte de valeur. La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

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

| 2018 | |
|---|--|
| Secteur | Voyages SNCF |
| UGT | TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys) |
| Actif testé | 2 097 M€ |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité |
| Source retenue | Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini |
| Taux d'actualisation (mini – maxi) | 6,8% - 7,6% |
| Taux de croissance long terme | 1,90% |

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

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

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

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

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

- une variation de la croissance des produits du trafic TGV domestique hors lignes nouvelles de ± 20 bp aurait un effet d'environ ± 950 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une variation de ± 50 bp du taux de marge opérationnelle de l'activité sur l'année normative aurait un effet d'environ ± 257 M€ sur la valeur recouvrable ;
- une variation de 10 M€ du montant prévu des investissements en année normative aurait un effet d'environ ± 68 M€ sur la valeur recouvrable ;
- un décalage de 3 ans de la date d'arrivée de la concurrence sur le marché entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 582 M€ ;
- une variation de ± 50 bp du taux d'actualisation entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ ± 771 M€ ;
- une variation de ± 20 bp du taux de croissance de l'année normative sur toute la période aurait un effet d'environ ± 187 M€ sur la valeur recouvrable ;
- un retour à la trajectoire de CST/TREF du précédent plan stratégique (validé le 23 février 2018) entraînerait une variation de la valeur recouvrable d'environ -473 M€.

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

Depuis le 31 décembre 2018, aucun indice de pertes de valeur n'a été identifié.

4.2.2 UGT Gares et Connexions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Depuis le 31 décembre 2018, aucun indice de pertes de valeur n'a été identifié.

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

| 2018 | |
|---|---|
| Secteur | SNCF Gares & Connexions |
| UGT | Gares & Connexions |
| Actif testé | 1 767 M€ |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité |
| Source retenue | Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini |
| Taux d'actualisation (mini – maxi) | 5,0% - 5.5% |
| Taux de croissance long terme | 1,90% |

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

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

- un taux de marge opérationnelle équivalent à celui de 2028,

- des investissements correspondant à la moyenne de la période 2025-2028,
- des amortissements normatifs traduisant l'évolution de la courbe d'amortissement sur la durée du test.

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

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

Les tests de sensibilité réalisés sur :

- les investissements montrent qu'une variation de 20 M€ du montant prévu en année normative aurait un effet de ± 282 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux de marge opérationnelle de l'activité montrent qu'une variation de ± 100 bp de ce taux sur l'année normative aurait un effet de ± 242 M€ sur la valeur recouvrable ;
- le taux d'actualisation (± 20 bp) entraînent une variation du montant de la valeur recouvrable d'environ ± 130 M€ ;
- le taux de croissance sur l'année normative montrent qu'une variation de ± 20 bp de ce taux sur toute la période aurait un effet de ± 120 M€ sur la valeur recouvrable.

4.3 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

| <i>en millions d'euros</i> | 01/01/2019 | Dotations de l'exercice | Reprises de l'exercice (utilisées) | Reprises de l'exercice (non utilisées) | Autres variations | 30/06/2019 | dont courant | dont non courant |
|---------------------------------------|--------------|-------------------------|------------------------------------|--|-------------------|--------------|--------------|------------------|
| Litiges et risques contractuels | 202 | 9 | -7 | -4 | -3 | 197 | 51 | 146 |
| Risques fiscaux, sociaux et douaniers | 66 | 6 | -3 | -2 | 2 | 68 | 28 | 40 |
| Risques environnementaux | 647 | 16 | -15 | -16 | 4 | 637 | 2 | 635 |
| Coûts de restructuration | 22 | 2 | -9 | -1 | -3 | 10 | 6 | 4 |
| Autres | 224 | 14 | -6 | -2 | -10 | 219 | 63 | 156 |
| Total provisions | 1 162 | 45 | -41 | -25 | -10 | 1 131 | 150 | 981 |

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 4 M€ en contrepartie du résultat financier.

La baisse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours du premier semestre 2019, une augmentation des provisions de 39 M€ dont 7 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 32 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé.

Une réévaluation des coûts de démantèlement du matériel roulant amianté a été réalisée au 30 juin 2019 sur la base de nouveaux contrats signés. Elle a entraîné une baisse de la provision à hauteur de 49 M€ dont 28 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé et 21 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant.

4.3.1 Provisions pour risques environnementaux

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

- dépollution des sites : 31 M€ (31 M€ en 2018).
- coûts liés à l'amiante : 600 M€ (610 M€ en 2018).

