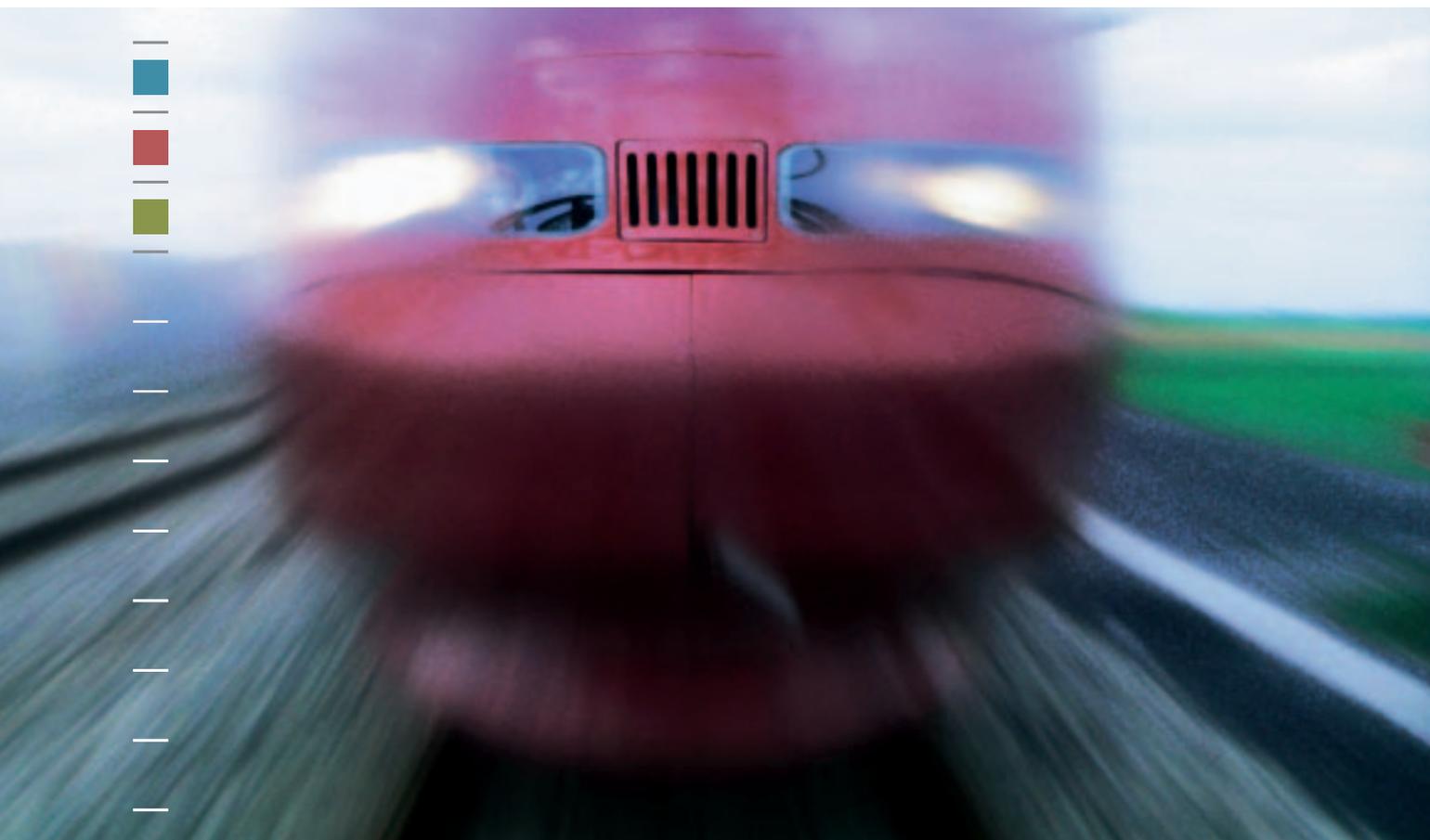


Oui la SNCF change...
Son organisation, sa réactivité,
sa culture, tout change en profondeur.
Tout ne se voit pas encore et il reste des
points à marquer pour satisfaire les exigences
des Français et des Européens. Mais l'ambition
est claire, et la mobilisation des cheminots la rend
possible : devenir une entreprise de service public
de référence et un leader européen du transport.



1	—	Profil
2	—	Message du président
4	—	Comité exécutif - Conseil d'administration
6	—	Moments forts de l'année 2003
8	—	Chiffres-clés 2003
10	—	Résultats 2003 et perspectives 2004
12	—	Organisation du Groupe

14 ■ VOULOIR

- 16 — Inventer le meilleur du train
- 20 — Gagner le match de la proximité
- 24 — Saisir la chance de l'Europe

26 ■ AVANCER

- 28 — Consolider l'infrastructure
- 30 — Relancer le Fret en 3 ans
- 32 — Moderniser le voyage
- 34 — Responsabiliser à tous les échelons

36 ■ S'ENGAGER

- 38 — Transporteur populaire
- 40 — Acteur économique exemplaire
- 42 — Employeur attractif

45 ■ RAPPORT FINANCIER

Nous voulons
construire l'Europe en tête,
gagner la bataille de la concurrence et
la préférence des Français. **Nous avançons,**
fiers de nos acquis et déterminés à corriger nos
faiblesses, nous redressons le fret, nous modernisons
le voyage, la culture de résultat nous gagne et l'envie
d'y croire nous pousse. **Nous nous engageons** à devenir
un modèle de mobilité et d'échanges en restant fidèles à nos
valeurs d'origine : sécurité, ponctualité, accès pour tous. On
nous connaît, on va nous redécouvrir. **Nous sommes la SNCF.**



message du président



2003 a été une année rude pour la SNCF. Elle n'en sort pas épuisée, au contraire. Les cheminots ont réagi vite et fort ; ils ont pris les enjeux de l'entreprise à bras le corps ; ils ont immédiatement engagé le redressement nécessaire. C'est le signe d'un changement profond : la SNCF passe à l'offensive avec une énergie nouvelle.

La vraie mesure du transport ferroviaire, c'est l'Europe. Le Groupe SNCF voit plus loin que l'hexagone depuis plus de 20 ans. La branche Voyages France Europe détient 57 % du marché de la grande vitesse européen. Le trafic fret est à plus de 50 % international. Les progrès remarquables de l'interopérabilité et du service Woippy-Mannheim, ou l'extension de l'Eurostar à grande vitesse jusqu'aux portes de Londres, marquent de nouvelles avancées. Comme le contrat de logistique exclusive des produits finis IBM en Europe pour Geodis ou les succès de Keolis en Grande-Bretagne et en Suède. Nous savons coopérer, négocier – c'est même notre préférence – mais nous savons aussi faire face à la compétition et gagner. L'ouverture du fret international à la concurrence en 2003 marque une étape nouvelle ; nous saisissons aussi les opportunités qu'elle ouvre. C'est aussi en allant se battre à l'international que le Groupe SNCF est devenu une grande entreprise.

“ Les Français aiment leur train et ceux qui le font avancer. ”

Il lui a fallu prendre des risques et les maîtriser, dépasser les freins et les lourdeurs, gagner en réactivité et en efficacité pour gagner tout court. La transformation de la SNCF est à l'œuvre ; elle devient visible ; beaucoup de caps sont aujourd'hui franchis.

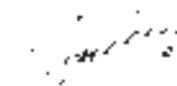
Nous pensons “client”. Nous cultivons le service, nous imaginons des offres tarifaires ciblées avec un marketing pointu, notre commerce en ligne est l'un des plus florissants d'Europe. Et nous sommes parfaitement conscients des progrès qu'il nous reste à faire. En même temps, nous restons fidèles à nos valeurs de service public qui fondent la légitimité de la SNCF. Nous nous modernisons. En 2003, les investissements atteignent près de 2 milliards d'euros. Ce sont les commandes de locomotives fret, le renouvellement du parc TER et le renouveau du Corail sous le nom de Téoz qui bénéficient du gros de l'effort.

Notre réactivité va surprendre. Le management a changé de main, il est descendu au plus près du terrain et le dialogue s'est ouvert, les agents ont des idées, la hiérarchie les écoute : c'est plus efficace et plus rapide. Le plan Starter l'a prouvé : 150 millions d'euros en 6 mois, en traquant les économies et en boostant le chiffre d'affaires !

L'avenir du Groupe est structuré. Son activité est recentrée sur 4 branches au chiffre d'affaires équilibré : Voyages France Europe, Transport Public, Fret, Infrastructure et Ingénierie. Son comité exécutif s'est élargi pour renforcer le pilotage. En 2003, son résultat net est positif pour la deuxième année consécutive à 11 millions d'euros. Le redressement du Groupe se confirme.

2003 aura prouvé la dynamique prometteuse du Groupe SNCF et mis à jour deux choses qui m'importent plus que tout. Les cheminots aiment leur métier et leur entreprise, ils ne demandent qu'à croire chaque jour un peu plus en elle. Nous allons leur donner raison. Les Français aiment leur train et ceux qui le font avancer, ils sont venus à 6 millions sur les Champs-Élysées pour le leur dire. Ils peuvent compter sur la SNCF, nous serons là. Et c'est leur message que nous retiendrons.

Louis Gallois



comité exécutif



Olivier Marambaud,
Conseiller du Président,
Président de Keolis

Claire Dreyfus-Cloarec
Présidente de SNCF
Participations

Paul Mingasson
Secrétaire Général

Mireille Faugère
Directrice Voyages
France Europe

Marc Yéron
Directeur Général
Délégué Fret

Guillaume Pepy
Directeur Général
Exécutif

Louis Gallois
Président

Jacques Couvert
Directeur Général
Délégué Exploitation

Jean-Pierre Menanteau
Directeur des Finances, des Achats,
et des Systèmes d'Information
et de Télécommunications

Bernard Sinou
Directeur du Transport
Public

Pierre Izard
Directeur des Ressources
Humaines

Bernard Emsellem
Directeur de la
Communication

Elisabeth Borne
Directrice de la Stratégie

Claude Solard
Directeur des Opérations
Industrielles

Pierre Blayau
Conseiller du Président,
Président de Geodis

conseil d'administration

Président

Louis Gallois

Administrateurs

Henri Bascunana

Bruno Bezar

Jean-Didier Blanchet

Christian Brossier

Didier Bureau

Louis Defline

Pierre-Mathieu Duhamel

Hubert Haenel

Nicolas Jacquet

Jacques Maillot

Patrick Ollier

Joëlle Pierré

Thierry Roy

Danielle Sinoquet

Eric Tournebœuf

Benoît Vincent

Benedikt Weibel

Commissaire
du gouvernement

Patrice Raulin

Commissaire
du gouvernement adjoint

Bernard Ménoret

Chef de la mission
de contrôle économique et
financier des transports

Alain Briffod

Secrétaire du Conseil

Michelle Audibet

Secrétaire du Comité
Central d'Entreprise

Sylvain Brière

moments forts de l'année



2003



03/03

FRET : CONCURRENCE ET RELANCE

Top départ de la libéralisation du fret ferroviaire en Europe sur les 50 000 kilomètres du réseau transeuropéen de fret. Fret SNCF réalise déjà 50 % de son chiffre d'affaires à l'international, et une fois son plan de redressement vigoureux achevé, le Groupe SNCF s'imposera en tête des opérateurs européens de fret.

03/03

PROJET INDUSTRIEL : L'ÉTAPE GAGNANTE

Lancé en 1996, le Projet industriel trace la transformation de la SNCF par enjambée de 3 ans. L'étape 2003-2005 est sans précédent. Elle met les cheminots à contribution à travers une gigantesque consultation. Il en sort 18 décisions concrètes pour changer le management, et des axes de progrès voulus à l'unanimité : gagner en compétitivité, jouer l'Europe à 100 %, et y porter les valeurs d'un service public d'aujourd'hui.

04/03

UN COMITÉ EXÉCUTIF MUSCLÉ

Pour réussir cette étape clé, la SNCF renforce son pilotage. Guillaume Pepy est nommé directeur général exécutif et partage le pilotage opérationnel avec Louis Gallois qui se concentre sur la stratégie du Groupe et la transformation managériale. Mireille Faugère succède à M. Pepy à la direction Voyages France et Europe. Marc Véron est nommé directeur général délégué au fret en charge de redresser l'activité. La SNCF se dote d'une direction des opérations industrielles, confiée à Claude Solard afin

d'améliorer la qualité du service et d'optimiser la gestion des moyens de production communs aux activités voyageurs et fret.

Pour renforcer les synergies au sein du Groupe, Pierre Blayau, président de Geodis, et Olivier Marembaud, président de Keolis, sont nommés conseillers du président et rejoignent le comité exécutif.

Fin 2003, le Comité se complète de l'arrivée de Bernard Sinou, directeur de la branche transport public, et début 2004, des nominations de Jean-Pierre Menanteau, directeur des finances, des achats, et des systèmes d'information et de télécommunications, et Claire Dreyfus-Cloarec, présidente de SNCF-Participations.

05/03

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE COMMERCIALE

Pour contrer la menace des compagnies aériennes "low cost", Grandes Lignes multiplie les initiatives commerciales et les petits prix qui n'oublent personne. Le tarif Prem's du TGV et du Corail, les opportunités Dernières minutes à saisir en ligne, et la carte Escapades des week-ends accessibles font préférer le train.

06/03

CONFLIT SOCIAL ET RÉACTIVITÉ

Le conflit des retraites paralyse les trafics pendant deux mois, laissant une perte estimée à 270 M€. La SNCF engage un plan de redressement, dit Starter, et fixe l'objectif : trouver 100 M€ en 6 mois. Chasse aux économies et relance commerciale, la mobilisation de tous les cheminots va dépasser les espérances à 150 M€.

06/03 → 11/03

TRAIN CAPITALE, J'AIME LE TRAIN

Ils étaient 6 millions sur les Champs-Élysées venus revivre la conquête du train, ils seront 10 000 collégiens à converger en gares pour partager la passion d'un métier. C'est clair : les Français aiment "leur" train, et pour les cheminots, c'est le plus grand signe de reconnaissance que l'on puisse rêver.

07/03

LES SILLONS CHANGENT DE MAINS

Dans la foulée de l'ouverture du fret à la concurrence européenne, l'État confie la mission d'allocataire des sillons à Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures ferroviaires. Désormais, la SNCF trace le graphique de circulation en fonction des arbitrages de RFF et sous sa responsabilité.

09/03

TRANSPORT PUBLIC : CHAMPION DE LA PROXIMITÉ

Prenez le Transilien (en Île-de-France), le TER (et ses 20 Régions) et les chemins de fer de Corse, vous obtenez : 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires réalisé pour le compte d'Autorités Organisatrices Régionales. Jouez maintenant les synergies avec Keolis (transport urbain et interurbain) et Effia (conseils et solutions de transport). Voici la branche experte en service public et en proximité performante.

11/03

FILIALES : RECENTRER ICI ET DÉPLOYER LÀ

La participation dans le transport maritime en Méditerranée tombe à 6,98 %, SNCM sort du périmètre de consolidation du Groupe. Les activités d'armement maritime sont en cours de cession, Ermewa se recentre sur la location de wagons et conteneurs. La filiale Telecom Développement (réseaux) et Cegetel SA (services) fusionnent dans Cegetel SAS (à 35 % SNCF), 1^{er} opérateur alternatif de télécommunications fixes en France. Keolis prend 70 % dans Busslink, opérateur bus et tramway en Suède.

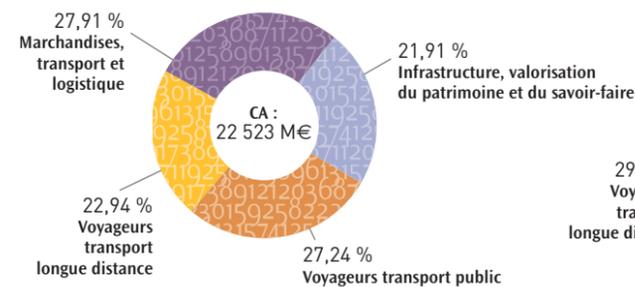
12/03

L'INFRA, L'EXPERTISE DE LA SNCF

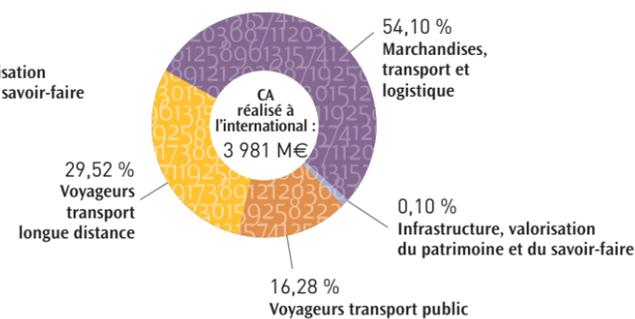
L'Infra, ce sont 60 000 personnes qui font vivre le réseau ferré, la sécurité ferroviaire, la fluidité des trafics, l'entretien et la construction de nouvelles lignes. Une direction maîtresse qui se renforce et s'organise pour garantir la performance exemplaire du voyage et du transport de fret.

chiffres clés 2003

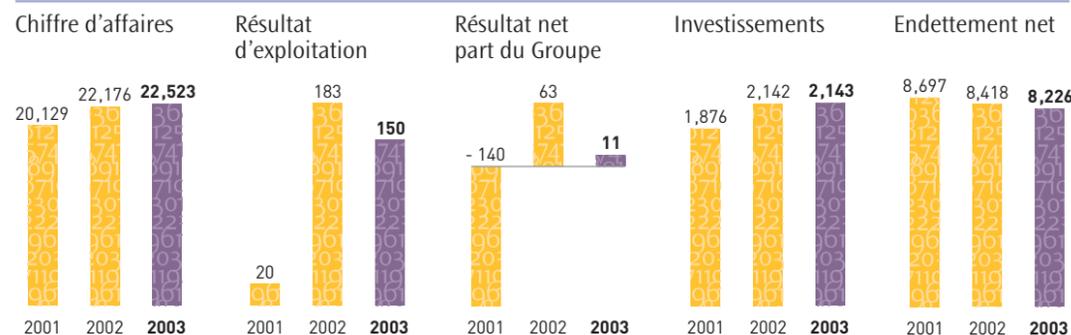
RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ PAR BRANCHE



RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ PAR BRANCHE À L'INTERNATIONAL

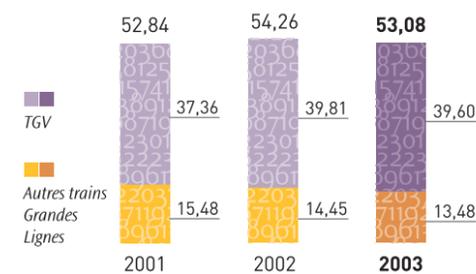


RÉSULTATS CONSOLIDÉS (en millions d'euros)

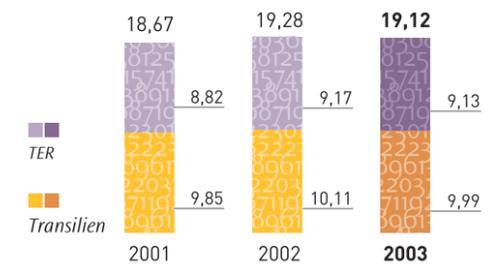


VOYAGEURS (données EPIC)

Trafic voyageurs longue distance (en milliards de voyageurs/kilomètres)

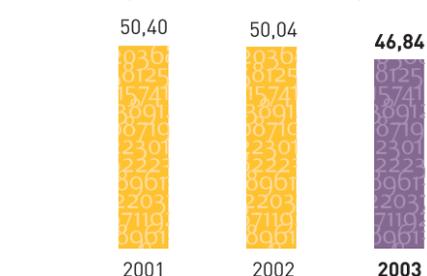


Trafic voyageurs transport public (en milliards de voyageurs/kilomètres)



FRET (données EPIC)

Trafic Fret (en milliards de tonnes/kilomètres)



INFRASTRUCTURE (données EPIC)

14 000 trains / jour

30 990 km de lignes entretenues pour le compte de RFF

GRUPE SNCF

2003 2002
(en millions d'euros)

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

Chiffre d'affaires hors taxes	22 523	22 176
Excédent brut d'exploitation	1 563	1 403
Résultat d'exploitation	150	183
Résultat courant des sociétés intégrées	- 121	- 137
Résultat net part du Groupe	11	63
Investissements	2 143	2 142
Endettement net	8 226	8 418

RÉSULTATS CONSOLIDÉS PAR BRANCHE D'ACTIVITÉ

Voyageurs transport public

Chiffre d'affaires	6 136	5 640
Excédent brut d'exploitation	693	622
Résultat d'exploitation	237	213

Voyageurs transport longue distance

Chiffre d'affaires	5 166	5 224
Excédent brut d'exploitation	645	587
Résultat d'exploitation	257	237

Marchandises, transport et logistique

Chiffre d'affaires hors taxes	6 287	6 345
Excédent brut d'exploitation	- 67	- 87
Résultat d'exploitation	- 429	- 361

Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire

Chiffre d'affaires hors taxes	4 934	4 967
Excédent brut d'exploitation	292	281
Résultat d'exploitation	85	94

ÉTABLISSEMENT PUBLIC

2003 2002

Trafic annuel voyageurs

Nombre de voyageurs transportés (en millions)

Grandes lignes et services régionaux hors Île-de-France	320	325
Services régionaux Île-de-France	572	575

Nombre de voyageurs-kilomètres (en milliards)

TGV		
Sud-est	16,57	16,60
Atlantique	10,68	10,83
Nord-Europe	1,59	1,59
Province/province	7,16	7,06
Eurostar	2,16	2,20
Thalys	1,24	1,29
Affrétés	0,22	0,23
Total	39,60	39,81
Autres trains Grandes Lignes	13,48	14,45

Total Grandes Lignes

Services Trains Express Régionaux	9,14	9,17
Services Île-de-France	9,99	10,11

2003 2002

Trafic annuel fret

Tonnage transporté (en millions de tonnes)	120,7	127,6
Nombre de tonnes-kilomètres (en milliards)	46,84	50,04

Comptes annuels (en millions d'euros)

Chiffre d'affaires hors taxes	14 742	14 782
Excédent brut d'exploitation	756	713
Résultat d'exploitation	- 109	- 17
Résultat courant	- 204	- 183
Résultat net	50	19

Investissements

Investissements	1 768	1 725
Endettement net de gestion	7 004	7 100

résultats 2003 et perspectives 2004

En 2003, la SNCF traverse une année rude, mais réagit vigoureusement au second semestre et redresse la barre. Les résultats 2003 sont en progression et les objectifs stratégiques du Groupe sont confirmés.

UN GROUPE, 4 BRANCHES ET DES RÉSULTATS CONTRASTÉS

La branche **Voyageurs transport longue distance** résiste au recul de trafics, multiplie les initiatives commerciales, lance le nouveau Corail TéoZ et relance Eurostar. Hors les difficultés de Seafrance, elle maintient son chiffre d'affaires au niveau de 2002, soit 5 166 M€. Les économies du plan Starter et les gains de productivité hissent le résultat d'exploitation à 257 M€, soit 20 M€ de mieux qu'en 2002.

La branche **Voyageurs transport public**, championne de la proximité, modernise l'offre TER et Transilien. Keolis multiplie les contrats urbains en France, décroche des franchises ferroviaires majeures en Grande-Bretagne, et prend une participation de 70 % dans Buslink en Suède. Au total, le chiffre d'affaires de la branche affiche + 8,8 % à 6 136 M€, et le résultat d'exploitation + 24 M€ à 237 M€.

La branche **Marchandises, transport et logistique** enregistre un nouveau recul significatif de son chiffre d'affaires à 6 287 M€ (- 1 %). La perte d'exploitation passe de - 361 M€ en 2002 à - 429 M€ en 2003 sous l'effet des difficultés de Fret SNCF et en dépit de la progression de Geodis.

Le Groupe lance un plan de redressement vigoureux de Fret SNCF, encouragé par le retour à l'équilibre du Sernam (+ 4 M€, soit + 5 %) et le développement rentable de Geodis (+ 12 M€, soit + 24 %). L'aide exceptionnelle de l'État sous forme de dotation en capital (800 M€), qui s'ajoute au programme de cessions d'actifs interne à la SNCF (700 M€), est conditionnée par la réussite de la mise en œuvre du plan Fret 2006.

La branche **Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire** enregistre un léger recul de son chiffre d'affaires à 4 934 M€ et de son résultat d'exploitation à 85 M€, dû principalement à la perte de l'Activité Infrastructure (- 25 M€). Progressivement, le Groupe se désengage des activités connexes comme la production d'électricité et les télécoms, pour se recentrer sur son cœur de métier.

UNE RÉACTION VIGOUREUSE, SIGNE DE CHANGEMENTS PROFONDS

Pour contrer l'impact des grèves du printemps estimé à - 270 M€, la SNCF lance un plan d'urgence dit "Starter" au second semestre, et dégage 150 M€ en 6 mois.

115 millions € d'économies. La mobilisation de tous les services engendre des économies immédiates : 56 M€ sur les achats et charges externes, et 59 M€ sur les frais de personnel.

Une relance commerciale durable. Les multiples initiatives commerciales et tarifaires génèrent un sursaut de 15 M€ de chiffre d'affaires.

Des réflexes acquis. Ce regain prouve un abaissement significatif du point mort et une nouvelle façon de gérer qui ne changera plus.

DES RÉSULTATS GLOBALEMENT EN PROGRÈS

Chiffre d'affaires : + 1,6 %. Il s'établit à 22 523 M€, soit + 0,2 % à périmètre constant, et prouve une capacité de résistance remarquable à la conjoncture 2003 très défavorable.

EBE et résultat courant : en progression. L'excédent brut d'exploitation augmente de 11 % à 1 563 M€ (contre 1 403 M€ en 2002) et le résultat courant s'améliore de 16 M€ à - 121 M€ (contre - 137 M€),



impact positif du plan Starter et des contrats remportés par Keolis et Geodis.

Résultat net : + 11 M€, positif pour la 2^e année consécutive (à + 63 M€ en 2002). Il bénéficie certes de plus-values sur cessions d'actifs (+ 306 M€), mais se trouve grevé notamment par les coûts de restructuration de la branche Marchandises-Transport et Logistique (- 100 M€).

Endettement : maîtrisé. En 2003, le Groupe soutient un niveau élevé d'investissements sur fonds propres à 1 518 M€ (contre 1 410 M€ en 2002), améliore sa capacité d'autofinancement à 1 196 M€, et réussit à réduire son endettement net de 192 M€ à 8 226 M€.

DES PERSPECTIVES STRATÉGIQUES CONFIRMÉES

Maîtrise de la sécurité et de la qualité du service, et développement rentable à l'échelle européenne : la trajectoire du Projet industriel est maintenue.

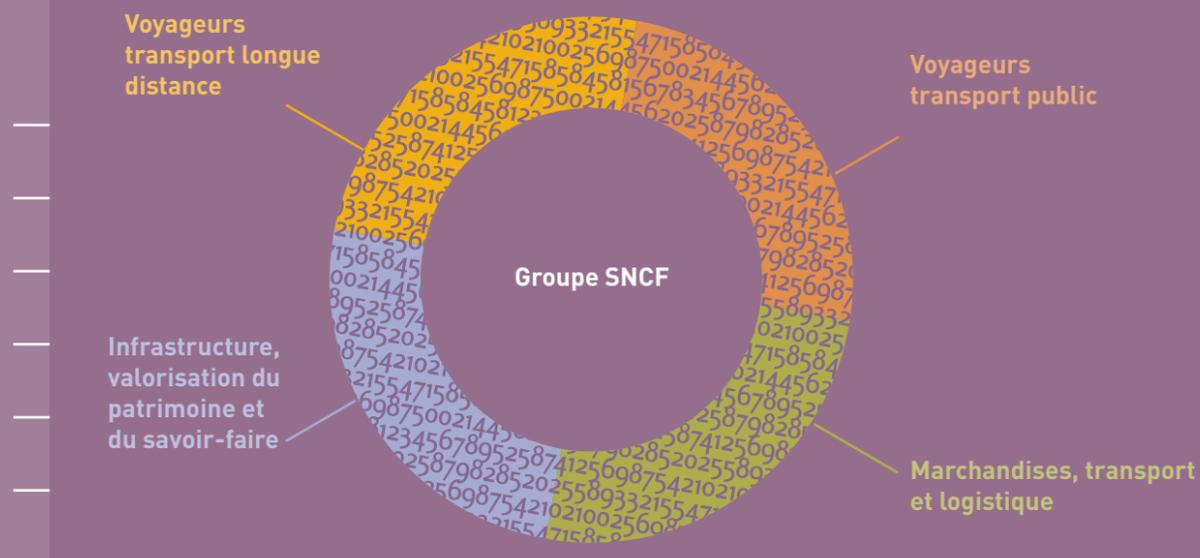
Voyageurs transport longue distance mise sur la dynamique européenne et clarifie l'offre Corail. Mot d'ordre : rentabiliser.

Transport public de voyageurs enrichit son offre TER et Transilien, et parie sur le développement de Keolis à l'international. Mot d'ordre : émerger.

Marchandises, transport et logistique installe le plan Fret, poursuit le plan Sernam et mise sur le développement rentable de Geodis. Mot d'ordre : redresser.

Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire accompagne la montée en charge des travaux du TGV-Est et traque les gains de productivité. Mot d'ordre : renforcer.

organisation du groupe



UN MONDE D'EXPERTISES

Le Groupe SNCF est un tissu d'entreprises partenaires structuré en 4 branches : Voyageurs transport longue distance - Voyageurs transport public - Marchandises, transport et logistique - Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire.

Chaque société exerce son activité dans une ou plusieurs branches et leur capacité à jouer la complémentarité des services fait la puissance du Groupe. Acteur majeur du déplacement et de la logistique en Europe, le Groupe SNCF peut désormais répondre à la demande de services de transport de plus en plus globale.

UN GROUPE SOUPLE ET MAÎTRISÉ

La conquête commerciale passe par des partenariats avec des acteurs locaux, qui se traduisent fréquemment par la constitution de sociétés locales ou dédiées, notamment dans les activités de Keolis (217 sociétés) et de Geodis (260 sociétés). En définitive, 17 filiales ou sous-groupes réalisent 90 % du chiffre d'affaires total des filiales du Groupe SNCF. SNCF Participations porte la majorité des participations et filiales du Groupe.

RATTACHEMENT DES FILIALES AUX BRANCHES

Branche Voyageurs transport longue distance

Grandes Lignes International
Activités voyageurs grandes lignes à l'international

Seafrance
Transport maritime sur le détroit du Pas-de-Calais

Branche Voyageurs transport public

EFFIA
99,99 % SNCF - Prestataire de services pour le transport public de voyageurs

Keolis
44,15 % SNCF - Transport routier de voyageurs

Branche Marchandises, transport et logistique

Compagnie de Transports de Céréales (CTC)
62,98 % SNCF - Gestion d'un parc de wagons céréaliers

Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC)
93,81 % SNCF - Transport combiné

France Wagons
Gestion de wagons

Groupe Ermewa
66,34 % (France) et 49,60 % (Suisse) - Gestion de wagons et conteneurs

Groupe Geodis
45,09 % SNCF - Opérateur logistique multi-métiers

Groupe Sté de Transports de Véhicules Automobiles (STVA)
81,63 % SNCF - Transport et préparation d'automobiles

Groupe VFLI
99,67 % SNCF - Transport et logistique terminaux

Logistra
Commissionnaire de transport de vrac agroalimentaire (céréales)

Sernam
Messagerie

Branche Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire

Cegetel SAS
35 % SNCF - Télécommunications

Eurofima
24,35 % SNCF - Financement du matériel ferroviaire

SNCF International
Valorisation du savoir-faire de l'ingénierie à l'international

SNCF Participations
99,83 % Holding financier

Société Française de construction Immobilière (SFCI)
Logements

Société Hydro-Electrique du Midi (SHEM)
99,62 % SNCF - Production d'électricité

Société Immobilière de Construction Française (SICF)
Logements

- Inventer le meilleur du train
- Gagner le match de la proximité
- Saisir la chance de l'Europe

Une
idée
très
forte
anime la
SNCF tous les
jours, c'est tracer
l'Europe du voyage
en n'oubliant personne,
et reconquérir le fret en
tenant l'heure dite. Nous
allons là, nous le voulons,
et nous réussirons.

Vouloir

nous voulons inventer le meilleur du train



La concurrence s'intensifie. Le réseau autoroutier se développe en multipliant les sections gratuites. Les compagnies aériennes jouent la surenchère des réductions. Pour fidéliser ses clients et en conquérir de nouveaux, la SNCF innove sur tous les fronts : tarifs, dessertes, distribution, services, information et même design ! Jour après jour, la SNCF cultive les idées qui rendent le voyage toujours plus simple et plus agréable.

NOUVEAUX TARIFS : LE TRAIN POUR TOUS

Pour prendre un train d'avance et faire en sorte que ses prix n'oublient personne, la SNCF réinvente sa gamme tarifaire en 2003. Grandes Lignes multiplie les initiatives pour contrer la menace des compagnies aériennes "low cost".

Priorité à la 2^e classe avec le tarif *Prem's* qui fait tomber le prix du voyage en TGV et en Corail. Cap sur la clientèle des internautes, cible de choix des transporteurs, avec une cinquantaine de destinations *Dernières minutes* mises en vente sur Internet chaque semaine à moitié prix. La *carte Escapades* invente le droit aux week-ends pour les 26-59 ans et assure le maintien du trafic en périodes creuses. Le programme de fidélité du Thalys (*Cybelys*) permet, le week-end, aux voyageurs de la classe économique de profiter des services de la première classe.

Résultat : 2,61 millions de billets *Prem's*, 229 600 billets *Dernières minutes* et 47 100 *cartes Escapades* vendus en 9 mois.

La SNCF réinvente sa gamme tarifaire pour contrer la menace des compagnies aériennes "low-cost"

25€

→ le meilleur prix pour faire Paris-Marseille en TGV

NOUVEL EUROSTAR : L'EUROPE AVANCE

Le 28 septembre 2003, l'Eurostar s'élançait enfin hors du tunnel sous la Manche à plein régime. Le nouveau tronçon à grande vitesse britannique, long de 74 km, met désormais Londres à 2h20 de Bruxelles et à 2h35 de Paris. Ce gain de 20 minutes fait tomber le temps de trajet loin en dessous du seuil critique des 3h à partir duquel les passagers préfèrent souvent l'avion. L'Eurostar part à la conquête des hommes d'affaires, qui représentent 27 % de sa clientèle, mais 46 % de son chiffre d'affaires. Une clientèle sensible à la régularité, qui s'établit à 72,33 % sur les 3 premiers mois de mise à grande vitesse, en hausse de 13,65 % par rapport à la moyenne 2002. Une clientèle exigeante pour laquelle Eurostar investira 60 millions d'euros d'ici à 2005 dans une nouvelle restauration à bord, de nouvelles tenues du personnel et un nouveau confort intérieur entièrement redessiné.

Résultat : en quelques semaines, la part de marché d'Eurostar fait un bond de 41 à 48 % sur Bruxelles-Londres et de 60 à 66 % sur Paris-Londres.



Idée N°1 : Prem's

Avec 2,61 millions de billets vendus en 9 mois, le tarif Prem's décroche la palme des inventions 2003 dans la catégorie commerce. Parce qu'il remplace le J-30 et le J-8 par un J-14 unique et simplifie l'offre. Parce qu'il propose un tarif bas sur 500 trajets (300 en TGV, 200 en Corail dont 80 de nuit) et assure la vente d'environ 10 000 places par jour (soit 10 % de la capacité des trains). Parce qu'il est encore moins cher sur Internet et fait exploser les ventes via ce canal de distribution économique : avec 35 % des ventes de Prem's en 2003, voyages-sncf.com devient le 2^e mode de distribution après les guichets en gare.



36 35

c'est toute la SNCF au bout du fil

Début 2004, un nouveau portail vocal ouvre grand les portes de la SNCF. Un seul numéro pour en remplacer 15, et seulement 4 chiffres : 36 35, une nouvelle technologie plus conviviale : la reconnaissance vocale, et plus de 15 services en ligne : réservation, info trafic, bagages, auto-train, Grand Voyageur, Thalys, Eurostar...

TECHNOLOGIES : LES NOUVEAUX SERVICES

Pour prendre sa place dans la guerre des prix, il faut d'abord mener celle des coûts. En 2003, la SNCF multiplie les économies sans réduire le confort.

Et si l'on supprimait l'attente au guichet ?

Les futurs **Automates Points de vente** sont prêts pour un banc d'essai à Nantes et Paris en mai 2004. Mis au point à la suite d'une large consultation d'utilisateurs et d'exploitants, ils marquent plus d'un progrès : transaction éclair, entretien facile, et demande de maintenance automatique.

Résultat : 12 mois de déploiement prévus et 33 millions d'euros investis dans une distribution continue de billets.

Et si l'on achetait son billet sans se déplacer ? Après la réservation en ligne et l'envoi du billet à domicile, la SNCF invente encore plus simple : le **billet imprimé** chez soi sur papier blanc ordinaire via une imprimante standard.

Pas besoin de l'échanger contre un vrai, ni de le composer ! Ce service révolutionnaire, lancé en avril 2003, est accessible via Internet ou Minitel et réservé dans un premier temps aux offres *Prem's* et *Dernières Minutes*.

Résultat : un succès, 510 000 billets imprimés en 9 mois, et l'extension à d'autres offres en perspective.

Et si l'on compostait sans y penser ?

Nouveau **composteur** testé dans une dizaine de gares fin 2003 et approuvé ! Plus simple (il accepte le billet dans tous les sens), plus complet (il inscrit la gare, la date et l'heure), plus sécurisé (il imprime une marque gaufrée sur le billet), plus résistant aussi et moins cher.

Résultat : 4 200 nouveaux composteurs seront installés courant 2004.

Et si l'on travaillait dans le train exactement comme au bureau ? Le **réseau WiFi** permet de se connecter sans fil à l'Internet haut débit. Il est en cours de test à bord des TGV.

Résultat : recherche pendant le voyage, les affaires continuent et l'attractivité du train marque des points.

voyages-sncf.com :

n°1

du e-commerce
en Europe avec 36 millions
d'internautes en 2003

INFORMATION : LES NOUVEAUX CANAUX

Depuis des années, la SNCF multiplie les canaux d'information aux voyageurs à bord, en gare, à domicile, et les adapte à la particularité de ses trafics.

Pour les clients de Grandes Lignes, *Radiolignes* précise d'un coup de fil toute perturbation éventuelle train par train ou par région.

Pour les clients de l'Île-de-France, la *CityRadio* de Paris accessible sur 107.1 apporte depuis février 2003 l'information à domicile. Dans le cadre d'une convention signée entre la SNCF et Radio France, les journalistes sont installés au cœur du PC Infotrafic Transilien pour diffuser régulièrement des flashs sur la circulation des trains et signaler en direct tout incident.

Résultat : un vrai rebond de satisfaction des clients dans l'enquête menée fin 2003, y compris et pour la première fois sur le thème sensible de l'information en situation perturbée.

TGV : NOUVEAU DESIGN PAR LACROIX

Après les 27 rames de l'Eurostar revisitées et attendues pour fin 2005, c'est au tour du TGV de se redonner une allure en s'habillant couture. À l'issue du tour de France d'un TGV affichant 3 projets et sur l'avis de 61 000 clients de la SNCF, c'est le couturier Christian Lacroix qui a rallié les suffrages. Davantage de place pour les jambes et des sièges tout en rondeur, fraîcheur vert pomme en première classe et chaleur rouge cerise en seconde : le plein de confort attendu et un zeste d'audace voulu.

Résultat : 270 millions d'euros investis dans 183 rames dont les premières apparaîtront début 2005, et un TGV 3^e génération qui conservera sa longueur d'avance.

FRET : NOUVEL ENGAGEMENT

Pour revenir à la croissance rentable, Fret SNCF réinvente le Fret et s'engage sur la qualité de son service. Après la remise à plat des modes de production, c'est au tour du commercial de s'organiser pour tenir la promesse. Pivots de l'organisation : deux centres de service clientèle situés à Paris et Dijon et spécialisés par marchés, centralisent les demandes. L'innovation : le centre de service devient l'interlocuteur unique du client. Il assure l'interface entre le client et le centre de gestion des flux, de la commande à la livraison à l'heure dite, en passant par le suivi informatique permanent de l'acheminement. En 2003, les céréales de Bretagne, les automobiles neuves, la sidérurgie et la chimie ont expérimenté ce suivi de bout en bout.

Résultat : la reconquête de la confiance a commencé, et le remplissage optimal des convois laisse entrevoir les gains de productivité.

nous voulons gagner
de la **proximité**

le match



*La SNCF multiplie les solutions
de transport qui optimisent
la fluidité du voyage*

D'une commune à la ville voisine, au cœur de la région ou vers la capitale, les flux quotidiens se développent, le train est un élément essentiel de la cohésion sociale et de la vie des Français. La SNCF cultive les idées qui rendent le transport de proximité plus moderne, plus performant, plus attractif, et le train plus attachant.

TRANSILIEN : LE DÉFI QUOTIDIEN

Sur les 891,9 millions de voyageurs transportés par la SNCF en 2003, 572,3 millions ont emprunté les trains Transilien. L'Île-de-France est le cœur de clientèle de la SNCF et le tremplin de son image. Où en est-elle après 4 ans de programme de renouveau progressif ? Un trafic en hausse avec plus de 300 000 voyageurs réguliers, 236 gares labellisées "Transilien", 50 % des voitures neuves ou rénovées, 133 trains accompagnés après 21h, et une image plutôt bonne d'après un sondage CSA/SNCF réalisé en août 2003 auprès de plus de 1 000 voyageurs. 77 % des clients Transilien se déclarent satisfaits du service offert. Plus encourageant encore : 57 % ont perçu l'amélioration du service ces dernières années. Les progrès les plus visibles concernent la rénovation des gares (saluée par 72 % des interviewés), le réaménagement des dessertes (61 %), le confort des trains (60 %) et la sécurité (58 %). Reste des attentes fortes en matière de ponctualité, de tarification et d'information des voyageurs, sur lesquelles Transilien renforçait son programme dès le 4^e trimestre 2003. Au total, 80 % des sondés

considèrent que la SNCF a tenu ses promesses concernant Transilien, baromètre d'image d'une entreprise déterminée à faire préférer le train.

TER : LA DYNAMIQUE RÉGIONALE

Après une première année d'élan sous la responsabilité des Régions, le TER marque une pause. Les recettes progressent de 1,2 % pour un objectif fixé à 2 %. En 2003, la mise en place du système de bonus/malus s'est achevée. Principale source de progrès : la fraude recule à 6 millions d'euros (contre 37 millions en 2002). En revanche, la régularité perd 1 point à 89,4 %, et la modernisation des TER connaît un léger ralentissement avec un investissement total des régions et de l'État de 1,75 million d'euros. Pour 2004, le développement des trafics demeure un chantier majeur de la SNCF. Le TER aura plus d'un atout pour contrer la concurrence des autres modes : la diversité de ses tarifs, la polyvalence de son transport pensé pour accueillir les personnes à mobilité réduite ou capable d'embarquer les vélos des promeneurs, et la performance de son matériel nouvelle génération. L'automoteur Z-TER, inauguré

en septembre 2003 par la région Pays de Loire entre Le Mans et Nantes, peut rouler à 200 Km/h, soit la vitesse TGV sur ce tronçon pour un tarif moins élevé. Les premiers Autorails à Grande Capacité (AGC), soit 234 voyageurs, ont été testés en 2003 et commandés par quasiment toutes les régions. Entre 2004 et 2007, 57 Z-TER et 300 AGC seront livrés pour faire face à l'objectif de fréquentation du TER.



TGV : RAPPROCHER LES FRANÇAIS

10 ans déjà pour le TGV Nord Europe qui confirme le succès de ses 49 liaisons quotidiennes entre Lille et Paris en 1 h, avec 6,4 millions de voyageurs par an et un taux d'occupation moyen de 58 %.

En juin 2003, le TGV Méditerranée fête ses 2 ans et confirmait sa conquête avec 37 millions de voyageurs, un taux d'occupation moyen de 70 %, et 60 % du chiffre d'affaires de la SNCF dans cette région. Si le TGV Méditerranée profite de la vague des loisirs, il transporte aussi 43 % de voyageurs professionnels les jours ouvrés. C'est la preuve de la performance du train dans l'aménagement du territoire. C'est aussi la démonstration de sa compétitivité face aux autres modes.

Sur le seul trajet Paris-Marseille, le TGV a progressé

de 30 % en 2 ans, mis en service 27 rames duplex supplémentaires, à l'été 2003 pour faire face à l'afflux des clients, et créé de nouveaux services en gares comme les bornes d'échange rapide de billets pour changer de TGV, à grande vitesse.

À l'Est, des avancées... Sur les 300 km de la future ligne du TGV Est européen, les travaux de génie civil avancent à grands pas sous la conduite de Réseau Ferré de France. 2004 verra s'installer les équipements ferroviaires et s'achever l'étude des 20 gares situées sur le trajet. En attendant 2007 et Paris-Strasbourg en 2h20, les voyageurs découvriront Téoz, la nouvelle génération de Corail, et la première motrice TGV internationale compatible avec le réseau allemand.

INTERMODALITÉ : L'AVENIR DE LA PROXIMITÉ

À la périphérie des grandes agglomérations, la population se densifie, le transport manque ou sature. La SNCF multiplie les solutions qui relient les modes et optimisent la fluidité du voyage. Entre Toulouse et Colomiers, c'est la conversion d'une ligne de train en ligne TER et sa connexion au pôle multimodal de la ville. À l'Est de Paris, c'est l'extension du RER jusqu'à Tournan reliant 6 nouvelles gares au centre de la capitale et à toutes ses correspondances, ou la transformation de la ligne ferroviaire Aulnay-Bondy en artère urbaine équipée de voies de tramway, qui fait de la SNCF un opérateur du tram-train. C'est aussi la réouverture de la ligne Cannes-Grasse qui permettra de relier Nice et Grasse toutes les heures et allègera d'autant le réseau routier saturé. C'est même la mise en place d'une tarification commune aux trains et aux bus dans l'agglomération de Rennes. C'est enfin, l'interconnexion Sud TGV qui reliera entre eux les réseaux TGV Atlantique, Sud-Est, Est et Nord au sud de Paris, créant la proximité générale sur le territoire.

LE TRAIN, MODE PRÉFÉRÉ DES FRANÇAIS

En un mois, plus de 6 millions de visiteurs sont venus de toute la France (et au-delà) à la rencontre du "Train Capitale" sur les Champs-Élysées. Dans la foulée, "J'aime le train" inaugurerait une grande aventure initiée en partenariat avec le Ministère de l'Éducation nationale. Une première vague de 10 000 ados convergeaient en gare pour réaliser un rêve : conduire un train et découvrir les coulisses de la SNCF, guidés par les cheminots. Et pendant les 9^e Mondiaux d'Athlétisme, qui acheminait chaque jour les 6 000 athlètes et accrédités au Stade de France ? Un RER spécial Saint-Denis, qui traversait tout Paris en 17 minutes chrono jusqu'à la petite gare SNCF de la Plaine Athlétisme ouverte pour l'événement. Un duo SNCF-RATP sans fausse note, qui a aussi permis à plus de 500 000 spectateurs en une semaine de venir sans encombre vivre ce grand moment.



Idée formidable : le "Train Capitale"

C'est une idée originale : une exposition-promenade de 40 matériels retraçant 150 ans d'odyssée du train sur l'avenue la plus célèbre du monde, les Champs-Élysées de Paris. C'est une idée délirante : faire rouler Téoz, la nouvelle voiture Corail, sur l'avenue, embarquer 2 000 voyageurs un dimanche sous l'œil émerveillé d'un million de visiteurs. Reste une idée capitale : les Français aiment "leur" train, il est dans leurs souvenirs, dans leur quotidien, et dans leur avenir. Les dizaines de milliers de cheminots bénévoles venus de toutes les régions pour les guider y ont vu un formidable signe de fierté et de reconnaissance.

TER : **1000** rames
neuves
en 10 ans

soit 40 % du parc renouvelé en 2007
et 3,7 milliards d'euros investis

nous voulons saisir la chance de l'Europe



L'Europe s'ouvre. Elle est la nouvelle dimension du voyage, du commerce et du territoire. Après l'aérien et le routier, le train est le dernier moyen de transport à prendre le virage. La SNCF se mobilise pour le prendre en tête et affronter la concurrence. Parce que c'est sa chance.

18%

C'est la part du chiffre d'affaires réalisé à l'international par le Groupe SNCF en 2003

LE GROUPE MARQUE DES POINTS

En 2003, c'est tout le Groupe SNCF qui accélère sa conquête de l'Europe.

Côté voyageurs : Keolis gagne une nouvelle franchise ferroviaire au cœur de l'Angleterre (la Trans Pennine Express), prend une participation majoritaire dans Busslink (bus et tramway) en Suède et devient une référence du transport de voyageurs dans ce pays. En France, les villes de Bayeux, Arles, Laval, Arras, Chartres et la communauté urbaine de Lille lui renouvellent leur confiance, et le rachat d'Intercars à 50/50 avec Connex en fait le leader des lignes régulières internationales dans l'Hexagone.

En 2003, le savoir-faire du groupe SNCF connaît de beaux succès. SNCF International signe un contrat d'assistance avec les chemins de fer égyptiens et renforce son implication en Corée dans la perspective de la mise en service du TGV. Systra remporte la maîtrise d'œuvre de la ligne 1 du métro d'Alger et l'étude de rentabilité d'une ligne à grande vitesse au Maroc.

Côté fret : Geodis décroche des contrats significatifs. La logistique européenne des composants non-stratégiques d'Alstom pour 4 ans, la logistique associée à la construction d'un pipe-line de 1 200 km entre le Tchad et le Cameroun avec Exxonmobil, la gestion logistique et la distribution de tous les consommables d'imprimantes Dell en Europe pour 3 ans. En 2003, Geodis est devenu le partenaire transport et logistique exclusif du leader mondial de l'équipement automobile, TI automotive, pour la zone Europe, et Geodis négocie la logistique

exclusive des produits finis d'IBM pour 100 millions d'euros par an. C'est aussi à Geodis que Les 3 Suisses et PSA ont confié leur stockage. Au total, Geodis fait mieux que ses prévisions et consolide ses positions.

FRET : LA CONCURRENCE A COMMENCÉ

15 mars 2003 : top départ de la libéralisation du fret ferroviaire en Europe. L'ouverture concerne les 50 000 kilomètres du réseau transeuropéen de fret, elle sera étendue à toutes les lignes internationales de l'Union Européenne au 1^{er} janvier 2006, et à toutes les lignes nationales au 1^{er} janvier 2008. Pour Fret SNCF, l'Europe est déjà une réalité avec 50 % de son chiffre d'affaires à l'international, des agences commerciales implantées dans 9 pays, et le 2^e rang des transporteurs ferroviaires européens.

France-Italie : l'autoroute ferroviaire alpine Bourgneuf-Aiton (Savoie)-Orbassano (Turin) s'est ouverte fin 2003. Une première expérience de ferroutage international qui libère la route de 200 camions-citernes par jour. Après mise au gabarit des tunnels en 2007, ce sont 300 000 camions par an qui prendront le train.

France-Allemagne. L'interopérabilité franchit une étape exemplaire en 2003 sur l'axe Woippy-Mannheim (223 Km) grâce à une coopération étroite entre Fret SNCF et DB Cargo. 60 trains de fret circulent désormais chaque jour, avec une seule locomotive interopérable (au lieu de 3), un seul mécanicien (au lieu de 4) et un temps de trajet réduit grâce au passage sans

Idée gagnante : le partenariat FGK

Pour gagner la concession de la Trans Pennine Express reliant les 30 villes clés du nord de l'Angleterre, soit 13 millions de voyageurs par an, Keolis a misé sur le partenariat avec First Group, première flotte de bus du pays, démontrant une fois de plus que l'Europe de la performance ne se fera pas sans la connaissance culturelle locale.

arrêt de la frontière. L'intensification du trafic à 80 trains et l'extension de l'axe à Lyon et Cologne sont d'ores et déjà fixées à décembre 2004.

L'HARMONISATION SOCIALE PROGRESSE

La libéralisation du trafic européen soulève la question de la sécurité ferroviaire. Elle franchit un pas de géant fin 2003 avec la signature de deux accords européens entre la Communauté Européenne du Rail (CER) regroupant les entreprises ferroviaires européennes, et l'European Transport Worker's Federation (ETF) composée des syndicats de transport européens. Ces accords prévoient la création d'une licence de conduite attestant l'aptitude du conducteur à passer les frontières, et l'harmonisation des temps de conduite et de repos du personnel en services transfrontaliers pour parer aux risques de dumping social.

ÊTRE LE LEADER DE L'EUROPE DES VOYAGEURS

Leader européen de la grande vitesse, la SNCF réalise 20 % de son chiffre d'affaires voyageurs à l'international et se bat sur tous les fronts pour imposer son rythme. L'intégration de l'Eurostar en Grande-Bretagne et du Thalys aux Pays-Bas, les lignes à grande vitesse vers l'Allemagne et l'Espagne concrétisent l'ambition européenne de la SNCF, et le soutien marqué du gouvernement français aux projets ferroviaires la stimule.