4.3.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

4.3.2.1 Litiges

Litiges résolus

- Jugement du Conseil de Prud'hommes

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

Litiges en cours

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

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdLC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014.

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

Suite à l'arrêt de la Cour de cassation du 22 novembre 2016 et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€ en avril 2017.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017, l'audience a eu lieu le 14 décembre 2017 et le délibéré est intervenu le 20 décembre 2018.

La Cour d'appel de Paris retient que (i) la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie, (ii) la circonstance aggravante de réitération de l'infraction et (iii) une sanction de 53 M€ intégrant une majoration de 10% au titre de la circonstance aggravante. Ce montant a déjà fait l'objet de règlements par SNCF Mobilités en 2012, 2014 et 2017.

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation le 21 mai dernier.

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

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

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence le 22 janvier 2016. La Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€ payée en avril 2016 par Geodis à un montant de 166 M€. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et l'EPIC SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire soit le 20 février 2019. En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 30 juin 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 2.1.2).

- Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges. Le 9 janvier 2019, un salarié de l'Entreprise a aussi été mis en examen pour homicides et blessures involontaires.

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

Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise, à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confiée à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

Depuis l'accident, l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide du coordonnateur désigné par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des dommages corporels et matériels de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3 M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, l'EPIC SNCF Mobilités s'est engagé à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

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

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

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

- Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

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

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

Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise remis en janvier 2019 et ne nécessitant pas d'observations complémentaires.

SNCF Réseau a été convoquée en vue de sa mise en examen le 26 juin 2019 et SNCF Mobilités sera à nouveau interrogé le 26 juillet 2019.

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

D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune provision liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de SNCF Mobilités clos au 30 juin 2019.

- Recours devant le Conseil d'État pour l'abrogation du e) du 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut (« clause d'âge »)

Plusieurs salariés contractuels ont exercé un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État le 20 novembre 2018 visant à obtenir l'abrogation du e) 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut, c'est-à-dire la « clause d'âge » qui prévoit que : « Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit [...] être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission ». Les requérants tentent de démontrer que cette clause est d'une part constitutive d'une discrimination liée à l'âge, et d'autre part que ladite discrimination ne serait pas justifiable.

A ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2019.

- Préjudice d'anxiété amiante

Des agents ou ex-agents de SNCF Mobilités ont engagé des procédures contentieuses afin de faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour exposition à l'amiante. Il s'agit, pour ces agents, d'obtenir réparation du préjudice résultant de leur situation d'inquiétude permanente face au risque de développer à tout moment une maladie professionnelle liée à l'amiante. A ce jour, 20 contentieux regroupant 300 demandeurs sont en cours.

Par arrêt du 5 avril 2019 qui constitue un revirement de jurisprudence, la Cour de cassation a modifié les conditions d'indemnisation des salariés au titre du préjudice d'anxiété consécutif à une exposition liée à l'amiante en l'ouvrant aux salariés qui ne relèvent pas des dispositions du régime ACAATA.

Au 30 juin 2019, la provision s'élève à 3 M€ dans les comptes consolidés semestriels résumés du groupe SNCF Mobilités.

- Litige prud'homal – ITIREMIA

Des salariés d'ITIREMIA ont saisi le Conseil de prud'hommes de Bobigny aux fins d'obtenir la condamnation solidaire de SNCF Mobilités, SNCF Participations et ITIREMIA au paiement de dommages intérêts pour prêt de main d'œuvre illicite, la requalification de leur contrat de travail en "contrat de travail SNCF" et un "reliquat de salaire relatif au statut collectif des salariés de la SNCF". L'audience de jugement est fixée au 9 janvier 2020.

- Aides présumées de l'État et du Conseil Régional d'Île de France

Le Tribunal de l'Union Européenne du 12 juillet 2019 a rejeté la demande de recours formée par le groupement Optile dont fait partie Keolis.

A ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés au 30 juin 2019.

4.3.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

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

5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS

en millions d'euros

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Résultat de juste valeur et couverture | -76 | 17 | -92 |
| <i>Gains et pertes sur instruments dérivés</i> | <i>-3</i> | <i>24</i> | <i>-28</i> |
| <i>Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur</i> | <i>-120</i> | <i>6</i> | <i>-126</i> |
| <i>Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat</i> | <i>-1</i> | <i>11</i> | <i>-12</i> |
| <i>Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat</i> | <i>2</i> | <i>2</i> | <i>-1</i> |
| <i>Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat</i> | <i>0</i> | <i>-2</i> | <i>2</i> |
| <i>Autres gains et pertes de juste valeur</i> | <i>45</i> | <i>-25</i> | <i>70</i> |
| Coût de l'endettement financier net | -131 | -142 | 11 |
| <i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i> | <i>75</i> | <i>76</i> | <i>-1</i> |
| <i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i> | <i>-209</i> | <i>-223</i> | <i>14</i> |
| Autres charges et produits financiers | -70 | -5 | -66 |
| <i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives (*)</i> | <i>-69</i> | | |
| Coût de l'endettement financier net et autres | -277 | -130 | -147 |

(*) La mise en œuvre de la norme IFRS 16 s'accompagne par des informations complémentaires en annexes pour ce qui concerne le coût de l'EFN. Les données comparatives ne sont pas retraitées (voir note 1.3.2).

en millions d'euros

| | 30/06/2019 | 30/06/2018 | Variation |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Charges financières | -459 | -347 | -112 |
| Produits financiers | 182 | 217 | -35 |
| Coût de l'endettement financier net et autres | -277 | -130 | -147 |

30/06/2019

Rubrique au bilan et classes d'instruments

En millions d'euros

| | Non courant | Courant | EN | Instruments financiers | | | | Total | Juste valeur | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|--|----------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------|--------------|
| | | | | À la juste valeur par capitaux propres | Au coût amorti | À la juste valeur par résultat | Dérivés qualifiés de couverture | | Juste valeur de la classe | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 |
| Créance envers SNCF Réseau | 662 | 52 | 713 | - | 713 | - | - | 713 | 946 | - | 946 | - |
| Créance envers SNCF | 298 | 65 | 363 | - | 363 | - | - | 363 | 396 | - | 396 | - |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | 1 472 | 73 | 1 545 | - | 1 545 | - | - | 1 545 | 1 843 | - | 1 843 | - |
| Cash collatéral actif | - | 442 | 442 | - | 442 | - | - | 442 | 442 | - | 442 | - |
| Autres prêts et créances | 360 | 221 | 582 | - | 577 | 4 | - | 582 | 595 | 0 | 594 | 1 |
| Actifs financiers de concession | 957 | 441 | | - | 1 398 | - | - | 1 398 | 1 513 | - | 1 513 | - |
| Créances de location-financement | 9 | 1 | | - | 11 | - | - | 11 | | | | |
| Titres de dettes | 155 | - | 155 | - | - | 155 | - | 155 | 155 | - | 75 | 80 |
| Sous-total instruments de dette | 3 913 | 1 296 | 3 800 | - | 5 049 | 160 | - | 5 209 | 5 890 | 0 | 5 808 | 82 |
| Actifs de retraite | 13 | - | | | | | | | | | | |
| Placements dans des instruments de capitaux propres | 200 | 0 | | 175 | - | 25 | - | 200 | 200 | 7 | 16 | 178 |
| Instruments de transaction | - | 5 | 5 | - | - | 5 | - | 5 | 5 | 5 | 0 | - |
| Juste valeur positive des dérivés de couverture | 311 | 89 | 400 | - | - | - | 400 | 400 | 400 | - | 400 | - |
| Juste valeur positive des dérivés de transaction | 731 | 101 | 832 | - | - | 832 | - | 832 | 832 | - | 832 | - |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | - | 4 341 | 4 341 | - | - | 4 341 | - | 4 341 | 4 341 | 3 004 | 1 338 | 0 |
| Total des actifs financiers courants et non courants | 5 169 | 5 831 | 9 378 | 175 | 5 049 | 5 363 | 400 | 10 986 | 11 668 | 3 015 | 8 394 | 259 |
| Emprunts obligataires | 10 061 | 1 403 | 11 463 | - | 11 312 | 151 | - | 11 463 | 13 579 | - | 13 579 | - |
| Emprunts auprès des établissements de crédit | 2 007 | 544 | 2 551 | - | 2 551 | - | - | 2 551 | 2 564 | 0 | 2 564 | - |
| Dettes de financement des immobilisations | 280 | 28 | 308 | - | 308 | - | - | 308 | 308 | 0 | 308 | - |
| Sous-total emprunts | 12 347 | 1 975 | 14 322 | - | 14 171 | 151 | - | 14 322 | 16 451 | 0 | 16 451 | - |
| dont : | | | | | | | | | | | | |
| - ne faisant pas l'objet d'une couverture | 8 211 | 1 477 | 9 689 | - | 9 689 | - | - | 9 689 | 11 497 | 0 | 11 497 | - |
| - faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de flux de trésorerie | 2 208 | 474 | 2 682 | - | 2 682 | - | - | 2 682 | 2 957 | - | 2 957 | - |
| - faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur | 1 782 | 18 | 1 800 | - | 1 800 | - | - | 1 800 | 1 846 | - | 1 846 | - |
| - évalués selon l'option "juste valeur" (*) | 146 | 5 | 151 | - | - | 151 | - | 151 | 151 | 0 | 151 | - |
| Juste valeur négative des dérivés de couverture | 509 | 38 | 547 | - | - | - | 547 | 547 | 547 | - | 547 | - |
| Juste valeur négative des dérivés de transaction | 599 | 67 | 666 | - | - | 666 | - | 666 | 666 | - | 666 | - |
| Emprunts et dettes financières | 13 455 | 2 080 | 15 534 | - | 14 171 | 817 | 547 | 15 534 | 17 664 | 0 | 17 664 | - |
| Dettes de trésorerie et trésorerie passive | - | 1 921 | 1 921 | - | 1 921 | - | - | 1 921 | 1 921 | 372 | 1 549 | - |
| Obligations locatives | 2 718 | 712 | | - | 3 430 | - | - | 3 430 | | | | |
| Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle | 1 703 | - | | 1 703 | - | - | - | 1 703 | 1 703 | - | - | 1 703 |
| Total des passifs financiers courants et non courants** | 17 875 | 4 713 | 17 455 | 1 703 | 19 522 | 817 | 547 | 22 588 | 21 287 | 372 | 19 213 | 1 703 |
| Endettement financier net du groupe | 9 466 | -1 388 | 8 077 | - | 12 452 | -4 521 | 147 | 8 078 | 9 630 | -2 636 | 12 347 | -82 |