Le rêve européen. Désengorger les routes d'Europe et dynamiser l'emploi, c'est l'objectif de la Commission européenne qui a recensé 29 chantiers prioritaires à l'horizon 2020. À côté de projets connus comme la liaison Lyon-Turin, Thalys et Eurostar, apparaissent des nouveautés comme la ligne à grande vitesse reliant les 3 capitales européennes Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, ou l'extension du réseau vers les pays candidats, destination Varsovie et Riga.

Oui, la
SNCF a des
idées solides
pour muscler
son futur.

Nous savons où sont
nos faiblesses et nous les
corrigeons, sans attendre. Nous
gardons l'œil rivé sur la sécurité
et sur la montre, nous relançons le
fret, nos trains et nos gares se modernisent,
nous veillons sur la fraude et sur les coûts,
nous responsabilisons les hommes, nous ouvrons
le dialogue : nous avançons dans le bon sens.

Consolider l'infrastructure —

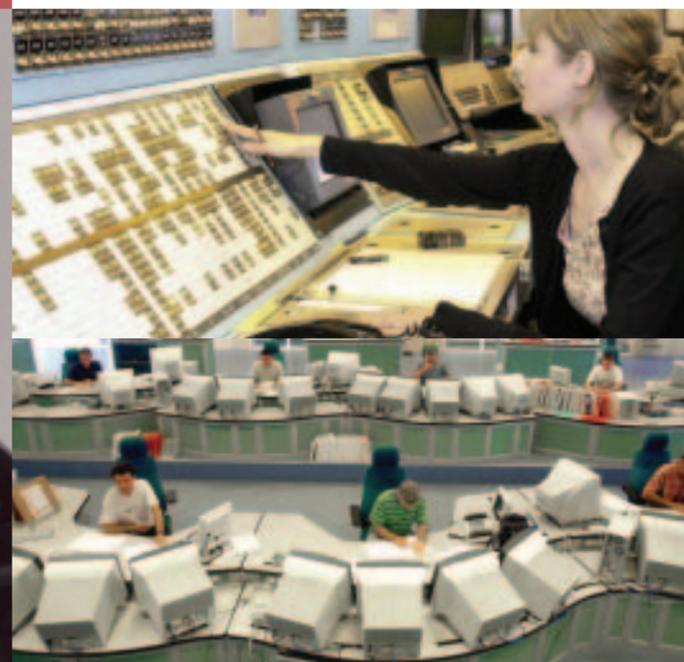
Relancer le Fret en 3 ans —

Moderniser le voyage —

Responsabiliser à tous les échelons —

Avancer

nous consolidons l'infrastructure



Derrière la sécurité ferroviaire, la fluidité des trafics, les travaux de modernisation des voies, d'entretien des aiguillages, ou la construction d'une ligne nouvelle : il y a "l'Infra", 60 000 personnes qui font vivre le réseau ferré pour le compte de RFF. Un des savoir-faire majeurs de la SNCF est là.

CAP SUR LA PERFORMANCE

En 2003, la direction de l'Infrastructure vit une évolution profonde : elle se réorganise. Elle met ses directions centrales en contact direct avec les 179 établissements régionaux pour gagner en efficacité. Elle se projette à 3 ans pour optimiser l'utilisation durable des ressources.

Résultat : une écoute rapprochée des exigences des clients, une gestion transversale des ressources des Activités, et des acteurs pleinement impliqués dans les projets. La performance avance.

93,2%

C'est la ponctualité tous TGV confondus en 2003, et c'est un record

SÉCURITÉ : LA CONQUÊTE DE L'INFRA

L'Infra est l'architecte du système de sécurité ferroviaire. Chaque jour, la SNCF transporte 2,5 millions de voyageurs et 3,5 millions de tonnes de fret dans des conditions de sécurité optimales. Mais deux incidents en 2003, dont une collision dans un tunnel à la frontière italienne, ont incité la SNCF à passer au crible ses systèmes et ses procédures. Le deuxième incident, lié au dysfonctionnement du système de verrouillage des portes sur un train de banlieue parisienne, a déclenché une enquête interne immédiate, la vérification systématique du dysfonctionnement responsable sur tous les matériels de même type, la diffusion du retour d'expérience à tous les établissements gérant la circulation et investissement de 31 millions d'euros pour sécuriser le système de verrouillage : la sécurité avance.

L'œil du Fret. En 2003, le déploiement du logiciel Rex sécurité Fret s'est achevé dans les 23 régions SNCF. Cette banque de données de tous les incidents survenus à travers la France permet à Fret SNCF de cibler ses actions de sécurité, de faire partager les remontées d'expérience entre tous les acteurs du fret, et d'anticiper les problèmes.

FLUIDITÉ : L'EXPERTISE DE L'INFRA

L'Infra construit le graphique de circulation, gère les postes d'aiguillage et de régulation, et entretient le réseau. En 2003, l'attribution des sillons, autrement dit la clé de la circulation, est désormais de la responsabilité de Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures. Désormais, le bureau des horaires de l'Infra trace le graphique de circulation en fonction des orientations de RFF. Il n'en a plus la responsabilité globale, mais il en conserve l'expertise.

L'impératif de la ponctualité. Chrono de l'Eurostar à grande vitesse de bout en bout, sans faute des Mondiaux d'Athlétisme de Saint-Denis et du G8 d'Evian : en 2003, la SNCF accroche quelques records à son palmarès de la régularité. Mais l'effet conjugué des inondations dans le Sud-Est et de la canicule affecte sensiblement sa performance, malgré l'extraordinaire mobilisation des cheminots pour rétablir la circulation ou imaginer des solutions de remplacement. Corrigée de ces événements exceptionnels, la ponctualité (mesurée en pourcentage des trains à l'heure) est en léger progrès pour TER (94,5 %), stable pour Grandes Lignes (93,2 %), en légère baisse pour Transilien (93,6 %) et affiche un recul préoccupant pour Fret (73,2 %).

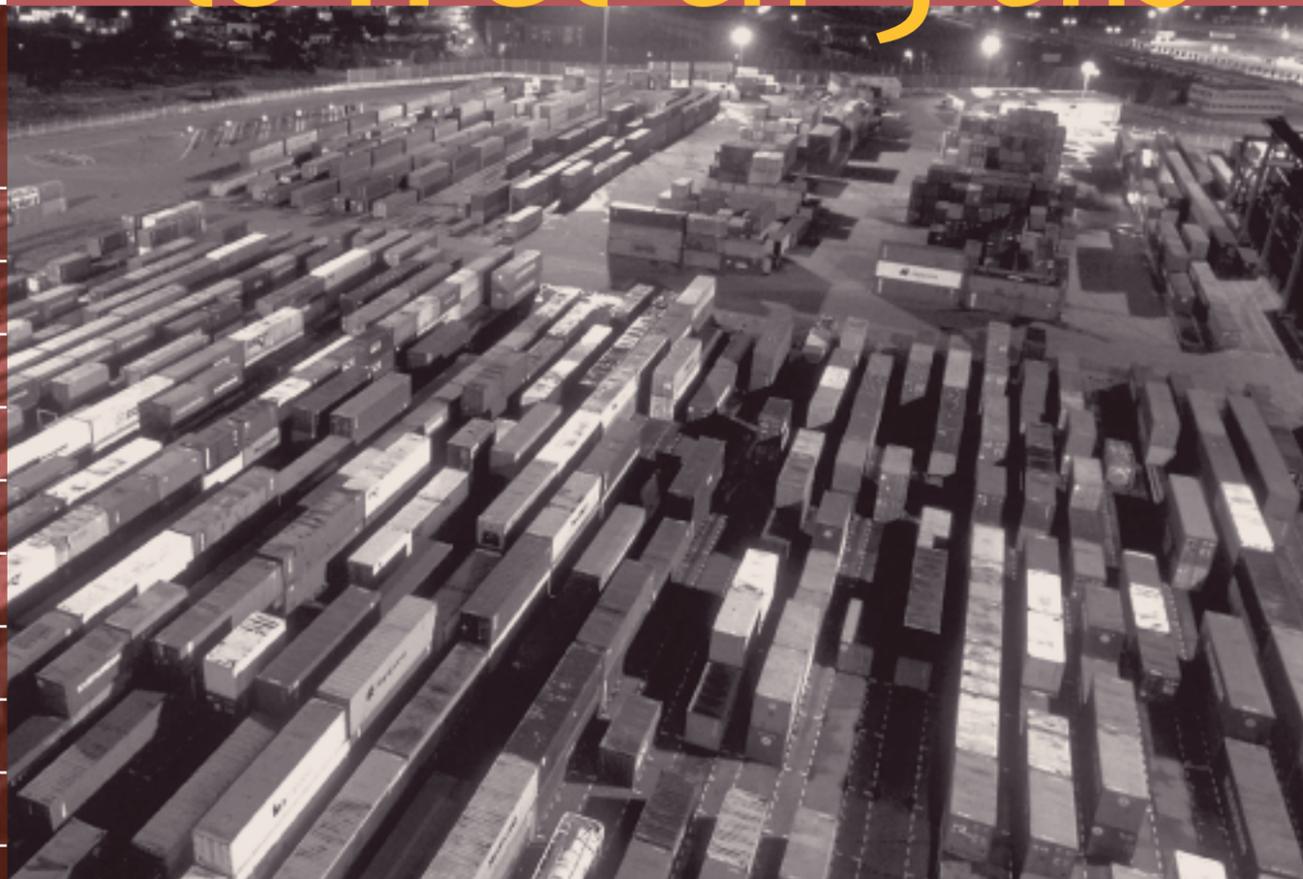
Idée certifiée : l'Ingénierie 100 % ISO 9001

En juin 2003, la SNCF célèbre la certification ISO 9001 globale de l'Ingénierie, sa direction centrale et ses 23 pôles régionaux. Fruit d'un engagement de tous les agents, ce label est un atout face à la concurrence croissante des concepteurs de projets ferroviaires. Défi suivant de l'Ingénierie : être le moteur de l'essor technologique de l'Infra.

TRAVAUX : LES CHANTIERS DE L'INFRA

Maître d'œuvre naturel des investissements d'infrastructure sur le réseau existant, dans la compétition pour la maîtrise d'œuvre des lignes nouvelles, constructeur d'ateliers de maintenance et aménageur des gares : l'Infra est sur tous les chantiers de progrès de la SNCF. En 2003, l'Infra a construit 3 ateliers TGV, rénové 30 ateliers TER, et fait progresser 191 chantiers dans le cadre des contrats de plan État-Région.

nous relançons le fret en 3 ans



2003 : 80 % des trafics fret s'effectuent à perte, la qualité de service n'y est pas et la satisfaction des clients non plus. Mais la SNCF s'engage et attaque un plan lourd en 4 axes qui doit "redonner au fret des bases solides pour sa croissance". Parce que c'est un grand enjeu national et le vrai défi de l'Europe.

QUALITÉ DE SERVICE : LA RECONQUÊTE

Pour reconquérir la confiance des clients, il faut rétablir la qualité de service, et cela passe par une refonte totale du mode de production. L'idée : en finir avec l'acheminement morcelé et les multiples intervenants, le fret prend les manettes de sa production. Au centre de Service Clientèle, un seul interlocuteur qui assure la prestation ferroviaire de bout en bout, et des centres de gestion de flux qui assurent le plan de transport. L'organisation centralisée est née.

Un catalogue. Les lignes de fret sont réorganisées en 5 Grands Axes de trafics haut débit, sorte de tapis roulant permanent, et 12 Zones locales gérant les trafics de proximité en toute autonomie. Un catalogue d'offres garanties assorti d'un système de réservation : Fret SNCF passe à l'heure de l'industrialisation.



BAISSE DES COÛTS : LE LEVIER

Pour revenir à l'équilibre économique à l'horizon 2006, il faut réduire les coûts. De combien ? Le gain d'efficacité est fixé à 20 % en 3 ans. Elle s'installe à tous les niveaux : dans l'organisation du travail, dans la densification des trafics avec l'attribution de sillons supplémentaires et la circulation de trains de fret 7 jours sur 7, ou dans le meilleur remplissage des wagons et des trains. L'équilibre passe aussi par des économies sur les frais généraux supportés par Fret SNCF ramenés de 13 % à 9 % de son chiffre d'affaires, la norme professionnelle européenne.

Un pari. Pour gagner en efficacité, la SNCF investit 600 millions d'euros en 3 ans dans des locomotives et des systèmes d'information de dernière génération.

APPROCHE COMMERCIALE : L'ENGAGEMENT

Pour faire valoir la nouvelle qualité du service, il faut renouer le dialogue avec les clients, faire reconnaître l'effort et le faire payer à son juste prix. Dans sa nouvelle offre commerciale, Fret SNCF annonce des tarifs en rapport avec le service et la performance demandés, accorde des réductions à l'anticipation et à la fidélité, et s'engage noir sur blanc sur une prestation ou, à défaut, verse des pénalités au client. Priorité aux trafics réguliers programmés très à l'avance ou prévisibles à la demande, et pour les trafics occasionnels, les prix grimpent et les engagements sont moindres.

Un filtre. Pour les trafics les plus déficitaires, le filtrage passera par des hausses de prix, que les clients accepteront ou pas. Abandonner certains trafics non viables, c'est la clé du retour à l'équilibre du fret. La SNCF n'a pas les moyens de subventionner ses clients.

Idée pilote : Bettembourg-Bâle

Le premier Grand Axe européen reliera le Benelux à l'Italie en passant par la France et la Suisse. C'est sur son maillon central Bettembourg-Bâle, long de 350 Km, que Fret SNCF expérimente l'industrialisation grandeur nature. Au total, 3 pays et autant de barrières de cultures, de langues, de normes et de procédures techniques, c'est un cas d'école pour l'interopérabilité. Le centre de gestion de l'axe, responsable des performances de son portefeuille de trains, se lance. Adaptation des sillons, optimisation du parc de locomotives dédiées, suppression des haltes inutiles et allongement des temps de conduite, l'impact de l'industrialisation dépasse les attentes : la ponctualité des 97 trains de l'axe fait un bond de 52 % à 74 % en un an, tandis que les coûts d'exploitation baissent de 10 %.

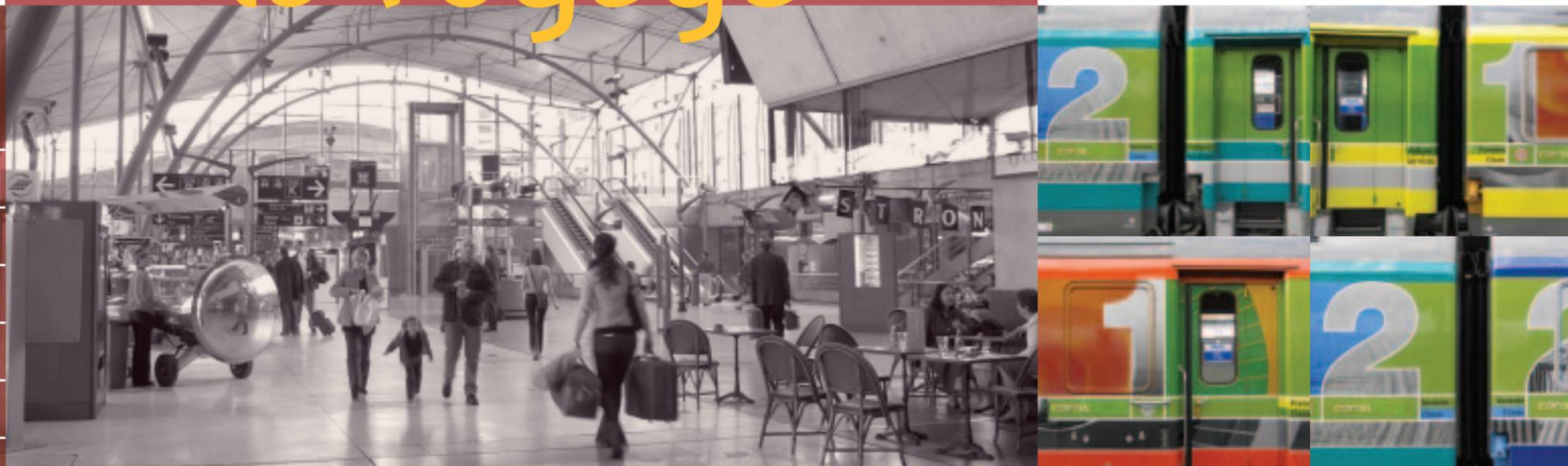
TRAFICS EUROPÉENS : L'ÉLAN

Pour renouer avec la croissance, il faut trouver de nouvelles recettes, et le marché naturel du fret, c'est l'Europe. Fret SNCF l'abordera avec une offre dédiée aux industriels européens, la même organisation intégrée avec interlocuteur unique et plan de transport total, et des engagements de service de bout en bout, traversée des frontières comprise.

Un réseau. Aujourd'hui, la responsabilité du train change de main quand elle change de réseau. Pour maîtriser la qualité de la prestation de bout en bout, la SNCF cherche des partenaires pour créer des sociétés communes, inspirées du modèle Eurostar ou Thalys. Elle négociera en priorité avec les opérateurs historiques des pays voisins, ou à défaut s'associera à de nouveaux entrants dans le paysage ferroviaire ou encore créera ses propres filiales.

**1,5
milliard €**
de dotation en capital
dont 800 M€ apportés
par l'État

nous modernisons le voyage



Le Corail renaît, les gares se réveillent, la fraude recule et la sûreté progresse. La SNCF corrige, lutte et modernise, pour donner aux Français l'envie de prendre le train plus que tout autre moyen de transport.

1^{er} coup d'arrêt spectaculaire à la fraude

TÉOZ : LA NOUVELLE CHANCE DE CORAIL

Téoz, comme "train qui ose" une nouvelle livrée surprenante, un nouveau confort révolutionnaire, et un premier voyage sur les Champs-Élysées dans le cadre de l'événement Train Capitale. C'est entre Paris et Clermont-Ferrand que les premiers trains Téoz remplacent les trains Corail et font grimper de 10 % le chiffre d'affaires sur cet axe. En 2004, le Téoz reliera Paris-Strasbourg et d'ici à 2006, 430 voitures Téoz réinventeront la longue distance, soit 140 millions d'euros investis dans l'attractivité du train face à la route.

Relaxez-vous... dans l'espace et la lumière, appréciez la chaleur des matériaux (sièges cuir en première). Au centre de la rame, une voiture "services" vous attend avec son espace enfants et son espace vélos. Pensez à réserver comme dans un TGV, et pour le prix comptez 9 % de plus en plein tarif que dans le Corail classique.

GARES EN MOUVEMENT, GARES EN PROGRÈS

Plate-forme du voyage et lieu de vie, la gare est le territoire d'expression idéal de l'ambition de service de la SNCF. En 2003, le programme d'actions "Gares en mouvement" s'accélère avec la certification AFNOR de 8 gares (Valence TGV, Aix-en-Provence, Limoges, Clermont-Ferrand, Strasbourg, Poitiers et Amiens), qui garantissent les mêmes standards de qualité

et de service. Côté gares parisiennes, la gare du Nord propose la connexion Internet à ses voyageurs d'affaires et inaugure les courses en gare au Monoprix. Autre grand mouvement : le TGV Est sera 100 % qualité sur les 20 gares du trajet, avec 100 millions d'euros annoncés pour ce saut qualitatif à vivre en 2007.

Demain Saint-Lazare. La rénovation de la plus ancienne gare de la capitale a commencé. Au programme : restructuration de la plate-forme d'accès aux quais, intermodalité et espace commercial étendu à 10 000 m² en partenariat avec Ségécé, promoteur de centres commerciaux renommés.

FRAUDE : LA LUTTE PAYANTE

La fraude coûte 200 millions d'euros par an à la SNCF, cela permettrait d'offrir aux voyageurs 1 000 escalators et ascenseurs en plus dans les gares, ou 1 800 panneaux d'information dans les points d'arrêt TER, ou encore 10 rames TGV duplex supplémentaires, comme le suggérait la campagne anti-fraude menée en 2003 dans toute la France. Alors, la SNCF multiplie les mesures anti-fraude de la conception des billets, au filtrage de l'accueil, et aux contrôles confortés par deux lois récentes. La loi sur la sécurité quotidienne instaure le délit d'habitude (contrôlé plus de 10 fois sans billet en un an) et la SNCF fait chuter de 63 % les sans-billet en 2 ans. La loi sur la sécurité intérieure condamne la déclaration de fausse adresse ou fausse

identité et la SNCF fait bondir le recouvrement des procès-verbaux de 32 % en un an. Bilan 2003 : 30 % de PV en moins et 8,5 millions d'euros de recettes en plus, c'est le premier coup d'arrêt spectaculaire à une fraude endémique.

Anti-fraude. Le billet d'un jour du TER réduit la validité au jour de l'achat et le risque de réutilisation au fil des jours à néant. Exploité depuis 1998 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il a fait tomber la fraude de 10 % à 1,5 %. En 2003, 5 autres régions l'ont adopté.

SÛRETÉ : INVERSION DE TENDANCE

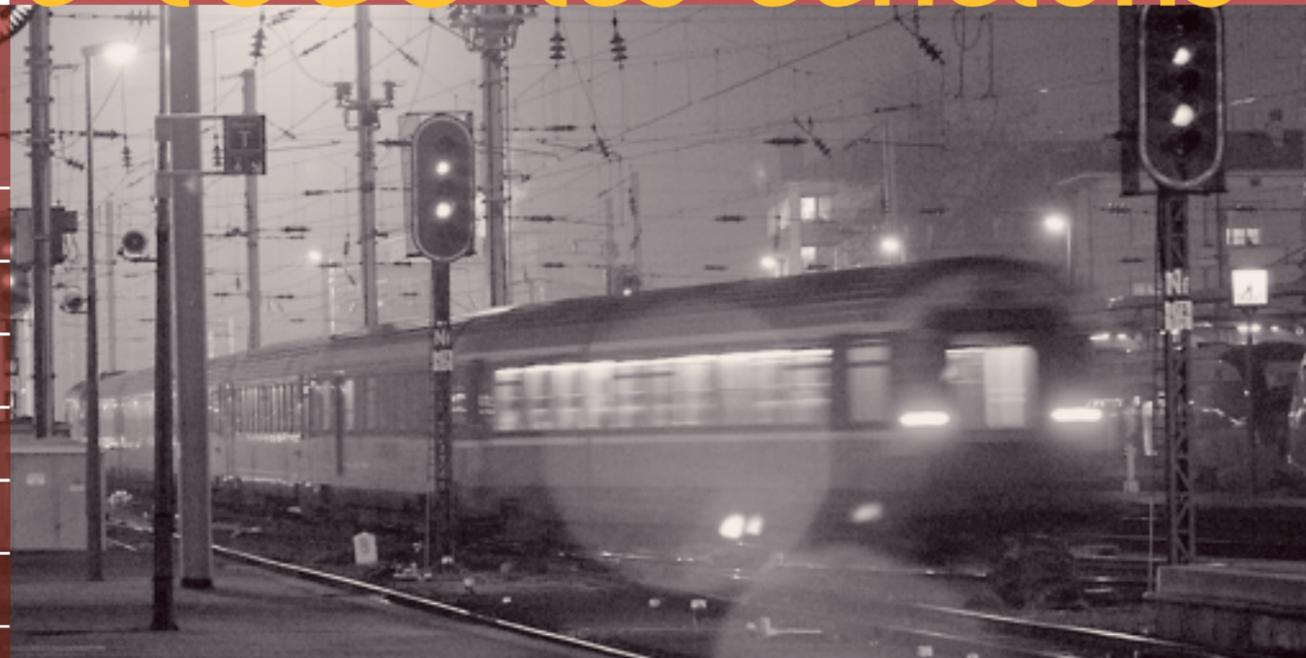
En 2003, la SNCF constate une baisse de 5 % des actes délictueux sur l'ensemble de son réseau, avec 40 105 actes recensés, dont 61 % d'actes de malveillance, 27 % de vols et 12 % d'atteintes aux personnes. Parmi ces dernières, on dénombre 1 376 agents victimes (en baisse de 18 %), et 3 964 clients (en baisse de 4 %). C'est le résultat de 5 ans de politique de "réappropriation des espaces" : un déploiement humain de 4 600 personnes dans les gares et les trains, une vidéosurveillance et des protections périmétriques qui se généralisent, et des formations qui sensibilisent l'ensemble des agents à la sûreté.

Face aux risques. En Île-de-France, 1 500 postes ont été créés en 5 ans pour humaniser les 235 gares et accompagner les trains dans les zones éloignées, et 176 gares seront équipées de vidéosurveillance d'ici fin 2004. Fret SNCF mène aussi un plan d'action sûreté musclé avec plus de 100 000 heures de surveillance et 8 % de son budget consacré à la sûreté en 2003.

Giga-idée : TGV, 1 milliard de voyageurs

28 novembre 2003, TGV passe le cap du milliard de voyageurs, 22 ans après son lancement. Il a changé la vie des Français avec 665 TGV quotidiens, accompagné l'aménagement du territoire avec plus de 1 500 Km de ligne, et pris 57 % du marché grande vitesse européen avec TGV, Eurostar et Thalys. Il est l'activité la plus rentable de la SNCF, et l'avenir lui appartient.

nous responsabilisons à tous les échelons



Choc du conflit des retraites, récession économique et réduction d'effectifs : 2003 est une année difficile pour le corps social de la SNCF, mais sa réactivité remarquable pour sortir de l'impasse marque sa transformation profonde, son attachement viscéral et son envie d'y croire.

+6%

de femmes
à la SNCF entre 2002 et 2003.
Elles représentent désormais
23 % de l'effectif
et 34,4 % des cadres

RELANCE : LA MOBILISATION

Au lendemain des grèves de mai et juin, la SNCF chiffre ses pertes à 270 millions d'euros et engage aussitôt un plan de redressement. Objectif : gagner 100 millions d'euros en 6 mois. Le plan Starter est lancé !

Première piste : rechercher des économies.

La diminution des trains de vie et le projet Talent (économies sur les achats et les investissements) touchent toutes les entités. Résultat : l'objectif est tenu et même dépassé avec 150 millions d'euros trouvés, dont 39 % liés à la maîtrise des embauches. Deuxième piste : relancer la dynamique commerciale. La SNCF multiplie les initiatives pour renforcer l'attractivité de son offre voyageurs. Elles portent leurs fruits avec un rebond de l'activité de 15 millions d'euros en 6 mois.

Résultat : le budget 2003 prévoyait une perte courante de 144 millions d'euros, la grève la portait à 304 millions, mais les efforts collectifs la ramènent finalement à 204 millions d'euros.

Cela veut dire une baisse remarquable du point d'équilibre. La SNCF a gagné en compétitivité et c'est un signe.

CONFLITS : LA NÉGOCIATION

Après deux ans de concertation, le protocole d'accord sur "l'amélioration du dialogue social et la prévention des conflits" est paraphé en 2003 par trois des neuf organisations syndicales de l'entreprise, et entre en application en octobre. Il prévoit de nouvelles mesures pour prévenir les conflits, le processus de concertation immédiate en particulier. Il instaure aussi le service prévisible avec l'élaboration d'un plan de transport en cas de grève, soumis à toutes les organisations syndicales pour avis et diffusé la veille au public.

Enjeu. Progresser dans la prévention des conflits et dans la continuité du service est indispensable pour préserver la performance de la SNCF et la satisfaction durable de ses clients.

MANAGEMENT : L'IMPLICATION

Forte de 22 000 propositions, la démarche contributive menée en 2002 a donné un coup d'accélérateur à la rénovation managériale. Un an après, une nouvelle SNCF se dessine : initiative et responsabilité gagnent le terrain. Les dirigeants d'établissement ont leur projet, avec des objectifs clairs et des marges d'initiative nouvelles pour les atteindre. Les dirigeants de proximité bénéficient de formation et d'accompagnement, les mécanismes d'incitation se mettent en place pour récompenser les efforts et les mérites : intéressement collectif dans les établissements volontaires et gratification exceptionnelle pour les agents. Le pilotage par les résultats devient une réalité.

Initiative. Se servir des référentiels plutôt que les subir n'est pas dans les habitudes, et ce sont les initiatives locales des établissements qui montrent l'exemple. Ici, la hiérarchie, les activités et les services administratifs sont appelés à changer de posture, à se tourner vers les établissements et en particulier vers les dirigeants de proximité pour faciliter la production du service. Là, des débats rapprochent les équipes dirigeantes des agents. Ailleurs, on s'ouvre les portes réciproquement pour enrichir la découverte des nouveaux arrivants. Partout, les partages d'expérience et les rencontres se multiplient pour régler les difficultés et gagner en efficacité.



Idee de progrès : l'école de l'Infra

Activité stratégique, l'Infra concentre avec la Traction la moitié du budget de formation annuel. Et elle a son école, l'ESCI (École Supérieure des Cadres de l'Infrastructure) qui permet à des agents d'accéder plus rapidement à des fonctions d'encadrement à l'issue d'un cursus diplômant et qualifiant de 15 mois et 1 300 heures d'enseignement. En 2003, l'Infra fêtait les 15 diplômés de la première promotion de l'ESCI.

RECRUTEMENT : LA TRANSFORMATION

En 2003, et malgré le plan d'économies Starter, la SNCF a procédé à 4 200 embauches qui font de l'entreprise l'un des premiers recruteurs en France. Elle a en particulier recruté 125 travailleurs handicapés, accueilli quelque 500 jeunes issus de l'alternance et intégré 500 emplois jeunes, et fait une place aux femmes qui représentent désormais 23 % de l'effectif de l'entreprise. Axe de progrès du Projet industriel 2003-2005, la transformation du recrutement est en marche. Le processus gagne en transparence avec l'envoi préalable aux candidats de fiches descriptives du métier visé et des différentes étapes de la sélection. L'égalité des chances progresse : le candidat passe un bilan d'évaluation centré sur le métier visé, et ce sont ses aptitudes et sa motivation qui font la différence, au-delà des connaissances scolaires.

Défi. 7 200 départs à la retraite en 2003, 7 300 en 2004, et 8 500 en 2010. Dans les dix prochaines années, près de 50 % des agents quitteront l'entreprise. Le transfert des compétences est la condition du maintien du savoir-faire de la SNCF. C'est pourquoi les nouveaux embauchés bénéficient désormais d'un parrainage et d'un passeport formation, deux mesures du Projet industriel.

C'est dit !
L'Europe
n'entamera pas les
valeurs de la SNCF.
Nous défendons
l'accessibilité
et la fiabilité
de nos trains.
Nous inventons
un modèle de
service public.
Nous réalisons
un rêve collectif.

Transporteur populaire —
Acteur économique exemplaire —
Employeur attractif —

S'engager

la SNCF, transporteur populaire



Aujourd'hui la SNCF pense "client", mais sans perdre de vue ses valeurs d'origine : le service assuré jour après jour, en toutes circonstances, au nom du public, tous les publics. La SNCF s'engage à mériter la préférence et l'estime des Français.

LA SNCF N'OUBLIE PERSONNE

Fin 2003, la SNCF signe la Charte nationale de l'accessibilité dans les transports et s'engage à rendre 70 % des gares accessibles aux personnes handicapées d'ici à 2010. Pas un réaménagement de gare, pas une conception de matériel ne se fait sans intégrer le confort des personnes handicapées ou âgées. Pour faciliter l'utilisation des nouveaux Automates Points de Ventes, le projet a été soumis à l'Association des Paralysés de France, et la SNCF a corrigé : écran à 1,30 m du sol et appareil incurvé pour laisser de la place aux genoux. Pour faciliter la montée dans le train, la SNCF met au point un système de passerelle embarqué dans les voitures. À bord, les places dédiées aux personnes en fauteuil roulant sont multipliées par 4 dans les nouveaux X-TER, le Téo et le TGV Paris-Bordeaux. Près de 35 millions d'euros seront consacrés chaque année à l'accessibilité.

"Porte-à-porte". Ce serait l'idéal, la SNCF l'expérimente sur la ligne Chinon-Tours-Paris. L'idée : un coup de fil suffit à la personne handicapée pour trouver un coordinateur qui organise le voyage de son domicile à son lieu de destination, transports non ferroviaires compris. Un engagement volontaire de bout en bout.

LA SNCF CHERCHE L'ACCORD

Hors du conflit du printemps 2003, les grèves et les préavis diminuent régulièrement à la SNCF. Reste que chaque mouvement entame la patience des voyageurs quotidiens et la confiance des clients du fret, notamment.

Personnels, organisations syndicales et direction s'accordent à préférer le dialogue interne. En 2003, trois organisations syndicales paraphent le projet de protocole sur le dialogue social et la prévention des conflits, et la direction entend réengager le dialogue sur le sujet en 2004.

LA SNCF RESTE À L'ÉCOUTE

Fin 2002, la SNCF supprimait les voitures fumeurs de 1ère classe dans tous ses TGV et écoutait les réactions : 70 % des clients, fumeurs ou pas, acceptaient la mesure quelle que soit la durée du trajet, et 85 % des voyageurs estimaient qu'elle améliorerait le confort. Fin 2003, la SNCF fait un pas de plus, et supprime les voitures fumeurs de 2^e classe sur le TGV Atlantique, qui devient 100 % non-fumeur, comme les Eurostar et les Thalys. En cas de bon accueil du public, la SNCF pourrait généraliser cette mesure à tous ses TGV. Pourquoi ? Parce que les clients eux-mêmes le demandent, et parce que les transports concurrents offrent déjà cette qualité de vie à bord.

Réactivité. Pannes de climatisation ou d'aiguillage, la canicule de l'été 2003 met le matériel à rude épreuve, mais la SNCF fait face. Agents du matériel prêts à intervenir en temps réel, services d'accueil renforcés pour organiser des transports relais : la mobilisation générale prouve l'engagement de la SNCF à maintenir son service, dans les conditions les plus extrêmes.



Idée d'avant-garde : associations / SNCF

Le 21 mars 2003, la SNCF signe la convention sur les "services nationaux aux voyageurs" avec 16 associations de consommateurs, et s'engage à répondre à leurs attentes clés : transparence commerciale, information en temps réel, aide en situation perturbée et horaire garanti (ou billet remboursé). De leurs côtés, les voyageurs s'engagent à respecter les règles de sécurité, le matériel, les autres voyageurs et le personnel de la SNCF. C'est la première fois en Europe qu'un transporteur ferroviaire s'engage aussi loin.

La SNCF n'oublie personne et signe la Charte Nationale de l'accessibilité dans les transports

70%

des gares accessibles aux personnes handicapées en 2010

la SNCF, acteur économique exemplaire



En 2003, la SNCF adhère au programme Global Compact de l'ONU, inscrit le développement durable dans son Projet industriel, devient partenaire de l'ADEME et renforce ses actions de solidarité. Le train est un "outil de développement durable" exemplaire. La SNCF entend le faire adopter par la région, le voyageur, l'entreprise. Pour cela, il lui faut d'abord être exemplaire en la matière.

-75%

de bois exotiques
consommés entre 2002 et 2006

LA SOLIDARITÉ, C'EST NATUREL

Son quotidien la place au cœur de la société française, son territoire la met face à l'errance et à l'exclusion, et la solidarité est dans la nature des cheminots. La Mission Solidarité de la SNCF soutient la politique publique avec l'énergie de tous dans toutes les régions. En 2003, près de 100 000 personnes en difficulté ont trouvé une aide dans les points accueil solidarité de ses gares, et 2 500 personnes ont trouvé refuge dans ses structures d'hébergement d'urgence. Ses chantiers d'insertion ont permis, en quelques mois, de rénover une vingtaine de gares et de ramener vers l'emploi près de 80 personnes. La prévention en milieu scolaire a entraîné 2 500 collégiens d'Île-de-France dans un projet de respect dans les transports Transilien, 8 000 jeunes Lillois sont montés dans le train de la citoyenneté, et 7 000 élèves de Lorraine ont signé un contrat citoyen dans le TER.

Les moissons solidaires. Suite à l'été caniculaire, des éleveurs victimes de la sécheresse lancent un appel à l'aide, la paille va manquer pour les élevages cet hiver. Fret SNCF répond avec une réactivité démultipliée par l'esprit de solidarité. C'est un trafic à haut risque d'incendie qui exige des équipements particuliers et la surveillance de spécialistes. Ce sont des convois exceptionnels de 50 wagons à rassembler sans délai. C'est un exercice logistique difficile et une dynamique humaine à la mesure. Elle permet à la SNCF de contribuer à l'élan de solidarité avec le monde agricole en 80 trains et 40 000 tonnes de paille.

L'ÉCOLOGIE, C'EST STRATÉGIQUE

L'entreprise SNCF aussi écologique que le train SNCF, c'est l'objectif du management de l'environnement. Gestion des effluents, tri sélectif des déchets et valorisation, consommation d'énergie, stockage de produits dangereux... tout est passé au crible pour obtenir la certification ISO 14001. 65 établissements sur 320 se lancent dans la démarche fin 2003, ils seront 100 % en 2005. La SNCF prévoit d'investir 35 millions d'euros par an dans ce programme de progrès total qui durera 10 ans. Autre engagement marquant de l'année : les grands dossiers d'investissement de la SNCF seront désormais notés selon les critères du développement durable, la grille est prête. La réduction des nuisances sonores à la source est l'un des gros dossiers en cours : systèmes de freinage plus silencieux, composants de voie à faible émission, les études avancent.

Forêts protégées. En 2003, la SNCF donne un coup de frein à l'utilisation des bois exotiques issus des forêts anciennes, en particulier le bois azobé d'Afrique. C'est sur les traverses que se porte le gros de l'effort avec recours au béton de préférence ou aux essences locales, le chêne notamment. D'ici à 2006, la SNCF aura réduit sa consommation de bois exotiques de 75 %.

LE SERVICE PUBLIC, C'EST ESSENTIEL

Les valeurs de service public constituent le ciment de la SNCF. Les nouvelles exigences des clients, la concurrence, la dimension européenne et la raison

économique conduisent la SNCF à repenser ses missions d'origine et surtout à définir la nouvelle façon de les mettre en œuvre.

La démarche contributive au Projet industriel 2005 a soulevé la question : comment concilier missions de service public et efficacité économique ? Fin 2003, une nouvelle démarche contributive commence qui associe les cheminots de toutes les régions mais aussi les partenaires du service public, élus régionaux et associations de consommateurs. Au total, plus d'un mois de réflexion et une cinquantaine de débats en régions, la matière est là. Elle nourrira un premier projet de Charte du service public qui sera soumis aux débats internes et externes avant de devenir le document de référence des engagements de la SNCF.

L'équation du futur : gagner l'Europe sans perdre son âme. Préserver la sécurité, la ponctualité et l'accès de tous au train, préférer la coopération entre réseaux à la concurrence sauvage et l'harmonisation des conditions de travail au dumping social : c'est son système de valeurs que la SNCF s'engage à défendre, et c'est un modèle de système de transport qu'elle entend proposer à l'Europe qui s'ouvre.



Idée durable : accord ADEME-SNCF

Fin 2003, la SNCF signe un accord avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie. C'est parti pour 3 ans de partenariat et de progrès sur tous les fronts ! Intégrer l'environnement dans le management, de la politique d'achats au tri de déchets. Faire des économies d'énergie, réduire les émissions atmosphériques du parc diesel par exemple, et les émissions sonores du matériel roulant comme de l'infrastructure. Sensibiliser tout le monde au développement durable : réunir le personnel et le grand public en ateliers pour en parler, aller dans les écoles pour expliquer pourquoi c'est important et comment s'y mettre tout de suite à son échelle.

la SNCF, employeur attractif



Leur conscience professionnelle et leur compétence éprouvée font des cheminots le principal atout de l'entreprise. Les personnels ont fait de la SNCF ce qu'elle est aujourd'hui, ils feront demain son avenir.

120
millions € investis

pour transformer les foyers d'hébergement en résidences hôtelières**

SIGNE DE RECONNAISSANCE

Conducteurs et contrôleurs, ils sont 26 000 à passer chaque année 1,3 million de repos loin de chez eux, dans 264 foyers d'hébergement comptant 5 500 chambres plus ou moins confortables. Mais tout cela va changer. La SNCF se modernise et le programme est sans précédent : 120 millions d'euros investis en 10 ans pour rénover, construire et transformer les foyers en résidences hôtelières deux étoiles. Nouveau confort, accueil 24h sur 24, espaces de restauration et de détente, la SNCF a choisi de s'associer au groupe Accor, leader mondial de l'hôtellerie, pour gérer ce parc et le doter d'un système de réservation central. La filiale à 50/50 s'appelle Orfea et son chiffre d'affaires est budgété à 49 millions d'euros par an. La chaîne hôtelière du rail est née.

Début d'Europe. En 2003, un premier accord social a été conclu entre les entreprises ferroviaires et les syndicats européens. Il définit des standards de temps de conduite et de repos pour les personnels roulants sur les trajets transfrontaliers. L'engagement de la SNCF a été total et décisif dans cette signature qui marque une première conquête : la concurrence ne se fera pas au prix de la sécurité, ni aux dépenses du corps social.

TRANSMISSION DES COMPÉTENCES

Le renouvellement rythmé du personnel, l'accélération des évolutions techniques et l'ouverture à la concurrence européenne imposent à la SNCF un triple challenge en matière de compétences : anticiper ses besoins futurs, assurer la transmission de ses savoir-faire fondamentaux maintenant, et mettre la formation au service du renouveau de ses métiers. Directions centrales, Régions, établissements : toute l'entreprise est impliquée dans la démarche. Les Directions d'activité et de domaine s'engagent dans des approches prospectives sur leurs métiers, et tracent des schémas directeurs de compétences. Les établissements identifient leurs emplois critiques et définissent des plans d'action pour assurer la relève des savoir-faire. Au plus près du terrain, l'encadrement de proximité se dote d'outils pour évaluer les compétences de ses agents et analyser les formations nécessaires à leur développement. En 2003, l'investissement de la SNCF dans la formation atteint 300 millions d'euros, soit 6 % de la masse salariale, et la modernisation de l'ingénierie et la professionnalisation des acteurs commencent.

Idée en marche : le Projet industriel 2003-2005

Top départ pour la troisième étape du Projet industriel, née de la contribution des agents. Objectif : gagner en compétitivité, jouer l'Europe à 100 % et y porter les valeurs de service public de la SNCF. Autant de défis que les cheminots ont pris en mains en 2003. Les Projets d'Établissement sont déployés à 100 %, et le lancement des Projets d'Entité et d'Équipe démultiplie l'ambition au plus près du terrain. Avantage : chaque Projet fixe des objectifs mesurables. La culture de résultat est en marche.

L'Institut des Métiers, créé en 2003, est l'observatoire du changement de la SNCF. Il a d'ores et déjà engagé des études sur deux questions clés : comment s'effectue le transfert de compétences aujourd'hui ? Et quel est l'impact des évolutions techniques sur les métiers liés à la sécurité ferroviaire ?

PERSPECTIVE D'ÉPANOUISSEMENT

Au baromètre management de décembre 2003, l'indicateur "conditions et environnement du travail" n'était pas au beau fixe : 60 % du personnel se déclarait insatisfait, le personnel exécution d'établissement en particulier. Pour la SNCF, c'est un axe de progrès prioritaire du Projet industriel 2003-2005. Quelque 1 800 projets seront lancés dans le cadre d'un programme volontaire d'amélioration des conditions de travail, doté d'un coup de pouce de 15 millions d'euros sur 2004 et 2005.

Mobilité motivée. Autre attente forte des agents, la possibilité de changer de filière commence à trouver ses marques : elle doit s'appuyer sur un projet professionnel clair construit par l'agent et son dirigeant, elle passe par une visibilité accrue des filières qui embauchent, et aura bientôt son guide des bonnes pratiques.



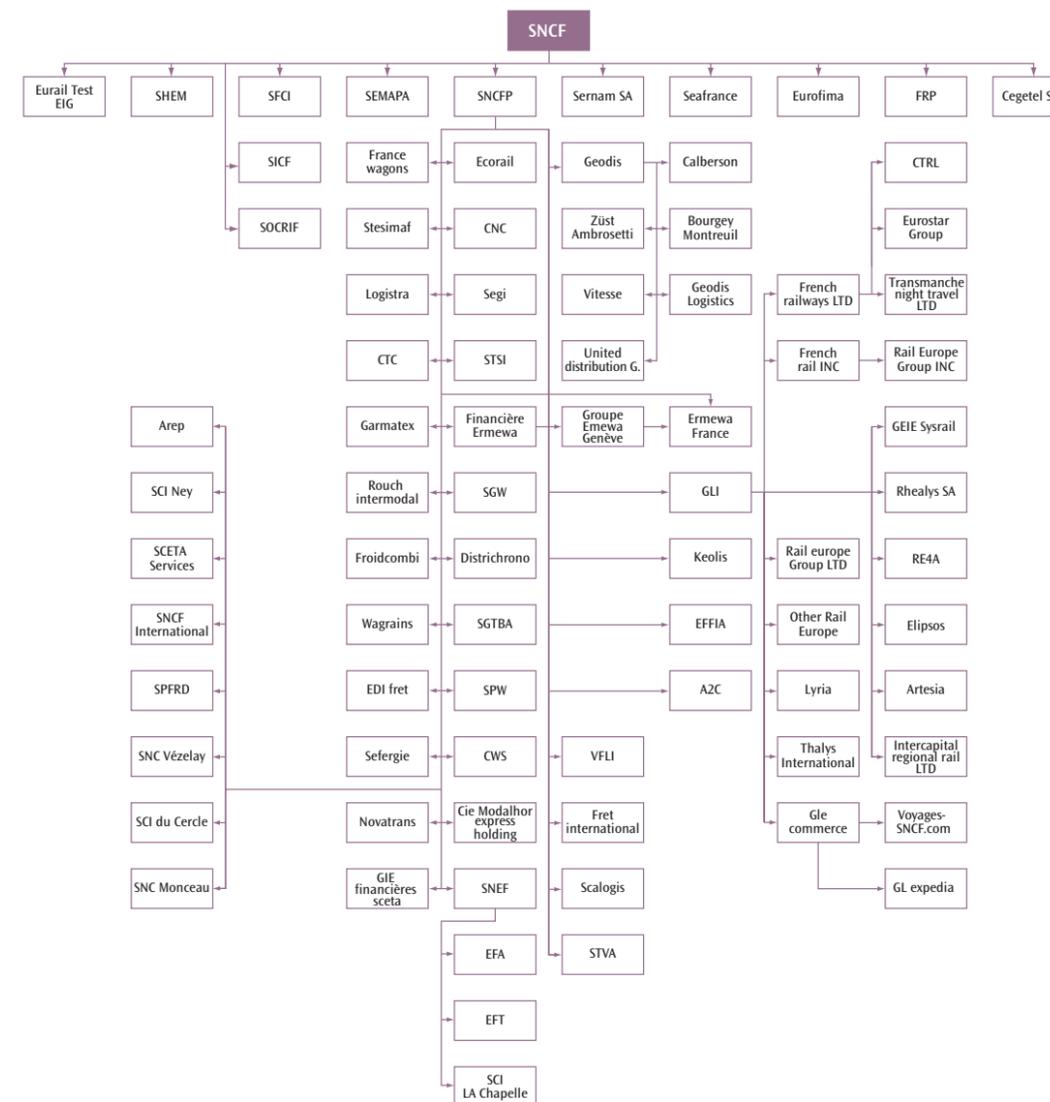
—	1 - PRÉSENTATION DU GROUPE SNCF	46	4 - ACTIVITÉ ET RÉSULTATS PAR BRANCHES	
—	2 - ÉVÉNEMENTS MAJEURS		4-1 Branche "Voyageurs - Transport Longue Distance"	65
—	2-1 L'environnement et la stratégie du Groupe	49	4-2 Branche "Voyageurs - Transport Public"	67
—	2-2 Autres événements par branches	50	4-3 Branche "Marchandises - Transports et logistique"	68
—	2-3 Évolution du périmètre	53	4-4 Branche "Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire"	71
—	3 - LE GROUPE SNCF		5 - COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS À LA MAISON MÈRE	
—	3-1 Résultats consolidés	54	5-1 Résultats de la maison mère	72
—	3-2 Trésorerie et financement	57	5-2 Mouvements significatifs des participations financières	73
—	3-3 Concours publics (État et collectivités locales) reçues par l'EPIC	60	5-3 Gouvernement d'Entreprise	73
—	3-4 Effectifs et politique sociale	61	5-4 Extraits des comptes de la SNCF, société mère	74
—	3-5 Perspectives d'avenir	62		

1- Présentation du Groupe SNCF

ORGANISATION INDUSTRIELLE

Voyageurs Transport longue distance	Voyageur Transport public	Marchandises Transports et Logistique		Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire
Voyages France Europe	Transilien - TER	Fret SNCF		Maintenance et gestion de l'infrastructure, maîtrise d'ouvrage, Ingénierie
International long-distance transport	Transport public, regional et local	Opérateurs logistiques et de transports		SNCF international
Eurostar	Groupe Keolis	Combiné	Groupe Geodis	Segi
Thalys	Groupe Effia	CNC	France	Selegie
Artesia		Novatrans	Europe (sauf France)	Stesimaf
Rhealys		Rouch	Reste du Monde	Edifret
Lyria		Froidcombi	Messagerie	
Elipsos		Ecorail	Sernam	
Transport maritime		Autoroute ferroviaire	Portuaire	
Seafrance		CME	Sealogis	
Services complémentaires au transport		Distribution	International	
Services		Districhrono	Fret international	
AZC		Céréales	Wagons	
Distribution et nouveaux services		Logistra	France wagons	
Rail Europe LTD		CTC	Ermewa	
Voyages-SNCF.com		Chimie nucléaire et masses indivisibles	SGW	
Rail Europe INC		STSI	Transports et logistiques terminaux	
Gle commerce		Automobile	VFLI	
Eurovacation		STVA	Garmatex	
GL expedia				

ORGANIGRAMME JURIDIQUE



NOMBRE DE FILIALES PAR BRANCHE ET PAR PALIER :

Voyageurs longue distance	32
Grandes lignes International	27
A2C	4
Seafrance	1
Voyageurs transport public	226
Keolis	216
Effia	10
Transport de marchandises	402
Geodis	261
STVA	38
Ermewa	30
Sernam	18
VFLI	13
Fret International	10
SEALOGIS	10
Autres	22
Valorisation du patrimoine et du savoir-faire	63
SNCF international	37
FRP	5
SHEM	4
SNEF	4
Cegetel SAS	1
Autres	12
Total	723

2- Événements majeurs

2-1 L'ENVIRONNEMENT ET LA STRATÉGIE DU GROUPE

UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET GÉOPOLITIQUE RUDE...

L'ensemble des activités du Groupe a été affecté par la poursuite en 2003 d'une conjoncture économique défavorable en France et en Europe se traduisant notamment par une activité réduite dans les secteurs industriels clients du Fret et un net ralentissement des investissements d'infrastructure. La dureté de cette conjoncture a été aggravée par le contexte géopolitique marqué par la guerre en Irak, entraînant des impacts très négatifs sur les trafics voyageurs à l'international et sur les coûts du carburant pour les activités routières et maritimes.

... AGGRAVÉ PAR LES CONFLITS SOCIAUX DU PRINTEMPS 2003

Les résultats de l'exercice 2003 sont particulièrement affectés par le coût des journées de grèves qui ont eu lieu entre mars et juin et qui ont conduit à l'arrêt d'une partie de la production dans toutes les activités de la société mère et dans certaines filiales de la branche Marchandises – Transports et logistique. La conséquence immédiate a été une perte importante de chiffre d'affaires. Le coût net total estimé de ces grèves pour le Groupe est de l'ordre de 270 M€.

La maison mère a réagi au travers d'un plan d'actions appelé "Starter" qui s'est traduit à la fois par des mesures de reconquête de la clientèle et par des mesures de réduction des charges d'exploitation. La mise en œuvre très rapide de ce plan a permis de redresser les résultats sur le second semestre 2003.

UN CONTEXTE EUROPÉEN EN PROFONDE MUTATION

La directive européenne organisant la liberté de circulation des trafics fret internationaux sur les réseaux ferroviaires européens, appelée premier "paquet ferroviaire", est entrée en vigueur en France le 15 mars 2003. Cette ouverture du Fret à la

concurrence ne s'est pas encore traduite dans les faits. Dans le cadre de ces nouvelles dispositions réglementaires, les missions de l'O.R.C. (Organisme de Régulation de Capacités) ont été transférées à RFF.

En octobre 2003, la Communauté Européenne du Rail (CER), qui regroupe les entreprises ferroviaires européennes et l'European Transport worker's Federation (ETF), composée des syndicats de transport européens, sont parvenues à deux accords sur des standards minima concernant la réglementation du travail pour le personnel mobile effectuant des services transfrontaliers d'une part, et sur une licence européenne de conduite, qui attestera que le conducteur a les aptitudes physiques et professionnelles requises, qu'il connaît la réglementation de sécurité, les lignes et le matériel utilisés pour assurer des trains circulant sur les infrastructures de plusieurs États, d'autre part.

La recherche d'interopérabilité avec les autres réseaux s'est accentuée en 2003 par l'homologation du matériel et la formation des agents de conduite : pour le trafic France Belgique, l'interopérabilité est totalement opérationnelle ; depuis décembre 2003, 60 trains circulent entre les zones de Metz et Mannheim permettant un gain de 2 heures sur un parcours de 223 km ; de nouvelles machines ont été homologuées pour effectuer des parcours d'interpénétration sur les réseaux allemand et suisse et sur les réseaux belge et italien.