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

(*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 121M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

(**) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

31/12/2018

Rubrique au bilan et classes d'instruments

En millions d'euros

| | Non courant | Courant | EFN | Instruments financiers | | | | Total | Juste valeur | | | |
|--|----------------|---------------|---------------|--|----------------|-----------------------------------|------------------------------------|---------------|------------------------------|---------------|---------------|--------------|
| | | | | À la juste valeur par capitaux propres | Au coût amorti | À la juste valeur par résultat | Dérivés qualifiés de couverture | | Juste valeur de la classe | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 |
| Créance envers SNCF Réseau | 662 | 25 | 686 | - | 686 | - | - | 686 | 932 | - | 932 | - |
| Créance envers SNCF | 307 | 51 | 358 | - | 358 | - | - | 358 | 392 | - | 392 | - |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | 1 478 | 42 | 1 520 | - | 1 520 | - | - | 1 520 | 1 841 | - | 1 841 | - |
| Cash collatéral actif | - | 408 | 408 | - | 408 | - | - | 408 | 408 | - | 408 | - |
| Autres prêts et créances | 372 | 214 | 586 | - | 582 | 4 | - | 586 | 599 | 0 | 598 | 1 |
| Actifs financiers de concession | 923 | 137 | - | - | 1 060 | - | - | 1 060 | 1 114 | - | 1 114 | - |
| Titres de dettes | 72 | - | 72 | - | - | 72 | - | 72 | 72 | - | 72 | 0 |
| Sous-total instruments de dette | 3 813 | 877 | 3 630 | - | 4 614 | 76 | - | 4 690 | 5 358 | 0 | 5 356 | 1 |
| Actifs de retraite | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Placements dans des instruments de capitaux propres | 198 | 0 | - | 170 | - | 26 | - | 197 | 197 | 8 | 22 | 168 |
| Instruments de transaction | - | 2 | 2 | - | - | 2 | - | 2 | 2 | 2 | 0 | - |
| Juste valeur positive des dérivés de couverture | 251 | 146 | 397 | - | - | - | 397 | 397 | 397 | - | 397 | - |
| Juste valeur positive des dérivés de transaction | 689 | 204 | 894 | - | - | 894 | - | 894 | 894 | - | 894 | - |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | - | 4 954 | 4 954 | - | - | 4 954 | - | 4 954 | 4 954 | 3 906 | 1 048 | 0 |
| Total des actifs financiers courants et non courants | 4 964 | 6 183 | 9 877 | 170 | 4 614 | 5 953 | 397 | 11 133 | 11 801 | 3 916 | 7 717 | 170 |
| Emprunts obligataires | 10 454 | 1 196 | 11 650 | - | 11 502 | 148 | - | 11 650 | 13 587 | - | 13 587 | - |
| Emprunts auprès des établissements de crédit | 2 019 | 351 | 2 371 | - | 2 371 | - | - | 2 371 | 2 381 | 0 | 2 381 | - |
| Dettes de location-financement | 404 | 90 | 493 | - | 493 | - | - | 493 | 494 | -0 | 494 | - |
| Sous-total emprunts | 12 877 | 1 637 | 14 514 | - | 14 366 | 148 | - | 14 514 | 16 462 | 0 | 16 462 | - |
| dont : | | | | | | | | | | | | |
| - ne faisant pas l'objet d'une couverture | 8 360 | 1 097 | 9 457 | - | 9 457 | - | - | 9 457 | 11 035 | 0 | 11 035 | - |
| - faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de flux de trésorerie | 2 185 | 498 | 2 683 | - | 2 683 | - | - | 2 683 | 2 957 | - | 2 957 | - |
| - faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur | 2 186 | 41 | 2 227 | - | 2 227 | - | - | 2 227 | 2 322 | 0 | 2 322 | - |
| - évalués selon l'option "juste valeur" * | 146 | 2 | 148 | - | - | 148 | - | 148 | 148 | 0 | 148 | - |
| Juste valeur négative des dérivés de couverture | 456 | 27 | 482 | - | - | - | 482 | 482 | 482 | - | 482 | - |
| Juste valeur négative des dérivés de transaction | 540 | 105 | 645 | - | - | 645 | - | 645 | 645 | - | 645 | - |
| Emprunts et dettes financières | 13 872 | 1 769 | 15 641 | - | 14 366 | 793 | 482 | 15 641 | 17 589 | 0 | 17 589 | - |
| Dettes de trésorerie et trésorerie passive | - | 1 422 | 1 422 | - | 1 422 | - | - | 1 422 | 1 422 | 456 | 966 | - |
| Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle | 1 558 | - | - | 1 558 | - | - | - | 1 558 | 1 558 | - | - | 1 558 |
| Total des passifs financiers courants et non courants | 15 430 | 3 191 | 17 063 | 1 558 | 15 788 | 793 | 482 | 18 621 | 20 569 | 456 | 18 555 | 1 558 |
| Endettement financier net du groupe | 10 042 | -2 856 | 7 186 | - | 12 234 | -5 134 | 85 | 7 186 | 8 520 | -3 452 | 11 974 | -1 |

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

(*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 120 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

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

02 – COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES

| | 31/12/2018 | Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | | | | | | Variations non monétaires | | | | | 30/06/2019 |
|---|---------------|--|---------------------------|---------------------------------|---|--|-------------------------------------|--|----------------------------|-------------------------------|-------------------------|---|--------------|---------------|
| | Total | Émissions d'emprunts | Remboursements d'emprunts | Intérêts financiers nets versés | Remboursement des obligations locatives | Intérêts payés sur obligations locatives | Variations des dettes de trésorerie | Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres | Variations de juste valeur | Variations des taux de change | Variations de périmètre | Variations non monétaires des locations | Autres | Total |
| En millions d'euros | | | | | | | | | | | | | | |
| Passifs (A) | 18 165 | 107 | -259 | -150 | -411 | 13 | 595 | 0 | 330 | 2 | 160 | 232 | 3 434 | 22 217 |
| Emprunts obligataires | 11 650 | 0 | -150 | -104 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 463 |
| Emprunts auprès des établissements de crédit | 2 371 | 107 | -74 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 161 | 0 | -14 | 2 551 |
| Dettes de financement des immobilisations | 493 | 0 | -35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | -152 | 308 |
| Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive) | 966 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 595 | 0 | -14 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 549 |
| Obligations locatives | 0 | 0 | 0 | 0 | -411 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 232 | 3 598 | 3 432 |
| Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle | 1 558 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 145 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 703 |
| Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction | 1 127 | 0 | 0 | -47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 132 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 211 |
| Actifs (B) | 3 549 | 0 | -11 | -17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 535 |
| Créance envers SNCF Réseau | 686 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 713 |
| Créance envers SNCF - ICNE | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | 1 520 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | -7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 545 |
| Autres prêts et créances - ICNE | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Dépôts et cautionnements | 42 | 0 | -11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction | 1 290 | 0 | 0 | -81 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 230 |
| Produits et charges financiers (C) | | 0 | 0 | -142 | 0 | -69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Charges | | 0 | 0 | -314 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Produits | | 0 | 0 | 172 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Flux de financement dans l'EFT (A-B+C) | 14 616 | 107 | -248 | -275 | -411 | -56 | 595 | 0 | 316 | 1 | 160 | 232 | 3 434 | 18 682 |