UNE NOUVELLE ÉTAPE DU DÉVELOPPEMENT DU GROUPE

La SNCF s'est engagée avec son projet industriel 2003-2005 dans une nouvelle étape de son développement, autour de quatre axes stratégiques :

- ▶ poursuivre la rénovation des missions de service public, notamment à travers la régionalisation et la contractualisation en Île-de-France,
- ▶ miser sur l'Europe et, pour le Fret, maîtriser l'ouverture à la concurrence,
- ▶ financer le développement par un retour à l'équilibre économique puis aux bénéfices,

- ▶ réussir la rénovation managériale afin de développer l'initiative et la responsabilité des agents.

Pour cela, le Groupe s'est doté en avril 2003 d'une nouvelle structure de pilotage afin de :

- ▶ clarifier le pilotage par activités,
- ▶ assurer la cohérence et l'efficacité de la mise à disposition des moyens de production,
- ▶ renforcer la synergie entre la SNCF et ses filiales.

FRET SNCF MET EN PLACE UN PLAN DE RÉORGANISATION PROFONDE DU SYSTÈME DE PRODUCTION

Le Conseil d'Administration de la maison mère a approuvé un plan de redressement qui vise un retour à l'équilibre à horizon 2006-2007 au moyen d'une réorganisation en profondeur de Fret SNCF, de son offre commerciale et de son mode de production. Les premières actions ont été mises en œuvre immédiatement.

L'affectation de 120 locomotives au trafic combiné a permis d'obtenir un taux de régularité de 90 à 95 % sur tous les trains nationaux du combiné. Deux nouvelles entités Zones locales Rhône-Alpes et Grand-Ouest, sur les douze prévues, ont été mises en place pour les dessertes de proximité. Les cinq grands axes : Bâle Bettembourg, EPOC (Point Nodal Île-de-France pour le combiné), Nord-Est/Savoie, Est/Sud-Est et Nord/Atlantique sont chargés des parcours longue distance. D'ores et déjà, un gain de qualité de 6 % a été constaté en 2003 sur l'axe Bettembourg/Bâle.

UNE NOUVELLE CONFIRMATION DE L'ATTACHEMENT DE NOS CLIENTS : LE SUCCÈS DE L'EXPOSITION "LE TRAIN CAPITALE"

Du 17 mai au 15 juin 2003 sur les Champs-Élysées, la SNCF a présenté l'exposition "Le Train Capitale" en partenariat avec les constructeurs ferroviaires Alstom, Siemens, Bombardier et avec RFF. La manifestation qui retraçait 150 ans d'histoire des chemins de fer français, en présentant les plus beaux trains d'hier et de demain, a attiré plus de cinq millions de visiteurs. Ce succès a montré l'attachement fort du public au train.

2-2 AUTRES ÉVÉNEMENTS PAR BRANCHES

CRÉATION DES BRANCHES "TRANSPORT PUBLIC" ET "VOYAGES FRANCE EUROPE"

Depuis juin 2003, les activités Grandes Lignes et Gares ont intégré un ensemble plus vaste, Voyages France Europe (VFE), regroupant également la Direction des Trains et les programmes TGV Est et lignes nouvelles.

Nommé le 22 octobre 2003, le directeur du Transport Public regroupe sous son autorité l'activité Transilien (trains de l'Île-de-France), les activités des vingt régions TER, les chemins de fer de la Corse, et une activité interrégionale qui sera issue de la redéfinition du périmètre Corail. Ces services ferroviaires de proximité, au cœur des missions de service public de l'entreprise, constituent un ensemble de plus de 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires, réalisé pour le compte d'autorités organisatrices régionales. Les synergies industrielles avec les sociétés du groupe, et notamment Keolis (transport public urbain et interurbain) sont ainsi renforcées au sein d'une nouvelle "branche" de la SNCF, aux côtés des branches existantes.

Cette nouvelle segmentation des activités voyageurs est présentée sous réserve d'approbation par le CCE. La création de la direction du Transport Public est actuellement soumise à l'avis des institutions représentatives du personnel compétentes.

VOYAGEURS – TRANSPORT LONGUE DISTANCE

LE TRANSPORT FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE LANCE DE NOUVELLES OFFRES COMMERCIALES MODERNISE SES GARES...

L'année 2003 a été marquée par le lancement réussi de plusieurs nouvelles offres commerciales : Prem's, carte Escapades, offres dernière minute, billet imprimé à domicile.

La SNCF a fêté en septembre les dix ans du TGV Nord Europe et en novembre le "milliardième" passager TGV.

En 2003, la politique d'innovation et de mise en qualité des gares a été marquée par l'expérimentation du WiFi en Gare du Nord, puis dans

les gares de Lille Flandres, Lille Europe, Paris Montparnasse, Bordeaux et Pau ainsi que par la certification par l'Afnor des gares de Valence, Limoges, Strasbourg, Amiens, Tours, Poitiers, Clermont et des 3 gares du TGV Méditerranée, le réaménagement de la Gare de l'Est, la création de l'espace multi - bureaux de la Gare de Lyon et le lancement du projet "Demain, Saint-Lazare".

... ACCÉLÈRE LE DÉVELOPPEMENT DE LA DISTRIBUTION EN LIGNE...

Le partenariat entre Voyages France Europe et la société américaine de ventes de voyages en ligne Expedia a été renforcé par la cession de 2,9 % du capital de GL Expedia à Expedia Inc., qui porte ainsi sa participation à 49,9 %. Cette coopération s'est encore enrichie alors que le site voyages-sncf.com, leader du e-commerce en France, a multiplié par trois le volume d'affaires des ventes de billets d'avion, d'hôtels, de locations de voitures et de séjours (87 millions d'euros soit 19 % de l'activité du site).

... RELÈVE LE DÉFI DE LA MODERNISATION DE CORAIL,

Le nouveau Corail "Téoz", a été mis en service par la SNCF le 1^{er} septembre 2003 sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand, à la suite de la campagne de relance commerciale débutée fin 2002. Début 2004, quatre nouvelles rames ont été affectées à la ligne Paris-Nancy-Strasbourg. Des discussions ont été engagées avec les collectivités publiques au sujet de certaines lignes qui remplissent des missions d'aménagement du territoire.

... ET CELUI DE LA COMPÉTITIVITÉ D'EUROSTAR

La première phase de nouvelle ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche a été mise en service le 28 septembre 2003, permettant de relier Paris à Londres en 2h35 et Bruxelles à Londres en 2h20. Cette ouverture dans d'excellentes conditions opérationnelles a permis de relancer le trafic Eurostar sur le dernier trimestre 2003.

Pour relever ce défi, une nouvelle organisation est à l'étude afin de rationaliser la gestion et l'exploitation qui pourraient être regroupées dans une société unique, Eurostar Ltd, au sein de laquelle le Groupe SNCF détiendrait la majorité avec 54,6 % du capital.

L'évolution des filiales de gestion de ligne vers des sociétés proches d'entreprises ferroviaires est en cours d'étude notamment pour les relations avec l'Italie (Artesia II) et la Suisse (Lyria II).

VOYAGEURS – TRANSPORT PUBLIC

LE MATÉRIEL DES ACTIVITÉS TER ET TRANSILIEN EST MODERNISÉ

Les premières livraisons de Z-TER, aptes à 200 km/h et les essais de l'Autorail Grande Capacité (AGC) ont concrétisé les actions de renouvellement du matériel TER. La moitié des voitures circulant en Île-de-France sont désormais neuves ou renouvelées et 230 gares ont reçu le label Transilien à fin 2003.

KEOLIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT À L'INTERNATIONAL...

La société Go Via (joint venture entre Keolis à 35 % et Go Ahead à 65 %) exploitait la franchise ferroviaire "South Central" sur la base de l'ancien contrat repris à Connex en août 2001. Le régulateur ferroviaire britannique, SRA, et Go Via ont signé le 9 mai 2003 le contrat lançant officiellement la nouvelle franchise ferroviaire South Central pour une durée de 7 ans, jusqu'en décembre 2009. Ce contrat concerne la principale desserte du sud de Londres jusqu'à Brighton, qui couvre 600 km de voies.

Keolis a porté sa participation au capital de la société danoise City Trafik de 35 % à 49 %. Avec 550 salariés et 230 bus, City Trafik est le premier groupe privé dans le domaine du transport de voyageurs au Danemark. En Allemagne, Keolis a été retenu pour l'exploitation du réseau de bus de Zwickau pour une durée de 7 ans.

Enfin, grâce à l'achat d'Intercars, Keolis et Connex, partenaires à 50/50, deviennent les leaders incontestés des lignes régulières internationales dans l'hexagone.

... ET CONSOLIDE SES POSITIONS EN FRANCE

En France, Keolis a été reconduit par les villes de Bayeux et d'Arles pour une durée de 6 ans, de Laval pour une durée 5 ans, d'Arras pour une durée de 7 ans, et de Chartres pour 3 ans. En novembre 2002,

la communauté urbaine de Lille avait également renouvelé sa confiance à sa filiale Transpole, pour une durée de 7 ans.

MARCHANDISES – TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

UN NÉCESSAIRE EFFORT FINANCIER POUR SOUTENIR LA RESTRUCTURATION DU TRANSPORT COMBINÉ

La recapitalisation de CNC à hauteur de 20 millions d'euros en octobre 2003 doit permettre de financer la restructuration de cette filiale. Elle est venue compléter une opération de cession-bail sur un parc de 1 159 wagons échelonnée de décembre 2002 à janvier 2003. Le plan de restructuration de CNC a porté sur 173 postes (sur un effectif total de 750) et entraîné la fermeture de 6 terminaux.

LA CONQUÊTE COMMERCIALE DE GEODIS A REPRIS, MARQUÉE PAR DES CONTRATS DE LOGISTIQUE IMPORTANTS

Geodis a signé en janvier 2003 avec Alstom un contrat logistique à l'échelle européenne sur une durée de quatre ans, portant sur la gestion des composants non-stratégiques et en avril 2003 un important contrat d'une durée de cinq ans avec ExxonMobil, concernant la fourniture des prestations logistiques associées à la construction d'un pipe-line de 1 200 km entre le Tchad et le Cameroun.

Depuis le 1^{er} octobre 2003 et pour 3 ans, Geodis a pris en charge la gestion logistique et la distribution de l'ensemble des consommables d'imprimantes Dell en Europe. Geodis est devenu en 2003 le partenaire transports et logistique unique pour la zone Europe de TI automotive, l'un des leaders mondiaux de l'équipement automobile.

En juin 2003, les 3 Suisses ont confié à Geodis un contrat de stockage sur une plate-forme de 20 000 m² dans le Nord de la France. En juillet 2003, Geodis a lancé le chantier de construction de deux plates-formes (16 000 m² à Ottmarsheim et 13 000 m² près de Sochaux) destinées à accompagner la réorganisation des sites de PSA à Mulhouse et à Sochaux.

L'amélioration des performances de Geodis en 2003 traduit un renforcement en profondeur de la qualité de l'organisation commerciale et industrielle.

UNE ÉVOLUTION DU CAPITAL DU SERNAM À L'INTÉRIEUR DU GROUPE

La SNCF a remis le 20 juin 2003 à la Commission Européenne sa réponse aux questions posées par la Commission dans le cadre des conditions de l'ouverture d'une procédure formelle visant à réviser les aides déjà accordées.

À la suite de l'ouverture de cette procédure le 30 avril 2003, et conformément au protocole signé le 21 décembre 2001, Geodis a obtenu de la SNCF le rachat de sa participation de 15 % au capital de Sernam (arrêté interministériel du 28 juillet 2003).

CASTLE SERVICES EST EN CESSATION D'ACTIVITÉ

Rachetée en juillet 2001 par Fret International via sa filiale Freight Europe UK, cette société, implantée en Angleterre, avait perdu deux contrats importants (Corus et ASW) sans connaître parallèlement de succès. À défaut d'acquéreur, il a été décidé de procéder à la fermeture de Castle Services en juillet 2003.

Cette cessation d'activité représente un coût total de 3M€.

FRET INTERNATIONAL SE DÉVELOPPE EN ITALIE

L'acquisition de Cargo Docks le 30 avril 2003 permet au Groupe de se positionner comme un véritable opérateur logistique en Italie. La société dispose notamment d'une plate-forme logistique embranchée moderne de 35 000 m², et d'un parking de 10 000 m² attenant, dans la zone industrielle de Modène.

RÉORGANISATION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Le 1^{er} juillet 2003, le Groupe a cédé 33 1/3 % du capital de la société de manutention au Havre, MTND/GMP, mais conserve une participation minoritaire dans cette société afin de développer des activités logistiques ferroviaires connexes aux opérations de manutention portuaire.

STVA OUVRE DEUX NOUVELLES PLATES-FORMES DE STOCKAGE ET DE LOGISTIQUE

STVA a ouvert deux nouveaux sites d'exploitation (Bordeaux avec une surface de 20 ha et Avriigny près de Compiègne avec une surface de 37 ha).

INFRASTRUCTURE - VALORISATION DU PATRIMOINE ET DU SAVOIR-FAIRE

VALORISATION DES ACTIFS HYDROÉLECTRIQUES

Dans le cadre du partenariat conclu avec Electrabel fin 2002 afin de mieux valoriser sa production d'électricité, la SHERM a mis fin le 30 avril 2003 au contrat la liant à EDF.

L'acquisition du suréquipement de Saint-Pierre de Marèges, au cours du deuxième semestre 2003, constitue l'opération de développement la plus importante réalisée par la SHERM depuis plusieurs décennies.

Par ailleurs, la SNCF a vendu sa participation dans la Compagnie Nationale du Rhône en août 2003 à la Caisse des Dépôts et Consignations.

2-3 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE

ÉVOLUTION DE LA PARTICIPATION DANS TELECOM DÉVELOPPEMENT

La SNCF et le Groupe SFR Cegetel ont conclu le 30 décembre 2003 un accord de rapprochement se traduisant par la fusion de Telecom Développement et des activités de téléphonie fixe du Groupe Cegetel. Cette fusion a reçu l'autorisation préalable de la D.G.C.C.R.F., de l'A.R.T. et de la Commission des Participations et Transferts. Le Groupe SNCF détient désormais 35 % de la nouvelle entité, dénommée Cegetel SAS. Les états financiers du Groupe SNCF enregistrent au compte de résultat l'activité de Telecom Développement pour les douze mois de l'année et au bilan les titres mis en équivalence au 30 décembre 2003 de la nouvelle entité Cegetel SAS.

INTÉGRATION PROPORTIONNELLE DU GROUPE ERMEWA

La reconfiguration du capital d'Ermewa a été finalisée en avril 2003, avec l'entrée d'un partenaire

financier Investors in Private Equity (IPE). Conformément aux engagements pris avec l'actionnaire fondateur d'Ermewa, le Groupe avait racheté en 2002 des participations complémentaires à ses ayants droits et détenait, au 31 décembre 2002, 99,8 % des titres, directement ou indirectement. Le "rachat avec levier financier" (LBO) réalisé avec IPE permet d'associer un partenaire financier au Groupe, la société holding de droit suisse créée à cet effet, "Financière Ermewa", étant contrôlée conjointement par le Groupe à 49,6 % et IPE à 50,4 %.

Le groupe Ermewa, consolidé par intégration globale au 31 décembre 2002, est désormais intégré proportionnellement à compter du 1^{er} janvier 2003 à 49,6 % pour les sociétés suisses et 66,3 % pour les sociétés françaises. L'impact de cette intégration est présenté au paragraphe 3.1.

Les activités d'armement maritime ont été présentées comme un actif net à céder. En effet, le processus de cession est en cours ; le Groupe se recentre sur son cœur de métier : la location de wagons, la commission de transport, la location de conteneurs et la réparation de matériels.

DÉPLOIEMENT DE KEOLIS EN SUÈDE

À compter du 1^{er} janvier 2003, Keolis a pris une participation majoritaire de 70 % dans le capital de Busslink, troisième opérateur du transport public en Suède, qui exploite un réseau de bus et de tramway à Stockholm et dans sa région. Avec la franchise ferroviaire Citypendeln, "RER" de Stockholm, déjà exploitée par le Groupe, Keolis devient une référence majeure sur le marché du transport de voyageurs en Suède.

LE TRANSPORT MARITIME SE DÉSENGAGE DE LA MÉDITERRANÉE

La participation de la SNCF dans la SNCM est tombée à 6,98 %, à la suite de l'augmentation de capital de novembre 2003. En conséquence, la SNCM, auparavant consolidée par mise en équivalence, est sortie du périmètre de consolidation du Groupe.

3- Le Groupe SNCF

3-1 RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002	VARIATION	
			EN M€	EN %
Chiffre d'affaires consolidé	22 523	22 176	347	2 %
Production stockée et immobilisée	662	575	87	15 %
Subventions d'exploitation	43	89	(46)	- 52 %
Achats et charges externes	(10 805)	(10 844)	39	0 %
Impôts et taxes	(809)	(843)	34	- 4 %
Frais de personnel	(10 051)	(9 750)	(301)	3 %
Excédent brut d'exploitation	1 563	1 403	160	11 %
Dotations nettes aux amortissements et provisions	(1 350)	(1 166)	(184)	16 %
Autres charges et produits de gestion courante	(63)	(54)	(9)	17 %
Résultat d'exploitation	150	183	(33)	- 18 %
Résultat financier	(271)	(320)	49	- 15 %
Résultat courant des sociétés intégrées	(121)	(137)	16	- 12 %
Résultat exceptionnel	230	297	(67)	- 23 %
Impôts sur les résultats	(34)	(37)	3	- 8 %
Résultat net des sociétés intégrées	75	123	(48)	- 39 %
Quote Part dans les sociétés mises en équivalence	13	(2)	15	- 750 %
Amortissement des écarts d'acquisition	(22)	(28)	6	- 21 %
Résultat net de l'ensemble consolidé	66	93	(27)	- 29 %
Intérêts minoritaires	55	30	25	83 %
Résultat net part du Groupe	11	63	(52)	- 83 %

INCIDENCE DES PRINCIPALES VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

Deux variations de périmètre affectent la comparabilité des résultats de l'exercice 2003 avec ceux de 2002.

- ▶ L'intégration proportionnelle du groupe Ermewa à compter du 1^{er} janvier 2003 : Ermewa était mis en équivalence en 2002. L'impact de cette intégration sur l'exercice 2003 est de + 85 M€ sur le chiffre d'affaires, de - 2 M€ sur le résultat d'exploitation et de - 13 M€ sur le résultat net, contre une contribution de - 2 M€ au résultat net part du Groupe en 2002.
- ▶ L'intégration globale de Busslink au 1^{er} janvier 2003 : la contribution au chiffre d'affaires est de + 213 M€ et le résultat d'exploitation est équilibré.

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires progresse de 1,6 % par rapport à 2002. Toutefois, à périmètre constant, il est quasiment stable à + 0,2 % par rapport à 2002. L'impact des grèves du printemps sur le chiffre d'affaires du Groupe est estimé à - 320 M€ environ. D'autre part, le ralentissement économique a fortement impacté le chiffre d'affaires de l'ensemble de la branche Marchandises – Transports et Logistique, de Grandes Lignes à l'international et de l'activité maritime.

EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Malgré un coût net des grèves estimé à 270 M€ pour le Groupe, l'EBE augmente de + 11 % et représente 6,9 % du chiffre d'affaires, contre 6,3 % en 2002. Sa progression traduit l'effet des mesures du plan "Starter" de la maison mère, ainsi que les bons résultats en France de Geodis et Keolis.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Le résultat d'exploitation atteint + 150 M€, en diminution de 18 % en raison de dotations aux amortissements et provisions accrues principalement au niveau de la maison mère.

RÉSULTAT FINANCIER

Le résultat financier consolidé s'améliore de 49 M€ (- 271 M€ contre - 320 M€ en 2002) en raison d'un effet change favorable de + 40 M€ sur le franc suisse par rapport à l'exercice 2002.

Par ailleurs, le résultat financier bénéficie d'un produit net non récurrent de 89 M€ sur de nouveaux contrats de location financière dénommés "QTE leases" et portant sur les équipements de vente et de réservation de billets, qui compense la dégradation de - 82 M€ des charges nettes sur gestion de la dette, qui tient largement à un effet volume et à la diminution programmée de la franchise de soulte SAAD (- 47 M€).

RÉSULTAT COURANT DES SOCIÉTÉS INTÉGRÉES

Le résultat courant des sociétés intégrées demeure en perte à - 121 M€, contre - 137 M€ en 2002. Cette faible évolution recouvre des effets contrastés, avec des éléments non récurrents :

Résultat courant des sociétés intégrées 2002 :	(137 M€)
Impact des grèves 2003 :	(270 M€)
Bénéfice lié au QTE lease	+ 90 M€
Autres variations du résultat d'exploitation	+ 196 M€
Résultat courant des sociétés intégrées 2003 :	(121 M€)

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel s'élève à + 230 M€, contre un bénéfice de + 297 M€ sur l'année 2002. Il est constitué essentiellement par les plus-values de cession réalisées sur les titres de la Compagnie Nationale du Rhône et sur l'échange de titres Telecom Développement / Cegetel SAS. Le résultat de l'exercice enregistre par ailleurs des coûts de restructuration des filiales de transport routier et logistique à hauteur de 39 M€ (contre 12 millions d'euros en 2002).

QUOTE-PART DU RÉSULTAT DES SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE

La contribution des sociétés mises en équivalence, 13 M€, traduit la bonne et régulière performance d'Eurofima (+ 7 M€) et le redressement de la Société de Manutention de l'Activité Portuaire (2,5 M€).

IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La charge d'impôt de l'exercice reste stable (36 M€).

RÉSULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDÉ

Le résultat net de l'ensemble consolidé, 66 M€, est fortement marqué par les grèves et le poids des restructurations (plan Fret, suppression de trains de nuit sur l'Italie, restructurations chez Geodis, Sernam, CNC), ces effets étant compensés par des éléments non récurrents (QTE lease, cessions d'actifs).

Résultat net 2002 :	93 M€
Impact des grèves 2003	(270 M€)
Coût des restructurations maison mère	(60 M€)
Coût des restructurations filiales	(40 M€)
Bénéfice lié au QTE lease	+ 90 M€
Autres variations du résultat net	+ 253 M€
Résultat net 2003 :	66 M€

RÉSULTAT NET PART DU GROUPE

Le résultat net part du Groupe est à l'équilibre (11 M€ contre 63 M€) après constatation des intérêts minoritaires. Ceux-ci augmentent fortement avec l'amélioration des résultats de Telecom Développement et de Geodis.

3-2 TRÉSORERIE ET FINANCEMENT

	RÉFÉRENCE ANNEXE	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Résultat net des sociétés intégrées		75	123
Élimination des charges et produits sans effet sur la trésorerie ou non liés à l'activité :			
▶ Dotations nettes aux amortissements et provisions (à l'exclusion des provisions pour actif circulant)		1 384	1 013
▶ Variation des impôts différés		3	8
▶ Plus ou moins-values de cession		(306)	(192)
▶ Autres		(6)	(16)
Marge brute d'autofinancement des sociétés intégrées	30	1 150	936
Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence		6	5
Variation du besoin en fonds de roulement		218	469
Flux liés à l'activité	30	1 374	1 410
Acquisition d'immobilisations		(2 143)	(2 144)
Cessions d'immobilisations		413	338
Variation des créances et prêts		(13)	112
Incidence des variations de périmètre		19	(183)
Autres variations des investissements		2	
Flux liés aux opérations d'investissement	30	(1 722)	(1 877)
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées		(7)	(7)
Encaissements provenant de nouveaux emprunts		1 862	2 534
Remboursements d'emprunts		(1 887)	(1 948)
Subventions d'investissement reçues		625	734
Variation des valeurs mobilières de placement ⁽¹⁾		(92)	71
Variation des dettes de trésorerie ⁽¹⁾		(375)	456
Variation des créances financières ⁽²⁾		5	(9)
Flux liés aux opérations de financement	30	131	1 831
Variation de trésorerie	30	(217)	1 364
Trésorerie nette à l'ouverture		707	(668)
Trésorerie nette à la clôture		486	707
Incidence des variations de cours des devises		(4)	9
Incidence des changements de méthode		1	2

(1) Pour la part à plus de 3 mois dès l'origine.

(2) Prime d'émission d'emprunt.

TRÉSORERIE

FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DE L'ACTIVITÉ

Les flux de trésorerie provenant de l'activité s'élèvent à 1 374 M€ contre 1 410 M€ en 2002.

Cet apport de trésorerie provient essentiellement de l'excédent brut d'exploitation (+ 1 563 M€) et de la ressource en fonds de roulement (+ 218 M€) dégagés par le Groupe en 2003, minorés des charges d'intérêts sur emprunts (- 410 M€).

La ressource en fonds de roulement de 218 M€ dégagée sur la période provient essentiellement de l'augmentation de l'en-cours fournisseurs (+ 316 M€) en partie compensée par l'augmentation de l'en-cours clients (- 104 M€) dans les comptes de la SNCF.

Les ressources dégagées par l'activité se sont légèrement dégradées par rapport à 2002. En effet, l'EBE et le résultat financier du Groupe se sont améliorés (respectivement + 160 M€ et + 49 M€) mais la variation du besoin en fonds de roulement ne bénéficie plus de l'impact positif des renégociations par la SNCF des conditions de règlement avec RFF (- 251 M€).

FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX INVESTISSEMENTS

Les flux de trésorerie affectés aux investissements demeurent élevés : 1 722 M€ en 2003 (contre 1 877 M€ en 2002).

Les investissements concernent principalement l'acquisition et la rénovation de matériel roulant ferroviaire (1 225 M€), les aménagements et agencements faits dans les gares et bâtiments (447 M€), l'acquisition d'équipements liés au développement dans les accès clients et le haut débit chez Cegetel SAS (86 M€), l'acquisition de matériel de transport routier (74 M€ dont 40 M€ par Keolis), de biens immobiliers (68 M€) et l'acquisition du suréquipement de Saint-Pierre de Marèges par la SHEM pour 27 M€.

Les ressources proviennent essentiellement de la cession d'actifs, notamment de la vente des titres de la CNR et des gains de trésorerie issus des variations de périmètre.

La variation par rapport à 2002 est liée aux variations de périmètre. L'impact du passage en intégration

globale de Keolis et Ermewa au 31 décembre 2002 génèrait un flux supplémentaire d'investissement de 160 M€. En 2003, les différentes variations de périmètre, notamment l'intégration proportionnelle d'Ermewa (- 100 M€), la mise en équivalence de Cegetel SAS (+ 49 M€), l'acquisition de Busslink (+ 17 M€), génèrent une diminution des investissements de 19 M€.

Parallèlement, les créances du Groupe ont augmenté en 2003. SeaFrance, notamment, a accordé aux Chantiers de l'Atlantique un prêt subordonné et un crédit relais armateur dans le cadre de la construction du nouveau bateau Le Berlioz.

FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT

Les flux liés aux opérations de financement dégagent une ressource nette de + 131 M€, dont 618 M€ sur les subventions d'investissement reçues essentiellement au titre du matériel roulant TER.

Les émissions d'emprunts sur le marché s'établissent à 1 862 M€ pour 1 887 M€ de remboursements.

En 2002, afin de reconstituer la trésorerie fortement sollicitée l'exercice précédent, les émissions d'emprunts avaient été de 586 M€ supérieures aux échéances alors que les flux liés à l'activité et aux opérations d'investissement corrigées des subventions d'investissement reçues avaient généré une ressource de 267 M€.

En 2003, malgré une ressource générée par l'activité et les investissements corrigés des subventions inférieures de 109 M€ à celles de 2002, les émissions d'emprunts nouveaux ont été inférieures aux échéances de 25 M€, le solde se reportant sur la trésorerie.

SOURCES DE FINANCEMENT - GESTION DE LA DETTE

Les financements mis en place en 2003 par l'EPIC, 1,93 G€, sont en baisse de - 0,34 G€ par rapport à 2002 ; 220 M€ ont été réalisés par l'intermédiaire d'Eurofima et 200 M€ par appel à des prêts de la Banque Européenne d'Investissement. À la fin du premier trimestre 2003, la SNCF a réalisé deux opérations publiques, profitant des conditions

avantageuses qu'offraient les marchés du dollar canadien et du dollar néo-zélandais.

Fin juin, pour asseoir le relèvement de la note de crédit long terme opéré par l'agence de notation Moody's en juillet 2002 de Aa1 à Aaa, une opération de référence de 500 M€ d'une durée de 15 ans a été réalisée. Émis à 99,004 %, cet emprunt porte un coupon annuel de 4,375 %. La SNCF a profité de la demande de titres longs de la part des investisseurs institutionnels pour continuer, à l'instar de la politique menée en 2002, à rallonger la durée moyenne de sa dette. L'émission s'est placée à 44 % en France, 13 % au Bénélux et en Angleterre, 11 % en Suisse, 9 % en Allemagne.

Par ailleurs, la SNCF a eu recours comme en 2002, à des placements privés émis dans le cadre de son programme EMTN et plusieurs opérations ont pu être

réalisées. Le dernier trimestre a été en particulier très actif. En effet, la baisse des taux d'intérêt enregistrée sur le premier semestre a incité beaucoup d'émetteurs à réaliser leur besoin de financement très tôt dans l'année et les investisseurs asiatiques, à la recherche de placements au dernier trimestre, ont montré un appétit tout particulier pour les signatures de grande qualité.

Les opérations de l'année ont, soit été réalisées directement en euro à taux fixe ou à taux variable, soit fait l'objet d'un contrat d'échange à l'origine transformant les engagements en devises en engagements en euro à taux variable.

Par ailleurs, la baisse des taux d'intérêts a incité le Groupe à augmenter la part de taux fixe de son endettement qui a été portée de 68,3 % au 31 décembre 2002 à 73,4 % au 31 décembre 2003.

ENDETTEMENT NET

L'endettement net du Groupe est présenté dans le tableau ci-dessous, en partant des soldes explicités dans les comptes (notes de l'annexe) :

	RÉFÉRENCE DE L'ANNEXE	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Dettes financières LT	17	14 973	16 623
ICNE		445	487
Dettes financières LT hors ICNE		14 528	16 136
Créances sur RFF hors ICNE	7	(10 034)	(11 808)
Dette de location financement hors ICNE	17	3 546	4 030
Effet des contrats d'échange	17	347	132
Dettes financières nettes (a)		8 387	8 490
Trésorerie nette à moins d'un an (b)		(161)	(72)
Endettement net (a)+(b)		8 226	8 418

TRÉSORERIE NETTE À MOINS D'UN AN

	RÉFÉRENCE DE L'ANNEXE	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Dettes de trésorerie		1 635	2 073
VMP hors ICNE		(1 422)	(1 825)
Créances sur opérations leasehold		-	-
Créances sur opérations QTE		-	-
Dépôts versés		(315)	(83)
Prêts aux filiales		(16)	(16)
Découverts bancaires		(39)	(199)
Autres		(4)	(22)
Trésorerie nette à moins d'un an (b)		(161)	(72)

3-3 CONCOURS PUBLICS (ÉTAT ET COLLECTIVITÉS LOCALES) REÇUS PAR L'EPIC

L'ensemble des concours apportés à la société mère par l'État et les collectivités est présenté dans le tableau suivant :

	2003	2002
Compensations tarifaires	479	457
Contribution des autorités organisatrices	1 546	1 495
Subventions d'exploitation	34	65
Subventions d'investissement reçues	618	721
Retraites (contribution d'équilibre - art. 30)	2 376	2 259
SAAD (concours annuel de l'État)	677	677
TOTAL	5 730	5 674

CONCOURS PUBLICS INCLUS DANS LE RÉSULTAT 2003

Compensations tarifaires

Il s'agit des compensations au titre des tarifs sociaux mis en place par l'État (familles nombreuses, militaires, ...). Elles sont enregistrées en "chiffre d'affaires".

Contribution des autorités organisatrices

Ces contributions rémunèrent des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques. Elles sont versées par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et les Conseils Régionaux (pour le TER) et sont enregistrées en "chiffre d'affaires".

Subventions d'exploitation

Il s'agit essentiellement des subventions à caractère social versées par l'État aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi (emplois jeunes et autres contrats spécifiques), ainsi que de la subvention pour le transport de la presse.

AUTRES VERSEMENTS REÇUS SANS IMPACT SUR LE RÉSULTAT 2003

Subventions d'investissement reçues

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

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

Retraites (contribution d'équilibre - art.30)

Le système de retraite de la SNCF résulte principalement de la loi du 21 juillet 1909, définissant le régime particulier des agents de la SNCF, et de l'article 30 du cahier des charges de la SNCF définissant, depuis le 1^{er} janvier 1970, les conditions de prise en charge par l'État de l'équilibre financier du régime.

En effet, en contrepartie du versement par la SNCF de cotisations "normalisées" à la Caisse des retraites, l'État assure l'équilibre financier du régime de retraite. Le taux de cotisation "normalisé" est déterminé sur la base de la population des cotisants et des pensionnés de la SNCF, corrigée de son déséquilibre démographique par rapport à celle des régimes de retraite de droit commun. Ce taux de cotisation a été régulièrement révisé jusqu'en 1990. Le décret du 27 février 1991 le fixe à 36,29 % de la masse salariale, se répartissant entre 7,85 % pour la part salariale et 28,44 % pour la part patronale.

Toutefois, les nouveaux avantages propres au régime SNCF, créés depuis 1990 par rapport au régime de référence, sont à la charge de la SNCF et de ses salariés.

SAAD (concours annuel de l'État)

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et la maison mère, il a été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), entité sans personnalité juridique, dotée d'une comptabilité distincte au sein de la comptabilité de la maison mère.

Ce service annexe a pour vocation d'isoler une part de la dette de la SNCF, dont le service en intérêts et

capital est assuré majoritairement par l'État français. La dette transférée au SAAD y figurera jusqu'à son extinction.

Les ressources du SAAD consistent en un concours annuel de l'État français de 677 millions d'euros, et en une contribution annuelle de la maison mère de 18 millions d'euros.

3-4 EFFECTIFS ET POLITIQUE SOCIALE

En moyenne, les effectifs du Groupe augmentent de 0,7 % sous l'effet des variations de périmètre (Busslink pour 3 576 personnes notamment) et de l'augmentation des effectifs de Keolis liée à la progression des activités en France. Elles sont partiellement compensées par la réduction des effectifs de la société mère et les effets des plans de restructuration dans les filiales.

	2003	2002	VARIATION EN %
SNCF (*)	180 339	183 955	- 1,97 %
Groupe Geodis	22 631	23 500	- 3,70 %
Groupe Keolis	28 854	22 980	25,56 %
Groupe Sernam	2 808	3 099	- 9,39 %
Groupe STVA	2 026	2 030	- 0,20 %
Groupe Seafrance	1 544	1 429	8,05 %
Autres filiales et participations	5 742	5 170	11,06 %
TOTAL	243 944	242 163	0,74 %

(*) effectifs payés dont 1 111 détachés dans les filiales du Groupe

L'évolution des effectifs sur les quatre derniers exercices est la suivante :

	2003	2002	2001	2000
Société mère*	180 339	183 955	184 695	182 804
Filiales	63 605	58 208	36 052	37 187
TOTAL	243 944	242 163	220 747	219 991

(*) effectifs payés

3-5 PERSPECTIVES D'AVENIR

VOYAGEURS – TRANSPORT LONGUE DISTANCE

VOYAGES FRANCE EUROPE ACCÉLÈRE SA TRANSFORMATION AU SERVICE DES CLIENTS DANS LE CADRE DE L'EUROPE

En 2004, la nouvelle segmentation Voyages France Europe / Transport Public sera marquée par une redéfinition du périmètre Corail. Les lignes dont la logique s'inscrit dans la longue distance verront leur parc modernisé et la qualité de service Téoz sera étendue progressivement sur Paris-Strasbourg puis sur Paris-Limoges-Toulouse en fin d'année. Les liaisons Corail qui relèvent davantage du transport régional, interrégional ou de l'aménagement du territoire devraient intégrer la branche Transport Public.

Voyages France Europe renforcera sa position de leader européen de la grande vitesse et devra confirmer sa capacité bénéficiaire en s'appuyant sur une optimisation des capacités TGV supplémentaires, soutenue par de nouvelles offres commerciales, la mise en ligne d'un nouveau système de réservation ferroviaire, la relance d'Eurostar et la poursuite des efforts de maîtrise des coûts.

SEAFRANCE POURSUIT LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE NAVIRES

Afin de pouvoir demeurer un acteur transmanche crédible lorsque la reprise économique sera à nouveau au rendez-vous, Seafrance entend poursuivre le renouvellement de sa flotte et a commandé un navire en juillet 2003, pour une mise en service au premier trimestre 2005. Le navire transbordeur commandé aux Chantiers de l'Atlantique, filiale d'Alstom, pourra transporter 1 900 passagers ainsi que 120 camions ou voitures à une vitesse de 25 nœuds, ce qui en fera l'un des ferries les plus rapides de sa catégorie.

VOYAGEURS – TRANSPORT PUBLIC

LE TRANSPORT CONVENTIONNÉ À LA CONQUÊTE DE LA PROXIMITÉ

Les activités TER et Transilien de la maison mère poursuivent l'amélioration de la qualité de production et la maîtrise des charges de production. Le développement d'offres nouvelles concernera notamment

la poursuite des programmes de matériels neufs, le TER GV en Nord-Pas-de-Calais, les dessertes effectuées par les nouvelles Automotrices TER dans l'Ouest, et les travaux du Tram/Train entre les villes de Bondy et Aulnay, qui devraient aboutir à une mise en service courant 2006 ; la mise en service de la Grande Ceinture Ouest constitue un maillon important du dispositif de transport interdépartemental en cours de constitution au sein de la région Île-de-France. La conquête de la régularité, déjà marquée par les progrès de la ligne C, et la conquête de la sûreté, dont la courbe s'est inversée favorablement en 2003, constituent des objectifs majeurs.

L'année 2003 vient conclure les quatre années du premier contrat signé le 12 juillet 2000 entre la SNCF et le syndicat des transports d'Île-de-France. Le nouveau contrat signé le 19 janvier 2004 pour les années 2004/2007, met l'accent sur la régularité et la qualité de service.

KEOLIS CONFIRME SON OFFENSIVE À L'INTERNATIONAL

Au Royaume uni, le consortium FGK formé par Keolis, à 45 % et le britannique First Group, à 55 %, a été autorisé en décembre 2003 à créer l'entreprise commune Transpenine Express pour l'exploitation de la franchise ferroviaire du même nom. Reliant les villes de Liverpool, Manchester, Leeds, Newcastle, Sheffield et York notamment, ce réseau interurbain transporte 13 millions de voyageurs par an. Le contrat d'une durée de huit ans, renouvelable cinq ans, a débuté en février 2004.

Il met notamment l'accent sur la modernisation du matériel roulant (56 nouveaux trains), et sur une refonte complète des services pour améliorer l'offre en matière de qualité, de ponctualité et d'intermodalité. Ce succès s'inscrit dans la stratégie d'implantation du Groupe dans les chemins de fer britanniques par le biais de partenariats.

London South Eastern Railways, un consortium de Go-Ahead et Keolis fait partie des quatre candidats sélectionnés par la Strategic Rail Authority (SRA) pour l'exploitation de la nouvelle franchise intégrée du Kent qui devrait débuter début 2005. Celle-ci comprend l'ancienne franchise South Eastern et la nouvelle ligne à grande vitesse du tunnel sous la manche, qui doit entrer en service en 2007.

En décembre 2003, Orléans Express a finalisé l'acquisition de la société Acadian Lines, principal transporteur par autocars des provinces maritimes du Canada. Acadian Lines dessert 72 villes et transporte chaque année plus de 500 000 voyageurs.

Par ailleurs, la recomposition du capital de Keolis avec la sortie de BNP Paribas est un enjeu majeur pour le Groupe SNCF sur le premier semestre 2004.

BRANCHE MARCHANDISES – TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

LE FRET FERROVIAIRE SE DOTE D'UNE NOUVELLE ORGANISATION DE LA PRODUCTION DANS LE CADRE D'UN PLAN DE REDRESSEMENT

Le plan de redressement du Fret a été adopté par le Conseil d'Administration du 19 novembre 2003. Il s'agit d'un plan de restructuration lui permettant d'obtenir un gain d'efficacité de 20 % en 3 ans, afin de rétablir une activité compétitive et de retrouver la croissance.

La mise en place d'une nouvelle organisation de la production s'accompagne d'une transformation de l'approche commerciale fondée sur une vision segmentée des besoins des clients. Cette segmentation est à la base de la nouvelle gamme d'offres commerciales qui sera mise en œuvre dès 2004. En décembre 2003 a été constitué un groupe de clients témoins, représentatifs des grands secteurs de marchés utilisateurs de l'ensemble des services de Fret SNCF. Ce groupe a pour mission d'apprécier les effets sur le terrain de la transformation du Fret. Sa création reflète la volonté de Fret SNCF de fonder un nouveau type de partenariat avec sa clientèle.

La finalisation de cette réorganisation interviendra au cours du premier semestre 2004 avec la généralisation des zones locales et des grands axes, et en 2005, avec la mise en œuvre du système de réservation.

Le plan de redressement du Fret s'est traduit également par la commande en février 2004 de 400 locomotives diesel.

Ce plan sera assorti d'un soutien financier de l'État sous réserve de l'approbation de la Commission Européenne. Cette contribution s'élèverait à 800 M€ sur 3 ans ; parallèlement, la SNCF accompagnera cette aide par un apport en capital de 700 millions d'euros.

GEODIS REMPORTE DES CONTRATS DE LOGISTIQUE MAJEURS

Le 1^{er} mars 2004, à échéance du précédent contrat de 1998, Geodis a signé avec IBM un contrat majeur de prestations logistiques sur un périmètre élargi. D'une durée de 5 ans, il couvre à la fois la gestion logistique de l'ensemble des produits finis en provenance des sites de production européens et à destination de 15 pays européens, les formalités douanières, et la collecte et le traitement des déchets et des produits en fin de vie (reverse logistics) sur l'ensemble du périmètre Europe, Moyen Orient et Afrique. Dans ce cadre, Geodis se positionne comme pilote de l'ensemble de la chaîne logistique.

En février 2004, Geodis a inauguré une plate-forme logistique de 10 000 m² pour le compte de Metro Cash & Carry en Roumanie, et conclu avec France Telecom un contrat de logistique portant sur la gestion et la valorisation des matériels électriques et électroniques professionnels en fin de vie.

Depuis janvier 2004, dans le cadre de sa politique de partenariats et d'élargissement de sa couverture géographique, Geodis overseas France a comme correspondant aux États-Unis la société Phœnix. Depuis le début de l'année 2004, Geodis et son partenaire Rohde & Liesenfeld pilotent l'ensemble de la chaîne logistique du groupe suisse Holcim, leader mondial dans la fabrication de ciments.

L'AUTOROUTE FERROVIAIRE TRANSALPINE DÉBUTE SA PHASE EXPÉRIMENTALE

Le nouveau wagon Modalohr à chargement latéral a reçu en début d'année 2003 l'autorisation ministérielle de mise en exploitation commerciale. Le service d'autoroute ferroviaire alpine transporte des ensembles routiers complets sur des trains navettes spéciaux entre le terminal d'Aiton-Bourgneuf à l'entrée de la vallée de la Maurienne et celui d'Orbassano dans la banlieue ouest de Turin. La phase d'exploitation expérimentale a commencé, sur un rythme progressif, le 4 novembre 2003, pour les camions-citernes et les semi-remorques à plateau ou à benne basse ; quatre navettes quotidiennes relient en 3 heures Chambéry à Turin dans les deux sens. Ce service expérimental de ferroutage doit s'achever en 2006, date prévue pour la fin des travaux d'adaptation de la ligne et de mise au gabarit des tunnels.

BRANCHE INFRASTRUCTURE – VALORISATION DU PATRIMOINE ET DU SAVOIR-FAIRE

LES ÉVOLUTIONS DES ACTIVITÉS DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ

Depuis le 21 octobre 2002, la SNCF détient un droit de vendre à Electrabel 40 % des titres de la SHEM, droit qui peut être exercé à tout moment. Le protocole d'accord prévoit que l'exercice de cette option entraîne de facto le transfert de 40 % supplémentaires deux ans plus tard, jour pour jour.

UNE FILIALE COMMUNE AVEC ACCOR POUR MODERNISER LES FOYERS DE ROULANTS

Le Groupe engage une nouvelle politique d'accueil et d'hébergement pour ses 26 000 roulants, visant à transformer sur les dix prochaines années le parc actuel de 264 foyers en un réseau de 120 résidences hôtelières prises en charge par des professionnels de la gestion hôtelière. La société Orfea, filiale à 50 % du Groupe et à 50 % d'Accor prendra en charge la gestion de ces nouveaux lieux de vie. Dès 2004, 15 foyers, dont Lille, Villeneuve-S'-Georges, Mulhouse et Nîmes vont passer en gestion hôtelière. Plusieurs projets de construction de résidences hôtelières rail sont déjà lancés, notamment à Aulnoye, Lyon-Perrache et Toulouse.

POLITIQUE GÉNÉRALE

MISE EN ŒUVRE DES NORMES IFRS (INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS) DANS LE GROUPE

La direction financière de la SNCF a lancé, courant 2003, un projet visant à préparer le passage aux nouvelles normes comptables internationales.

Les conclusions de la première phase du projet ont été présentées au Comité d'Audit en janvier 2004 :

- ▶ les principaux points concernant le groupe SNCF ont été identifiés ;
- ▶ l'impact de leur mise en œuvre sur le futur bilan d'ouverture et sur le compte de résultat a été estimé.

La SNCF va soumettre au Comité d'Audit, au 1^{er} semestre 2004, un projet de calendrier. Elle lui fera approuver les principales options qu'elle compte retenir.

La direction financière, les activités et les filiales sont fortement mobilisées sur ce projet pour respecter les échéances.

4- Activité et résultats par branches

Les contributions des branches au chiffre d'affaires, excédent brut d'exploitation, résultat d'exploitation s'établissent comme suit :

	VOYAGEURS TRANSPORT LONGUE DISTANCE	VOYAGEURS TRANSPORT PUBLIC	MARCHANDISES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE	INFRASTRUCTURE, VALORISATION DU PATRIMOINE ET DU SAVOIR-FAIRE	GRUPE
Chiffre d'affaires de la branche	5 166	6 136	6 287	4 934	22 523
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	645	693	(67)	292	1 563
En % du CA	12,5 %	11,3 %	- 1,1 %	5,9 %	6,9 %
Résultat d'exploitation	257	237	(429)	85	150
En % du CA	5,0 %	3,9 %	- 6,8 %	1,7 %	0,7 %

4-1 BRANCHE "VOYAGEURS – TRANSPORT LONGUE DISTANCE"

La branche "Voyageurs – transport longue distance" regroupe toutes les activités liées au transport de voyageurs du Groupe non conventionnées : services de transport ferroviaire (TGV et Corail, Thalys, Eurostar), maritime (Seafrance), les activités de distribution et nouveaux services, complémentaires à l'activité intrinsèque de la branche (GLI, A2C).

	2003	2002	VARIATION EN %
Chiffre d'affaires de la branche	5 166	5 224	- 1 %
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	645	587	+ 10 %
En % du CA	12,5 %	11,2 %	
Résultat d'exploitation	257	237	+ 8 %
En % du CA	5,0 %	4,5 %	

Les trafics sont en baisse de - 2,2 % pour Grandes Lignes (dont - 0,3 % pour le trafic TGV national, - 1,6 % pour le trafic Eurostar et - 4,4 % pour le trafic Thalys), et en hausse de + 2,9 % pour le transport maritime de voitures.

La baisse du chiffre d'affaires sous les effets conjugués d'une conjoncture économique défavorable, du contexte géopolitique, de la concurrence des low costs, des grèves pour le transport ferroviaire, et de la dépréciation de la livre sterling pour le transport

maritime, a été contenue à - 57 M€ et affecte essentiellement les relations internationales.

Le Groupe a réagi aux pertes générées par la grève de printemps par le plan d'économies "Starter" de la maison mère et par de nouvelles offres commerciales et tarifaires, afin d'améliorer l'excédent brut de la branche de 58 M€ et son résultat d'exploitation de 18 M€. Ces actions ont permis de réduire les dépenses de fonctionnement et de limiter la hausse des charges de personnel.

VOYAGES FRANCE EUROPE

Les bons résultats acquis sur les quatre premiers mois du semestre, malgré la dégradation des contextes économique et international, ont été fortement contrariés par les mouvements sociaux des mois de mai et juin et par la forte régression du marché Eurostar, fortement concurrencé, jusqu'à la mise en service de CTRL1 le 28 septembre.

La baisse de - 2,2 % du trafic est en partie compensée par une hausse de + 1,5 % du produit moyen acquise notamment grâce aux majorations tarifaires de l'été 2002. Ainsi les produits du trafic TGV ont continué de progresser de + 3,8 % dans un contexte difficile ; en particulier, les relations du TGV Méditerranée et les relations de la Province vers la Province, l'Intersecteur, dont les capacités ont été renforcées par la livraison de 15 nouvelles rames Duplex, conservent des taux de croissance élevés. En revanche, le Corail voit son chiffre d'affaires chuter de - 1,8 %. L'évolution favorable du produit moyen est atténuée par la baisse du trafic entreprises et l'érosion importante du prix moyen Eurostar, en raison des offres promotionnelles et de la baisse du cours de la livre sterling. La légère décroissance de Thalys est concentrée sur l'axe Paris-Pays-bas.

Les activités de distribution de produits ferroviaires à l'étranger sont en forte diminution, principalement sur les marchés britannique et américain, suite à la désaffection de la clientèle et à la baisse du dollar par rapport à l'euro. En ce qui concerne les activités e-business, voyages-sncf.com confirme sa position de leader du e-commerce en France avec un volume d'affaires de 467 M€ en 2003, en progression de 72 % comparativement à 2002.

Les redevances de concession des commerces en gares progressent également (+ 22 %).

L'EBE a augmenté de 76 M€ (+ 13,9 %), grâce aux programmes de réduction de coûts et à une meilleure gestion des sillons qui a permis de réduire les péages malgré la hausse du barème, ainsi qu'à la productivité réalisée sur la maintenance du matériel et la conduite ; la réduction de dessertes non rentables a également porté ses fruits.

Le résultat d'exploitation s'améliore parallèlement de 44 M€ (+ 20,8 %).

TRANSPORT MARITIME

Après une année 2002 exceptionnelle marquée par une forte croissance, l'activité de SeaFrance a subi en 2003 un recul significatif et une perte de parts de marché ; elle est pénalisée par la conjonction d'un climat économique dégradé, d'une concurrence de nouveau exacerbée et d'un cours de la livre déprécié. Sur des marchés déprimés, l'activité de SeaFrance a été caractérisée par des évolutions contrastées des trafics tourisme et fret avec :

- ▶ une hausse de 2,9 % des voitures, dans un marché qui a globalement reculé de 0,5 %.
- ▶ une baisse de 12,9 % des camions, dans un marché régressant de 0,6 %.

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2003 s'établit à 214 M€, soit une régression de - 17 % par rapport à 2002, avec un cours de la livre chutant de plus de 9 %. Les charges d'exploitation diminuant de - 8,5 %, une perte d'exploitation consolidée de - 3 M€ est dégagée, à comparer à un bénéfice de 18 M€ en 2002.

Exposée structurellement à des variations importantes de son activité, SeaFrance a institué un plan d'économies.

4-2 BRANCHE "VOYAGEURS – TRANSPORT PUBLIC"

	2003	2002	VARIATION EN %
Chiffre d'affaires de la branche	6 136	5 640	+ 9 %
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	693	622	+ 11 %
En % du CA	11,3 %	11,0 %	
Résultat d'exploitation	237	213	+ 11 %
En % du CA	3,9 %	3,8 %	

La branche "Voyageurs – Transport Public" regroupe toutes les activités conventionnées du Groupe : services de transport ferroviaire (TER, Transilien et filiales anglaises de Keolis), et par autocar tramway ou métro (Keolis) ainsi que les services complémentaires (Effia).

Les trafics sont en baisse de - 0,3 % pour l'activité de Transport Express Régional, de - 1,2 % pour le trafic Île-de-France mais en hausse pour les activités françaises de Keolis. À périmètre constant, le chiffre d'affaires consolidé de l'ensemble augmente de + 4,1 %. Hors acquisition de Busslink qui représente 214 M€ de chiffre d'affaires sur 2003, la progression du chiffre d'affaires traduit l'effet de la progression du groupe Keolis notamment en France.

Parallèlement, le résultat d'exploitation s'améliore de 24 M€ grâce aux bons résultats de Keolis.

TRANSPORT FERROVIAIRE FRANCE : TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL (TER) ET TRANSILILIEN

La contribution au chiffre d'affaires, 4 060 M€, progresse de 2,9 % grâce aux évolutions tarifaires (majoration tarifaire d'août 2002 et hausse de la part "plein tarif"), à l'application stricte des mécanismes contractuels, et à une compensation exceptionnelle du STIF à hauteur de 15 M€.