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

6 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principales variations des engagements donnés depuis le 31 décembre 2018 sont les suivantes :

- Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent de 465 M€ en lien notamment avec des livraisons de rames NAT, Regio2N et RER NG pour Transilien, de rames Régiolis et Omnéo Normandie pour Intercités, de rames Regio2N pour TER et de TGV Euroduplex 3UFC pour Voyages SNCF. De nouvelles notifications d'acquisition de matériel roulant Régiolis pour 166 M€ chez TER viennent atténuer la baisse.
- Les engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 221 M€ ; cette évolution est principalement liée à des projets de création et d'adaptation des ateliers de maintenance de Transilien ainsi qu'à des projets relatifs aux systèmes d'information et de billettique de cette activité.
- Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 98 M€, du fait notamment de l'actualisation des engagements relatifs aux différents contrats de Keolis au Royaume-Uni.
- À la suite de l'application au 1^{er} janvier 2019 de la norme IFRS 16, les contrats de location suivent désormais un modèle unique consistant à enregistrer au passif une dette de loyers (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif un droit d'utilisation ; au 30 juin 2019 ces contrats ne sont donc plus considérés comme des engagements hors bilan (à la clôture annuelle 2018 les engagements de location simple mobilière et immobilière s'élevaient respectivement à 2 018 M€ et à 1 724 M€). Un rapprochement entre les engagements hors bilan au 31 décembre 2018 et la dette IFRS 16 à l'ouverture est réalisé en note 1.3.3.
- Les engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations augmentent de 512 M€ ; cette évolution est liée essentiellement au contrat de réservation de sillons sur la nouvelle franchise Wales and Borders chez Keolis.
- Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 17 M€ ; Un nouveau contrat d'achat d'énergie renouvelable a été signé par SNCF Energie (voir note 2.1.8).
- La hausse de 102 M€ des engagements liés au périmètre est due essentiellement à l'engagement pris par SNCF Voyages Développement de souscrire à des obligations convertibles en actions Blablacar.

Les principales variations des engagements reçus depuis le 31 décembre 2018 sont les suivantes :

- L'augmentation de 77 M€ des sûretés personnelles s'explique notamment par le nouveau contrat Wales and Borders chez Keolis.
- Les engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent de 514 M€ à la suite des appels de fonds réalisés sur la période ; cette baisse concerne principalement du matériel NAT, Regio2N, RER NG pour Transilien, ainsi que du matériel Régiolis et Omnéo Normandie pour Intercités ; elle est atténuée par une hausse de subventions à recevoir sur les nouvelles acquisitions de rames Régiolis chez TER pour 124 M€.
- Les engagements de financement d'investissements à recevoir pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire baissent de 122 M€ ; cette variation s'explique notamment chez Transilien par les appels de fonds sur les projets d'extension du réseau et par la révision du projet de modernisation de la billettique du contrat Île-de-France Mobilités.
- Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 211 M€ dont 166 M€ au titre de la garantie reçue de l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme par la filiale OUI.sncf.
- Les engagements de location simple mobilière et immobilière progressent de 945 M€ en lien principalement avec la nouvelle Autorisation d'Occupation Temporaire pour le projet Gare du Nord 2024 de SNCF Gares & Connexions.

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

d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture au 30 juin 2019 ont permis de recevoir un encaissement net de 168 M€ (106 M€ au 30 juin 2018) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

7 PÉRIMÈTRE

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

SNCF Mobilités

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2019)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

ERNST & YOUNG Audit
Tour First - TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
344 366 315 R.C.S. Nanterre
S.A.S. à capital variable

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2019)

SNCF Mobilités

9, rue Jean-Philippe Rameau
CS20012
93212 Saint Denis cedex 02

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

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de SNCF Mobilités, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I - Conclusion sur les comptes

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

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

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

- la note 2.1.4 « Sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (Brexit) » qui expose les incertitudes liées à cette sortie ;
- les notes 1.3.2 et 1.3.3 qui exposent le changement de méthode comptable lié à la première application de la norme IFRS 16 «contrats de location».

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Paris-La Défense, le 26 juillet 2019

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

François Guillon

Christine Vitrac

Denis Thibon

IFRS – en millions d’euros

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