En revanche, le trafic diminue de - 1,2 % en Île-de-France et de - 0,3 % dans les autres régions sous l'effet des grèves, et, dans une moindre mesure, de l'interruption des circulations sous le tunnel de Monaco et de la canicule. L'impact des mouvements sociaux représente une suppression de 1,8 million de Trains kilomètres en Île-de-France et de 3,7 Millions de km dans les autres régions, à l'origine d'une perte de l'ordre de 20 M€. Cette réduction du trafic été

minorée grâce au renouvellement de l'offre : refontes de dessertes en Nord-Pas-de-Calais, cadencement Strasbourg – Mulhouse du TER 200, renforcement de la desserte Paris – Auxerre – Dijon et de la liaison Metz – Sarrebruck, prolongement du RER E jusqu'à Tournan...

La poursuite de la réforme de la production s'est traduite par la mise en place de directeurs de ligne et des roulements de matériel plus fiables, et a favorisé la réactivité aux programmes d'économie nécessités par les grèves : le plan Starter a permis de maintenir l'EBE, à 483 M€, + 5,8 %. Le résultat d'exploitation, 171 M€, régresse de 4,5 % en raison d'un accroissement de charges d'amortissement consécutivement au programme d'investissement de ces dernières années, particulièrement avec le programme Transilien.

KEOLIS

Malgré une recomposition du paysage concurrentiel, Keolis consolide sa place de leader du transport routier de voyageurs en France avec un chiffre d'affaires de 2 018 M€, soit une progression de 22,7 %, avec notamment l'entrée dans le Groupe de la société suédoise Busslink en 2003. À périmètre comparable, cette amélioration atteint 6,6 %, et traduit notamment le renouvellement de la concession du réseau de transport Lillois pour la période 2003 à 2008 et la mise en service le 15 mars 2002 du nouveau métro automatique de Rennes.

En France, la progression effective tant dans l'activité urbaine qu'interurbaine est confortée par le renouvellement de nombreux contrats à Lille, Dijon, Arles, Bayeux, Laval, Tarbes, Châteauroux et Chartres, l'obtention de nouveaux contrats tels Arras et la gestion de l'aéroport de Grenoble en partenariat avec Vinci et le rachat d'Intercars par Eurolines en partenariat avec Connex.

En outre, la performance réalisée tant en urbain qu'en interurbain profite de l'effet d'anticipation de l'augmentation des tarifs prévue au 1^{er} juin et de la bonne maîtrise des charges de structure.

À l'international, au Canada, Orléans Express a connu une baisse d'activité partiellement due à l'impact de l'épidémie du SRAS. En Suède, le nouveau management de Busslink a engagé un plan de rationalisation afin de résoudre les difficultés de démarrage.

4-3 BRANCHE "MARCHANDISES - TRANSPORTS ET LOGISTIQUE"

La branche regroupe toutes les activités de transport de marchandises et de logistique du Groupe, quel que soit le mode de transport (ferroviaire ou routier).

	2003	2002	VARIATION EN %
Chiffre d'affaires de la branche	6 287	6 345	- 1 %
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	(67)	(87)	+ 23 %
En % du CA	- 1,1 %	- 1,4 %	
Résultat d'exploitation	(429)	(361)	- 19 %
En % du CA	- 6,8 %	- 5,7 %	

La dégradation de l'activité économique et les effets de la grève affectent essentiellement le transport ferroviaire, et notamment le combiné. Les autres segments d'activité ont résisté efficacement, particulièrement les activités de Geodis et STVA qui ont amélioré leurs contributions au résultat d'exploitation consolidé par rapport à 2002.

À périmètre constant, le chiffre d'affaires régresse de - 1,4 %. La progression apparente de l'EBE est due au changement de méthode de consolidation d'Ermewa pour 34 M€ ; en effet les bons résultats de Geodis ne compensent pas les pertes du ferroviaire et de Sernam.

FRET SNCF

Dans un contexte économique morose, les grèves du printemps ont induit une perte de chiffre d'affaires estimée à 92 M€. Le trafic chute de - 3,2 Gtkt (soit - 6,4 %). Le transport conventionnel, en baisse de - 5,6 %, résiste à peine mieux que le trafic total. La forte diminution du transport combiné (- 8 %) était en partie attendue en raison du relèvement de ses tarifs à la suite de l'arrêt du versement des subventions de l'État à la SNCF.

La contribution au résultat d'exploitation consolidé atteint 33 M€ contre 13 M€ en 2002 (19 M€ en 2002, après reclassement des subventions de l'exceptionnel vers l'exploitation). Cette amélioration de 14 M€ à méthode constante s'explique par l'entrée de Busslink dans le périmètre, et surtout par l'amélioration de la rentabilité sur Transpole. En outre, le résultat d'exploitation 2002 avait été marqué par des grèves, notamment à Lyon.

Une baisse du trafic est enregistrée sur l'ensemble des secteurs, à l'exception de celui de l'agriculture qui progresse de 4 M€. Plusieurs secteurs majeurs de l'industrie lourde enregistrent un recul important, en particulier ceux de la sidérurgie, du charbon et de l'acier et les produits pétroliers, chimie et métaux.

Les mesures commerciales, liées aux grèves du printemps, contrebalancent partiellement les hausses tarifaires de début 2003, si bien que le produit moyen ne progresse que de 1,4 % sur l'exercice.

La détérioration de l'EBE de - 201 M€ à - 258 M€ est principalement causée par la baisse du chiffre d'affaires et par la perte de la subvention de l'État sur le transport combiné (- 17 M€). Cependant le Fret a, dès 2003, concentré son pilotage sur trois leviers majeurs pour améliorer son efficacité économique. Des économies conséquentes ont ainsi été dégagées sur la gestion du parc (+ 29 M€ sur la maintenance du matériel), le pilotage de la réservation de sillons auprès de RFF et l'adaptation des effectifs (- 3,3 %).

Parallèlement, la perte d'exploitation atteint - 425 M€ contre - 335 M€ en 2002, à cause de l'augmentation de 37 M€ des dotations aux amortissements, liée

principalement à l'adaptation des plans d'amortissements des locomotives radiées ou à radier dans le cadre du plan Fret.

MESSAGERIE ET LOGISTIQUE

GEODIS

Dans un contexte économique morose et de concurrence exacerbée, Geodis parvient à réaliser un résultat d'exploitation de 62 M€ contre 50 M€ en 2002, soit une hausse de + 23,5 %, et à stabiliser son chiffre d'affaires qui est en augmentation de + 1 % à périmètre et taux de change comparables, bien qu'il régresse de 3 266 à 3 225 M€ sous l'effet des variations de périmètre.

La zone "France" réalise un chiffre d'affaires de 2 262 M€ en 2003 contre 2 260 M€ l'exercice précédent, soit une diminution de - 0,4 % à périmètre comparable.

L'état de la conjoncture économique explique le tassement de la messagerie "France" qui enregistre une légère baisse des volumes tant en messagerie classique qu'en transports Express mais améliore sa part de marché. Geodis renforce son statut de leader du métier.

La logistique a partiellement compensé la baisse des volumes gérés pour le compte de ses clients par un bon développement de l'activité "overseas".

Enfin, le chiffre d'affaires du transport routier est également en retrait de - 0,3 % à périmètre comparable, suite à la diminution des volumes transportés dans le secteur en crise de la chimie, et malgré un bon développement de l'activité "General Cargo" et "Grande distribution".

La zone "France" affiche une bonne performance avec un résultat d'exploitation de 72 M€ (contre 61 M€ en 2002). En effet, les efforts de hausse de prix, les arrêts des contrats non rentables, et les actions de réduction de coûts et d'optimisation des moyens propres ont permis d'accroître la marge opérationnelle.

La croissance de + 4 % à périmètre comparable du chiffre d'affaires de la zone "Europe hors France" résulte essentiellement de la bonne tenue de l'activité en Italie (+ 2,6 %), principal contributeur de la région, notamment grâce à la croissance de

l'activité "Projets à l'international", et malgré les difficultés de la logistique italienne, très concentrée sur des clients de l'industrie électronique.

En dépit de ce redressement, la perte d'exploitation de la zone "Europe hors France" atteint - 9 M€ (contre - 11 M€ en 2002). L'Italie souffre d'un manque de rentabilité des grands contrats logistiques, tandis que la Grande Bretagne réduit fortement ses pertes grâce à la réorganisation.

La zone "Reste du Monde", fortement marquée par les mouvements de périmètre et par la dépréciation du dollar par rapport à l'euro, est en croissance de + 4,7 % à périmètre comparable, grâce à une conjoncture soutenue dans plusieurs pays asiatique, alors que le Groupe a réduit son implication en Amérique latine et en Côte d'Ivoire et renforce ses équipes en Asie. La zone affiche encore une légère perte d'exploitation (- 2 M€) comme en 2002.

SERNAM

La contribution de Sernam au chiffre d'affaires consolidé, 348 M€, chute de 9 % sous l'effet du ralentissement général de l'activité et des conflits sociaux. La forte revalorisation tarifaire, notamment sur le groupage, permet d'endiguer les effets de la baisse des volumes. Sernam poursuit sa reconquête du marché à travers sa nouvelle gamme de produits, "XPRESS" et améliore son taux de marge brute.

Malgré les surcoûts d'acheminement et d'indemnisation des clients liés aux grèves de printemps, qui s'élèvent environ à 5 M€, et malgré la flambée des cours du pétrole, Sernam a réussi à augmenter son excédent brut d'exploitation de 9 M€ et affiche une perte d'exploitation de - 68 M€, contre - 72 M€ en 2002.

L'adaptation des moyens de production se poursuit : fermeture des sites de Veauche et de Chambéry, mutualisation d'autres sites, poursuite du programme de réaménagement ou de constructions de nouvelles agences. La réduction des effectifs, afin d'adapter les ressources au niveau d'activité, concerne 487 personnes dont 450 dans le cadre des plans de restructuration qui ont été mis en place. Elle permet déjà une réduction de 2,4 % des charges de personnel par rapport à 2002.

TRANSPORT AUTOMOBILE

La croissance externe du second semestre 2002, avec les acquisitions des sociétés Helf et Egerland, permet à STVA d'enregistrer une légère hausse de sa contribution au chiffre d'affaires consolidé de 3,1 % (303 M€ contre 294 M€ l'exercice précédent).

Cependant à périmètre constant, le chiffre d'affaires baisse de 13 M€, soit - 4,4 %. En effet, le marché automobile français enregistre une baisse sensible des immatriculations (- 6,3 %) et les marchés européens un recul de 1,3 % sur l'année, si bien que l'activité ferroviaire a transporté 804 000 véhicules, contre 914 000 véhicules en 2002 (- 12 %) et que l'activité routière est restée morose tout au long de l'année, avec une baisse des volumes de l'ordre de 10 %. Les efforts d'adaptation des coûts n'ont pas permis d'endiguer les pertes car dans le même temps, l'activité a fait face à l'augmentation des carburants, des péages, des assurances, et des salaires (loi Fillon).

Les plates-formes du Groupe compensent une partie de la baisse de chiffre d'affaires et de la marge perdue sur les autres segments. Cependant, elles ont souffert de la réorganisation des schémas de transport, évitant la France suite aux grèves SNCF. Le niveau de stockage, élevé pendant les premiers mois de l'année, a baissé constamment depuis septembre du fait de l'ajustement des productions.

STVA affiche un résultat d'exploitation de 4 M€ contre une perte de 0,5 M€ en 2002, grâce à une optimisation de ses moyens de production qui s'est traduit notamment par une meilleure gestion des retours à vide, un meilleur pilotage de la maintenance des wagons, et la suppression du trafic sur l'Italie.

TRANSPORT COMBINÉ

La dégradation de la conjoncture économique, la compétitivité insuffisante du combiné face à la surcapacité routière, la baisse des subventions, et les perturbations dans le trafic ferroviaire dûes aux mouvements de grève, pénalisent fortement les activités de transport combiné rail-route. Dans ce contexte, le chiffre d'affaires de CNC accuse une baisse sensible de 9,6 %, n'atteignant que 187 M€ contre 207 M€ en 2002. Cette évolution correspond à la diminution du volume d'affaires des activités

continentales, le maritime parvenant à maintenir ses positions. Le résultat d'exploitation consolidé affiche encore une forte perte de - 13 M€, à comparer à la perte de - 5 M€ de 2002.

Les ruptures dans l'acheminement ferroviaire ont dégradé très fortement le service apporté par CNC générant non seulement une perte de chiffre d'affaires et une perte de marge liée au coût des moyens supplémentaires de substitution, mais aussi un appauvrissement du fonds de commerce en raison de leur durée et de leur amplitude.

CNC a entrepris la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui consiste en :

- ▶ un repositionnement commercial basé sur les flux de transport maritimes complétés par des flux continentaux pour des chargeurs industriels et logisticiens.
- ▶ une refonte du plan de transport articulée sur une simplification et une industrialisation en jour A/jour C avec une réduction du nombre de dessertes et basé principalement sur le Point Nodal Île-de-France,
- ▶ une adaptation de l'outil de production (réduction du parc wagons et de caisses mobiles),
- ▶ une suppression de 192 postes.

CNC a poursuivi sa politique d'économies et de restriction des investissements. Celle-ci vise d'une part à accroître la part de son activité maritime, plus rentable que l'activité continentale, et d'autre part à maintenir son taux de remplissage des trains grâce à des mesures de contraction du plan de transport, articulé autour du point nodal et de quelques trains d'axe, tout en préservant ses ancrages internationaux.

LOGISTIQUE PORTUAIRE ET MARITIME

Le chiffre d'affaires de Sealogis, 176 M€, progresse de 4,6 % malgré le ralentissement général de l'économie. En effet le sous-groupe Challenge profite de la conjoncture favorable sur le marché du cacao et de la faiblesse du dollar qui a dopé les importations, notamment sur le café dont le cours était bas. L'effet bénéfique de cette progression des importations a excédé la faiblesse du marché de la chimie. L'activité du sous-groupe Feron a progressé malgré un manque de volume sur les lignes

d'Amérique du Sud et d'Afrique. L'activité maintient un résultat d'exploitation bénéficiaire de 2 M€.

WAGONS

La contribution d'Ermewa au chiffre d'affaires consolidé réalisée durant l'exercice 2003, 85 M€, est en retrait comparativement à son activité de 2002, qui aurait représenté une contribution de 94 M€ si Ermewa avait été consolidé proportionnellement. Les activités de locations de wagons industriels souffrent d'un effet prix défavorable, de la baisse du dollar, de la perte d'un important contrat et de

la perte de certains trafics suite à un décalage dans la livraison de nouveaux wagons. L'activité conteneurs pâtit de la baisse du dollar. La commission de transport subit le contre coup de la morosité de la conjoncture, notamment au Japon.

Les effets induits de la guerre en Irak et de la baisse du dollar ont fortement pesé sur la rentabilité de la branche conteneurs qui affiche une perte significative. La branche wagons, en meilleure position, a néanmoins souffert des grèves SNCF. La contribution d'Ermewa à la perte d'exploitation de la branche est de - 2 M€.

4-4 BRANCHE "INFRASTRUCTURE, VALORISATION DU PATRIMOINE ET DU SAVOIR-FAIRE"

	2003	2002	VARIATION EN %
Chiffre d'affaires de la branche	4 934	4 967	- 1 %
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	292	281	+ 4 %
En % du CA	5,9 %	5,7 %	
Résultat d'exploitation	85	94	- 10 %
En % du CA	1,7 %	1,9 %	

Le chiffre d'affaires de la branche diminue de - 0,7 % sous l'effet de l'activité Télécommunication. L'augmentation de 4 % de l'excédent brut d'exploitation résulte de la bonne gestion de l'ensemble des segments de la branche. En revanche, la baisse de 11 % du résultat d'exploitation, malgré les bons résultats de Telecom Développement, s'explique par la comparaison avec un exercice 2002 qui avait enregistré la résolution favorable de litiges chez le Gestionnaire de l'Infrastructure.

GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

La contribution au chiffre d'affaires du Gestionnaire d'Infrastructure délégué est stable (3 513 M€ contre 3 512 M€). En effet, la diminution programmée de 25 M€ de la rémunération liée à la convention de gestion, et la non reconduction des produits liés à la fin des travaux de la ligne nouvelle TGV méditerranéenne (- 33 M€) est compensée par la montée

en charge des travaux liés au TGV Est (+ 21 M€) et l'augmentation des autres travaux pour RFF. Le plan de maintenance convenu avec RFF pour 2003 a été réalisé.

Dans un contexte difficile de diminution des financements de l'État sur les opérations du XII^e plan, l'Infrastructure s'est mobilisée pour adapter ses moyens au plan de charge et surmonter les difficultés liées notamment aux intempéries (canicule et inondations). Un plan vigoureux a été mis en place en mai visant à maîtriser la masse salariale (diminution des recrutements et incitation à la prise de congés) et à réduire les achats et charges externes (réduction de la sous-traitance et des achats en prix et en volume). Le plan Starter décidé à mi-année par la SNCF pour redresser ses comptes a encore renforcé le dispositif mis en place par l'Infrastructure. Ces actions améliorent l'excédent brut d'exploitation de 12 millions d'euros.

La perte d'exploitation s'élève à - 28 M€ contre - 3 M€ en 2002 ; l'exercice 2002 avait enregistré une reprise de provisions dûe à la résolution favorable de litiges.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Si l'Internet a continué de croître de façon sensible avec une substitution de plus en plus marquée du bas débit par l'ADSL, le segment de la voix fixe, qui continue sa décroissance en volume et en valeur, est le théâtre d'une concurrence exacerbée ; le marché de la donnée a connu une croissance continue.

La contribution de l'activité télécommunications au chiffre d'affaires baisse de 3,4 % (1 009 M€ contre 1 045 M€ au 31 décembre 2002), suite à la réduction des tarifs sur tous les segments, qui, dans certains cas, a été accentuée par des évolutions technologiques.

Le résultat d'exploitation s'améliore en revanche de + 23 M€ (68 M€ contre 45 M€ en décembre 2002), grâce à la maîtrise des coûts d'interconnexion et aux renégociations des coûts d'exploitation du réseau avec les sous-traitants.

5- Compléments d'informations relatifs à la maison mère

5-1 RÉSULTATS DE LA MAISON MÈRE

COMPARABILITÉ DES COMPTES DE L'EXERCICE

Les seuls éléments venant affecter la comparabilité des comptes de l'exercice 2003 avec ceux de l'exercice 2002, concernent la constitution d'une provision pour grosses réparations de 1 310 M€ et d'une provision pour médailles du travail de 34 M€. S'agissant d'un changement de méthode la dotation affecte les capitaux propres. Il n'y a pas d'impact sur le résultat de la période.

COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS

Le résultat net de l'exercice 2003 ressort en bénéfice à 50 M€ contre un bénéfice net de 19 M€ en 2002.

PRODUCTION D'ÉNERGIE

Les contributions de la SHEM au chiffre d'affaires consolidé reste globalement stable (77,8 M€ contre 77,1 M€). Depuis le 1^{er} mai 2003, le chiffre d'affaires enregistre la vente d'électricité à Electrabel, le contrat liant la SHEM à EDF ayant été dénoncé en 2002 afin de mieux valoriser sa production d'électricité.

En revanche l'excédent brut d'exploitation (48 M€) se dégrade de 4 M€, principalement suite à des facteurs non récurrents comme la hausse des taxes hydroélectriques, qui seront supprimées en 2004, et foncières.

IMMOBILIER

Depuis le 1^{er} janvier 2003, la SFCI assure la gestion intégrale de son parc et de celui propriété de la SNCF, qu'elle a reçu en location-gérance. Pour cela, elle a créé un réseau opérationnel et repris au 1^{er} juillet 2003, le personnel volontaire des agences logement de la SNCF.

La contribution de la SFCI au résultat d'exploitation consolidé s'améliore de + 3 M€ à + 5 M€ au 31 décembre 2003.

Cette évolution résulte notamment :

- ▶ de l'impact des mouvements sociaux du printemps 2003 estimé à - 250 M€ sur l'année,
- ▶ du ralentissement économique qui a fortement impacté le chiffre d'affaires du Fret et de Grandes Lignes à l'international,
- ▶ de la réaction très forte de l'entreprise (plan Starter) qui a généré des économies de charges significatives (masse salariale, charges externes)
- ▶ d'un profit financier non récurrent de + 89 M€ sur des opérations financières conclues au 1^{er} semestre 2003.
- ▶ des plus-values de cessions d'actifs.

L'excédent brut d'exploitation est en hausse de 43 M€.

Le résultat courant ressort en perte de - 204 M€ malgré un résultat financier en amélioration apporté par les opérations de financement réalisées sur la période.

5-2 MOUVEMENTS SIGNIFICATIFS DES PARTICIPATIONS FINANCIÈRES

Les mouvements de titres concernent principalement :

- ▶ la cession des titres CNR,
- ▶ la libération de titres Sernam, à hauteur de 97 M€,
- ▶ la cession partielle des titres Telecom Développement.

5-3 GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

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

- ▶ Sept représentants de l'État nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports :
 - deux sur proposition du ministre chargé des transports,
 - un sur proposition du ministre chargé de l'économie et des finances,
 - un sur proposition du ministre chargé du budget,
 - un sur proposition du ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire,
 - un sur proposition du ministre chargé de l'industrie,
 - le Président du Conseil d'Administration nommé, parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en Conseil des Ministres.
- ▶ Cinq membres choisis en raison de leur compétence, et nommés par décret :
 - un représentant des usagers,
 - un représentant des chargeurs,
 - deux détenteurs d'un mandat électoral local en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux et locaux des questions ferroviaires,
 - un membre choisi en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports.
- ▶ Six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Un décret en Conseil d'État fixe les statuts de la maison mère et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du Conseil d'Administration.

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

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

Le chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports ou son représentant siège avec voix consultative au Conseil d'Administration ainsi qu'aux comités et commissions. Le Secrétaire du Conseil d'Administration et le Secrétaire du Comité Central d'Entreprise assistent également au Conseil. Le Conseil d'Administration se réunit mensuellement.

Afin de renforcer sa capacité d'analyse et de décision et conformément aux dispositions statutaires, le Conseil d'Administration s'est doté de plusieurs organes spécialisés :

Le Comité d'audit des comptes et des risques, chargé d'examiner sous l'aspect des méthodes, les comptes, le budget et la maîtrise des risques ;

La Commission finances et plan, chargée de traiter les questions relatives à la gestion financière, au budget et aux comptes semestriels et annuels ;

La Commission "Groupe", saisie pour avis notamment des orientations générales et de la restructuration du Groupe, des comptes des sociétés du Groupe, des prises, extensions ou cessions de participations financières, de la création, cession ou suppression de filiales ;

La Commission "régionalisation" chargée du suivi des questions relatives au processus de régionalisation des transports publics régionaux et locaux de voyageurs ;

La Commission des marchés, saisie pour avis, des projets concernant notamment les contrats, marchés, acquisitions, aliénations, échanges d'immeubles, à partir de seuils fixés par le Conseil.

Direction Générale**Comité exécutif**

Le président nomme les membres du comité exécutif et définit leurs attributions.

Le comité exécutif examine de manière collégiale sur l'initiative du président, ou sur proposition de ses autres membres, les projets d'évolution et les orientations nécessaires au développement du Groupe.

Le président arrête les décisions relatives à chacun des sujets examinés en comité exécutif.

Dans leur domaine de compétence les membres du comité exécutif reçoivent du président les délégations utiles pour agir et décider en son nom.

Dans le cadre de ces délégations, ils ont autorité sur l'ensemble des organismes de l'entreprise.

5-4 EXTRAITS DES COMPTES DE LA SNCF, SOCIÉTÉ MÈRE

Les éléments significatifs explicatifs des comptes annuels de l'établissement public SNCF sont contenus dans les comptes consolidés. Pour cette raison, seuls sont présentés ci-après des comptes résumés de la SNCF.

Les comptes annuels sont disponibles sur simple demande auprès de la SNCF (Direction du contrôle de gestion) et sont accessibles sur le site Internet de la SNCF : <http://www.sncf.fr>

COMPTE DE RÉSULTAT RÉSUMÉ DE L'EPIC SNCF

	2003	2002
Chiffre d'affaires	14 742	14 782
Production immobilisée et stockée	658	551
Achats et charges externes	(6 380)	(6 403)
Valeur ajoutée	9 020	8 930
Subventions d'exploitation	34	65
Impôts et taxes	(605)	(629)
Charges de personnel	(7 693)	(7 653)
Excédent brut d'exploitation	756	713
Dotations nettes aux amortissements et provisions	(848)	(708)
Autres charges de gestion courante	(17)	(22)
Résultat d'exploitation	(109)	(17)
Résultat financier	(95)	(166)
Résultat courant	(204)	(183)
Résultat exceptionnel	223	168
Produit de l'intégration fiscale	31	34
Résultat net	50	19

BILAN RÉSUMÉ DE L'EPIC SNCF

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Immobilisations incorporelles et corporelles	12 836	12 123
Créance sur Réseau Ferré de France	10 331	12 201
Autres immobilisations financières	5 180	3 470
Stocks et travaux en cours	449	461
Créances d'exploitation	6 324	6 224
Comptes d'actif des services annexes	1 637	1 588
Trésorerie	1 395	1 820
Comptes de régularisation actif	233	384
Total actif	38 385	38 271
Capitaux propres	5 400	6 347
Provisions pour risques et charges	2 888	1 482
Dettes financières	18 169	18 684
Dettes d'exploitation	8 585	8 486
Comptes de passif des services annexes	660	625
Comptes de régularisation passif	2 683	2 647
Total passif	38 385	38 271

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE RÉSUMÉ DE L'EPIC SNCF

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Marge Brute d'autofinancement (a)	726	598
Variation du besoin en fonds de roulement (b)	256	387
Flux de trésorerie liés à l'activité (a) + (b)	982	985
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(1 396)	(1 424)
Flux de trésorerie liés aux opérations de financement	182	1 640
Variation de la trésorerie	(232)	1 201



1- BILAN CONSOLIDÉ	77	16. Engagements de retraite et de prévoyance	100
2- COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	78	17. Emprunts et dettes financières	103
3- TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	79	18. Instruments financiers dérivés	106
4- ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDÉS	80	19. Dettes d'exploitation	108
1. Référentiel comptable	80	20. Chiffre d'affaires	108
2. Comparabilité des comptes	80	21. Achats et charges externes	109
3. Principes comptables	82	22. Subventions d'exploitation	109
4. Écarts d'acquisition	90	23. Charges de personnel et effectifs	109
5. Immobilisations incorporelles	90	24. Dotations nettes aux amortissements et aux provisions d'exploitation	110
6. Immobilisations corporelles	91	25. Résultat financier	110
7. Créance sur Réseau Ferré de France	93	26. Résultat exceptionnel	111
8. Autres immobilisations financières	94	27. Impôts sur les résultats	111
9. Titres mis en équivalence	96	28. Informations par secteurs d'activité	113
10. Stocks et en-cours	96	29. Engagements hors bilan	114
11. Créances d'exploitation	97	30. Tableau des flux de trésorerie	117
12. Trésorerie	97	31. États financiers des services annexes de la SNCF	119
13. Capitaux propres	98	32. Litiges	122
14. Intérêts minoritaires	98	33. Événements post clôture	122
15. Provisions pour risques et charges	99	34. Périmètre du groupe	122
		5- RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES - COMPTES CONSOLIDÉS	133

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros (M€).

1- Bilan consolidé

au 31 décembre 2003

ACTIF

	RÉFÉRENCE ANNEXE	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Écarts d'acquisition	4	264	322
Immobilisations incorporelles	5	139	181
Immobilisations corporelles	6	16 248	16 144
Créance sur Réseau Ferré de France	7	10 331	12 201
Autres immobilisations financières	8	1 184	842
Titres mis en équivalence	9	403	225
Total actif immobilisé		28 569	29 915
Stocks et en-cours	10	515	524
Créances d'exploitation	11	4 841	5 273
Comptes d'actif des services annexes d'amortissement de la dette	31	195	165
Comptes d'actif des services annexes à vocation sociale	31	1 441	1 423
Trésorerie	12	1 928	2 320
Total actif circulant		8 920	9 705
TOTAL DE L'ACTIF		37 489	39 620

PASSIF

	RÉFÉRENCE ANNEXE	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Capital	13	4 271	4 271
Réserves et résultat consolidés		(1 340)	9
Capitaux propres (part du groupe)	13	2 931	4 280
Intérêts minoritaires	14	210	328
Provisions pour risques et charges	15	2 519	1 127
Emprunts et dettes financières	17-18	20 171	22 755
Dettes d'exploitation	19	10 998	10 505
Comptes de passif des services annexes d'amortissement de la dette	31	234	213
Comptes de passif des services annexes à vocation sociale	31	426	412
Total dettes		31 829	33 885
TOTAL DU PASSIF		37 489	39 620

2- Compte de résultat consolidé

	RÉFÉRENCE ANNEXE	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Chiffre d'affaires consolidé	20	22 523	22 176
Production stockée et immobilisée		662	575
Subventions d'exploitation	22	43	89
Achats et charges externes	21	(10 805)	(10 844)
Impôts et taxes	-	(809)	(843)
Charges de personnel	23	(10 051)	(9 750)
Excédent Brut d'Exploitation		1 563	1 403
Dotations nettes aux amortissements et provisions	24	(1 350)	(1 166)
Autres charges et produits de gestion courante		(63)	(54)
Résultat d'exploitation		150	183
Résultat financier	25	(271)	(320)
Résultat courant des sociétés intégrées		(121)	(137)
Résultat exceptionnel	26	230	297
Impôts sur les résultats	27	(34)	(37)
Résultat net des sociétés intégrées		75	123
Quote-part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	9	13	(2)
Amortissement des écarts d'acquisition	4	(22)	(28)
Résultat net de l'ensemble consolidé		66	93
Intérêts minoritaires	14	55	30
Résultat net (part du groupe)	13	11	63

3- Tableau des flux de trésorerie consolidés

	RÉFÉRENCE ANNEXE	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Résultat net des sociétés intégrées		75	123
Élimination des charges et produits sans effet sur la trésorerie ou non liés à l'activité :			
▶ Dotations nettes aux amortissements et provisions (à l'exclusion des provisions pour actif circulant)		1 384	1 013
▶ Variation des impôts différés		3	8
▶ Plus ou moins-values de cession		(306)	(192)
▶ Autres		(6)	(16)
Marge brute d'autofinancement des sociétés intégrées	30	1 150	936
Dividendes reçus des sociétés mises en équivalence		6	5
Variation du besoin en fonds de roulement		218	469
Flux liés à l'activité	30	1 374	1 410
Acquisition d'immobilisations		(2 143)	(2 144)
Cessions d'immobilisations		413	338
Variation des créances et prêts		(13)	112
Incidence des variations de périmètre		19	(183)
Autres variations des investissements		2	
Flux liés aux opérations d'investissement	30	(1 722)	(1 877)
Dividendes versés aux minoritaires des sociétés intégrées		(7)	(7)
Encaissements provenant de nouveaux emprunts		1 862	2 534
Remboursements d'emprunts		(1 887)	(1 948)
Subventions d'investissement reçues		625	734
Variation des valeurs mobilières de placement ⁽¹⁾		(92)	71
Variation des dettes de trésorerie ⁽¹⁾		(375)	456
Variation des créances financières ⁽²⁾		5	(9)
Flux liés aux opérations de financement	30	131	1 831
Variation de trésorerie	30	(217)	1 364
Trésorerie nette à l'ouverture		707	(668)
Trésorerie nette à la clôture		486	707
Incidence des variations de cours des devises		(4)	9
Incidence des changements de méthode		1	2

(1) Pour la part à plus de 3 mois dès l'origine.

(2) Au 31 décembre 2003, les primes d'émission d'emprunt s'élèvent à 5 M€

4- Annexe aux comptes consolidés

4-1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, la Société Nationale des Chemins de fer Français – établissement public à caractère industriel et commercial – “est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises de commerce”. Elle tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les comptes consolidés sont établis en conformité avec les règles et méthodes relatives aux comptes consolidés approuvées par arrêté ministériel du 22 juin 1999 portant homologation du règlement 99-02 du Comité de Réglementation Comptable.

4-2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE / MÉTHODES DE CONSOLIDATION

La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 34.

Les principaux changements de méthode de consolidation de l'exercice concernent :

- ▶ le passage à l'intégration proportionnelle du Groupe ERMEWA à compter du 1^{er} janvier 2003 (intégré globalement au 31 décembre 2002 et auparavant mis en équivalence) suite à la cession à un partenaire extérieur de 50,4 % des titres Groupe Ermewa Suisse,
- ▶ la mise en équivalence au 31 décembre 2003 de Cegetel SAS (ex Télécom Développement) détenu à hauteur de 35 % suite au rapprochement de Télécom Développement et Cegetel SA qui a conduit le groupe SNCF à céder 15 % des titres en décembre 2003.

Par ailleurs, à compter du 1^{er} janvier 2003, Keolis a pris une participation majoritaire de 70 % dans le capital de Busslink, troisième opérateur du transport public en Suède, qui exploite un réseau de bus et un tramway à Stockholm et dans sa région.

Les impacts de ces variations de périmètre sur le bilan du Groupe sont présentés dans le tableau suivant (bilan au 31 décembre 2002 retraité des impacts Ermewa et Télécom Développement) :

ACTIF

	31 DÉCEMBRE 2002 PUBLIÉ	IMPACT ERMEWA EN IG	ERMEWA EN IP À 50 %	IMPACT TD EN IG	TD EN ME	31 DÉCEMBRE 2002 RETRAITÉ	31 DÉCEMBRE 2003
Écarts d'acquisition	322	(59)	30			293	264
Immobilisations incorporelles	181	(25)	13	(38)		131	139
Immobilisations corporelles	16 144	(293)	147	(543)		15 455	16 248
Créance vis-à-vis de RFF	12 201					12 201	10 331
Autres immobilisations financières	842	(48)	24			818	1 184
Titres mis en équivalence	226	(1)			140	365	403
Total actif immobilisé	29 916	(426)	213	(581)	140	29 262	28 569
Stocks et en-cours	524	(5)	3			521	515
Créances d'exploitation	5 274	(132)	66	(346)		4 862	4 841
Comptes d'actif des services annexes	1 587					1 587	1 636
Trésorerie	2 320	(19)	10	(1)		2 309	1 928
Total actif circulant	9 704	(156)	78	(347)		9 279	8 920
TOTAL DE L'ACTIF	39 620	(582)	291	(928)	140	38 541	37 489

PASSIF

	31 DÉCEMBRE 2002 PUBLIÉ	IMPACT ERMEWA EN IG	ERMEWA EN IP À 50 %	IMPACT TD EN IG	TD EN ME	31 DÉCEMBRE 2002 RETRAITÉ	31 DÉCEMBRE 2003
Capital	4 271					4 271	4 271
Réserves et résultats consolidés	9	4	(2)	(132)	132	10	(1 340)
Capitaux propres (part du groupe)	4 280	4	(2)	(132)	132	4 281	2 931
Intérêts minoritaires	328	(2)	1	(139)		188	210
Provisions pour risques et charges	1 127	(26)	13	(8)		1 106	2 519
Emprunts et dettes financières	22 756	(185)	92	(104)		22 558	20 171
Dettes d'exploitation	10 504	(373)	187	(545)	8	9 781	10 997
Comptes de passif des services annexes	625					625	661
Total des dettes	33 885	(558)	279	(649)	8	32 965	31 829
TOTAL DU PASSIF	39 620	(582)	291	(928)	140	38 541	37 489

CHANGEMENTS DE MÉTHODE COMPTABLE

Deux changements de méthode comptable affectent la comparabilité des comptes 2003 avec ceux de l'exercice précédent.

PROVISION POUR GROSSES RÉPARATIONS

En application des dispositions transitoires du règlement 2003-07 du CRC sur l'amortissement et à la dépréciation des actifs, l'entreprise a constitué des provisions pour grosses réparations au titre des dépenses qui font l'objet de programmes pluriannuels de grosses réparations ou de grandes révisions ayant pour seul objet de vérifier le bon état de fonctionnement des installations et d'y apporter un entretien sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement.

La provision porte sur les dépenses engagées dans le cadre des révisions complètes pratiquées à mi-vie sur le matériel roulant et sur les travaux pluriannuels d'entretien et de réparations des bâtiments. Elle a été calculée à partir d'une projection des flux annuels de dépenses et du pas de révision des actifs concernés (10 à 15 ans pour le matériel roulant, 15 à 30 ans pour l'immobilier).

S'agissant d'un changement de méthode, la provision a été comptabilisée en diminution des capitaux propres au 1^{er} janvier 2003 pour 1 310 M€ (cf. note 13). La dotation de l'exercice est équivalente aux consommations de l'exercice, compte tenu de la stabilité des flux annuels de dépenses.

PROVISION POUR MÉDAILLES DU TRAVAIL

Conformément à la recommandation 2003-R-01 du Conseil National de la Comptabilité sur la comptabilisation des engagements de retraite et avantages similaires, l'entreprise a constitué une provision pour les médailles du travail attribuées à son personnel. La provision porte sur la gratification et les jours de congés accordés, selon la réglementation interne en vigueur.

Son montant est de 34 M€ au 1^{er} janvier 2003. S'agissant d'un changement de méthode comptable, elle a été comptabilisée en diminution des capitaux propres (cf. note 13). La variation de l'exercice est portée au compte de résultat.

4-3 PRINCIPES COMPTABLES**PRINCIPES DE CONSOLIDATION**

Les sociétés contrôlées de manière exclusive directement ou indirectement, sont consolidées selon la méthode d'intégration globale.

Les sociétés sous contrôle conjoint avec un nombre limité d'autres actionnaires sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle.

Les sociétés dans lesquelles le Groupe n'exerce pas le contrôle mais exerce une influence notable sont consolidées par mise en équivalence, celle-ci est présumée lorsque le Groupe contrôle au moins 20 % du capital de la société.

Les sociétés contrôlées ou sous influence notable ne présentant pas un caractère significatif, prises dans leur ensemble, par rapport aux comptes consolidés, ne sont pas incluses dans le périmètre de consolidation.

Les sous-groupes SICF et SOCRIF, ayant le statut de sociétés HLM, ne sont pas consolidés compte tenu des limitations réglementaires applicables aux sociétés HLM (cf. note 8).

Les comptes des sociétés intégrées et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité aux principes comptables du Groupe.

Les comptes des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation sont arrêtés au 31 décembre 2003 à l'exception de ceux d'une société (Financière Systra) qui sont clôturés le 30 septembre.

CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

Les comptes des filiales étrangères autonomes sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- ▶ les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- ▶ les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,
- ▶ les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de

bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste "Écarts de conversion" inclus dans les capitaux propres consolidés.

CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVISES

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction ou au cours de change de la couverture qui leur est affectée.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est éventuellement affectée. Les différences de change correspondantes sont enregistrées en résultat.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau des flux de trésorerie est construit selon la méthode dite "indirecte" qui consiste à corriger le résultat net des charges et produits sans incidence sur la trésorerie en vue de déterminer la Marge Brute d'Autofinancement.

La trésorerie du tableau des flux comprend les disponibilités, les valeurs mobilières de placement, les dépôts et les emprunts de trésorerie d'une échéance inférieure ou égale à trois mois dès l'origine.

ÉCARTS D'ACQUISITION

Lors de l'acquisition d'une entreprise, la différence entre le coût d'acquisition des titres et la juste valeur des actifs et passifs identifiés à la date d'acquisition constitue l'écart d'acquisition. Les biens destinés à l'exploitation sont évalués à leur valeur d'utilité. Les biens non destinés à l'exploitation sont estimés à leur valeur de marché à la date d'acquisition ou, en l'absence de marché, à leur valeur nette probable de réalisation.

Les écarts d'acquisition positifs sont inscrits à l'actif du bilan consolidé et amortis sur une durée n'excédant généralement pas 20 ans.

Les écarts d'acquisition négatifs sont inscrits dans les provisions pour risques et charges au passif du bilan et sont rapportés au résultat en fonction des hypothèses et des objectifs fixés lors de l'acquisition.

La valeur des écarts d'acquisition fait l'objet annuellement d'examen fondé notamment sur l'appréciation des flux de trésorerie futurs actualisés. L'actualisation des flux est effectuée selon des taux appropriés aux secteurs d'activité.

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les frais d'établissement sont amortis en totalité sur l'exercice au cours duquel ils sont comptabilisés.

Les logiciels acquis sont amortis sur une durée de 1 à 5 ans, selon leur durée de vie économique prévisible.

Les fonds de commerce et parts de marché sont amortis sur une durée n'excédant pas 20 ans à compter de leur date d'acquisition.

Ces actifs sont évalués selon des méthodes spécifiques à leur nature, permettant de pouvoir suivre l'évolution dans le temps de leur évaluation. Les méthodes retenues font référence à un ou plusieurs indicateurs physiques ou financiers permettant d'assurer régulièrement ce suivi.

Une provision pour dépréciation des immobilisations incorporelles est constatée lorsque la valeur d'inventaire de ces actifs devient inférieure à leur valeur nette comptable.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

RÉGIME DE POSSESSION PAR LA MAISON MÈRE DES BIENS IMMOBILIERS REMIS EN JOUISSANCE PAR L'ÉTAT

La loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) fixe les conditions de possession du domaine confié à la SNCF.

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

Ces biens mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du Groupe aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe.

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

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

BIENS PROPRES

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production ou à la juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers ne sont pas capitalisés.

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

- ▶ les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
- ▶ les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions font l'objet d'une provision pour grosses réparations ;
- ▶ les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie du matériel roulant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation du matériel, sont portées en immobilisations.

Les immobilisations corporelles sont amorties suivant le mode linéaire (à l'exception du matériel informatique amorti selon le mode dégressif sur

une durée de 4 ans) en fonction de leur rythme d'utilisation.

DURÉES D'AMORTISSEMENT

Les durées retenues sont les suivantes :

▶ Constructions et aménagements des constructions	10 à 50 ans
▶ Installations techniques, matériel et outillages industriels (hors matériel roulant)	3 à 20 ans
▶ Matériel de transport terrestre :	
TGV	15 à 30 ans
Locomotives électriques	25 à 30 ans
Locomotives diesel	20 à 30 ans
Automoteurs	15 à 30 ans
Voitures voyageurs	20 ans
Wagons	7 à 15 ans
Tracteurs, remorques (routiers)	4 à 10 ans
Autocars	8 à 14 ans
▶ Dépenses de révision, modifications et transformations du matériel roulant	7 ans
▶ Navires	8 à 14 ans
▶ Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

Lorsque le Groupe a des biens en concession, il pratique un amortissement de caducité sur les immobilisations qui reviendront gratuitement au concédant en fin de concession (comptabilisé en provision pour risques et charges).

IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des provisions pour dépréciation éventuelles.

Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition. La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour le Groupe. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la quote-part de situation nette (éventuellement réévaluée), des perspectives de rentabilité ainsi que, pour les sociétés cotées, de l'évolution du cours de bourse.

STOCKS

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

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

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté.

CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non-recouvrement apparaît. La provision est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non-recouvrement.

VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure. Dans le cas des titres cotés, cette valeur de marché est déterminée sur la base des cours de bourse à la date de clôture de l'exercice.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. À la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droits d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à leur valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières font l'objet d'une inscription en engagements hors bilan (cf. note 18).

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par le Groupe sont affectés a priori à des emprunts lors de leur émission ou à des emprunts existants.

INSTRUMENTS DE CHANGE

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange et les options de change.

Les primes encaissées ou décaissées au titre des options de change sont enregistrées en totalité dans le compte de résultat l'année de leur exercice.

INSTRUMENTS DE TAUX

Contrats et options sur contrats d'échange de taux

Le Groupe utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette existante.

Les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont enregistrées en totalité dans le compte de résultat l'année de leur exercice.

Le Groupe s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants afin d'éviter une superposition de contrats sur un même emprunt et ainsi de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation d'opérations de contrats d'échange est étalé sur la durée des engagements correspondants. Cependant, lorsqu'un cadre de travail définissant une stratégie de restructuration de dette prévoit la mise en place d'options, la soulte, résultant de l'annulation de contrats d'échange consécutifs à l'exercice de ces options, est imputée sur le compte de résultat de l'exercice si cette annulation a pour objectif d'optimiser la réalisation de la stratégie.

Contrats à terme de taux

Le Groupe peut être amené à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission

d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ses actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'interventions sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

Les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur exercice.

INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant, le Groupe est amené à intervenir sur les marchés des instruments de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échanges) ou d'options sur swaps.

Les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur exercice.

PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime est enregistrée en diminution des comptes de dettes. Les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan.

Ces primes et ces frais sont amortis par fractions égales sur la durée de vie de l'emprunt.

Dans le cas d'émission au-dessus du pair, la prime d'émission est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission. L'écart résiduel éventuel constitue :

- ▶ un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,
- ▶ des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé sur la durée de l'emprunt.

SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financements par des tiers, principalement des collectivités territoriales.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées dans les comptes de produits constatés d'avance et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements et provisions) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

OPÉRATIONS DE LOCATION-FINANCEMENT

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Les contrats de location financement sont des contrats par lesquels le bailleur cède au preneur le droit d'utiliser un actif pour une période déterminée, en échange d'un paiement ; le bailleur transfère tous les avantages et les risques inhérents à la propriété de l'actif.

Les immobilisations concernées sont alors présentées à l'actif pour leur coût historique et, amorties selon les mêmes durées que les biens équivalents détenus en pleine propriété ou remis en jouissance.

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

OPÉRATIONS DE CESSION-BAIL ET ASSIMILÉES

Cession-bail

Les résultats de cessions de biens à un bailleur dans le cadre de contrats de location financement sont neutralisés dans le résultat de l'année de mise en place de l'opération et sont reconnus en résultat sur la durée du contrat.

Autres opérations

Par ailleurs, certains montages financiers s'appuient sur des contrats de location-financement préexistants. La structure de financement existante du matériel

n'étant pas modifiée, le bénéfice de ces opérations est enregistré, dès la signature du contrat, en résultat financier.

IMPÔTS DIFFÉRÉS

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporaires entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé.

Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement des différences temporaires.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporaires ou sur déficits et les crédits d'impôts reportables, ne sont pas comptabilisés lorsque leur récupération n'est pas probable.

Les impôts différés font l'objet d'une actualisation, lorsque l'effet de cette actualisation est significatif et que l'échéancier de reversement des différences temporaires et déficits fiscaux peut être établi de manière fiable.

PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

PROVISIONS POUR GROSSES RÉPARATIONS

Ces provisions sont destinées à couvrir des charges prévisibles et significatives, qui n'ont pas de caractère annuel et portent sur le matériel roulant ferroviaire et l'immobilier.

PROVISIONS POUR RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

Le Groupe comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable.

PROVISIONS POUR LITIGES

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

- ▶ garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,

- ▶ garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

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

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

PROVISIONS POUR RESTRUCTURATIONS

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés, et aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, stocks et autres actifs.

COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

ACTIVITÉS DE TRANSPORT (VOYAGEURS, FRET)

Le chiffre d'affaires est comptabilisé sur la base de la réalisation du transport des voyageurs et des marchandises.

Le chiffre d'affaires réalisé à l'émission du titre de transport voyageurs est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés (enregistrés dans les « Produits constatés d'avance »).

CONTRIBUTIONS DE L'ÉTAT ET DES AUTORITÉS ORGANISATRICES

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

Elles sont enregistrées en "Chiffre d'affaires".

TRAVAUX RÉALISÉS PAR LE GROUPE DANS LE CADRE DE LA CONDUITE DE TRAVAUX

Les prestations et travaux réalisés par le Groupe au titre de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre sont comptabilisées en fonction de l'avancement des travaux.

MAINTENANCE

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

FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les frais de recherche et développement sont comptabilisés dans les charges de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

DISTINCTION ENTRE RÉSULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant inclut l'ensemble des produits et charges récurrents directement liés aux activités opérationnelles du Groupe.

Les charges et produits exceptionnels sont constitués des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-réurrence ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle du Groupe.

INFORMATIONS PAR BRANCHES D'ACTIVITÉ ET ZONES GÉOGRAPHIQUES

DÉTERMINATION DES BRANCHES D'ACTIVITÉ

Autour de ses métiers de base de transporteur ferroviaire de voyageurs et de marchandises ainsi que de gestionnaire délégué d'infrastructure, la SNCF a développé de nombreuses activités en filiales.

Pour l'essentiel, celles-ci enrichissent, complètent et prolongent les activités de la maison mère dans quatre branches opérationnelles :

- ▶ voyageurs -Transport longue distance,
- ▶ voyageurs -Transport public,
- ▶ transport de marchandises et logistique,

- ▶ gestion de l'infrastructure ferroviaire et valorisation du patrimoine et de son savoir-faire : Infrastructure et valorisation du patrimoine et du savoir-faire.

INDICATEURS SECTORIELS

Les indicateurs par branche d'activité sont :

- ▶ le chiffre d'affaires,
- ▶ l'excédent brut d'exploitation,
- ▶ le résultat d'exploitation.

Les éléments communs aux différentes branches d'activité, les frais de holding de SNCF Participations, ainsi que les résultats propres aux domaines prestataires de la maison mère (traction, matériel), sont répartis sur la base des contributions respectives aux chiffres d'affaires.

Les méthodes comptables appliquées dans chaque branche sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

OPÉRATIONS INTER-BRANCHES

Toutes les transactions d'importance significative entre les branches d'activité sont éliminées.

DÉTERMINATION DES ZONES GÉOGRAPHIQUES

Compte tenu de l'activité essentiellement exercée sur le territoire national, les zones géographiques présentées sont la France et l'International, cette dernière regroupant les activités exercées à l'étranger et la partie des opérations export réalisée par les sociétés françaises du Groupe.

ENGAGEMENTS DE PRÉVOYANCE, DE RETRAITE ET ASSIMILÉS

Les engagements au titre des régimes de retraite et de prévoyance à prestations définies sont évalués sur la base des normes actuarielles en vigueur. Les engagements ne sont pas provisionnés et figurent dans les engagements hors bilan.

TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES À VOCATION SOCIALE

En vertu de la loi française du 21 juillet 1909, les services annexes à caractère social portés par la maison mère n'ont pas de personnalité juridique propre mais sont dotés d'une autonomie comptable et financière.

Dans le but de maintenir la comparabilité des états comptables du Groupe avec ceux des groupes industriels et commerciaux, les totaux des comptes d'actif et de passif relatifs à ces services annexes de la maison mère sont présentés au bilan du Groupe respectivement sous les rubriques "Comptes d'actif des services annexes à caractère social" et "Comptes de passif des services annexes à caractère social".

Les bilans et comptes de résultat de ces services annexes sont présentés en note 31.

DETTE FINANCIÈRE TRANSFÉRÉE AU SERVICE ANNEXE D'AMORTISSEMENT DE LA DETTE

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et la maison mère, il a été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), entité sans personnalité juridique, dotée d'une comptabilité distincte au sein de la comptabilité de la maison mère.

Ce service annexe a pour vocation d'isoler une part de la dette de la SNCF, dont le service en intérêts et capital est assuré majoritairement par l'État français. La dette transférée au SAAD y figurera jusqu'à son extinction.

La dette transférée s'élève à 10,7 G€ et s'est constituée de la manière suivante :

- ▶ 5,8 G€ (nominal de 5,9 G€) lors de sa création au 1/01/1991,
- ▶ 4,3 G€ de passif net au 1/01/1997 (4,4 G€ de nominal de dette),
- ▶ 0,6 G€ au 1/01/1999 (0,61 G€ de nominal de dette), accompagné d'une modification de sa structure par substitution d'emprunts.

Les ressources du SAAD consistent en un concours annuel de l'État français de 677 millions d'euros, versé par acomptes trimestriels égaux et en une contribution annuelle de la maison mère de 18 millions

d'euros, versée à mi-année. L'excédent du concours de l'État sur les charges annuelles nettes est porté en dotation en capital, dans le bilan du SAAD. La contribution de la maison mère est portée en résultat financier.

Lorsque les remboursements d'emprunts affectés au SAAD sont supérieurs à la capacité de désendettement de l'année, l'insuffisance est couverte par un financement, dit intercalaire, prélevé sur les financements en euros directs ou après contrats d'échange, réalisés par la maison mère sur les marchés durant l'exercice. Les stocks respectifs n'étant pas, ni à l'origine, ni a fortiori durant la durée de vie du SAAD, de composition identique, il est décidé de procéder, une fois par an, à un équilibrage des charges financières supportées par les deux comptabilités de la manière suivante :

- ▶ chaque fin d'année, sont calculés les taux de charge respectifs de la dette affectée au SAAD, de la dette restant à la charge de la maison mère et de l'ensemble des deux,
- ▶ les taux de charges des dettes libellées en devises "IN" du SAAD et de l'entreprise sont équilibrés de telle sorte que chacun supporte le taux de charge d'ensemble par le calcul d'une soulte enregistrée en résultat financier de l'exercice. La soulte à verser par la SNCF a fait l'objet d'une franchise de 1999 à 2002 d'un montant de 85 M€. Passant à 38 M€ en 2003, cette franchise sera de 30 M€ en 2004, 23 M€ en 2005 avant de disparaître en 2006.

Les totaux des comptes d'actif et de passif relatifs au SAAD sont présentés au bilan du Groupe respectivement sous les rubriques "Comptes d'actif des services annexes" et "Comptes de passif des services annexes" (cf. note 31).

4-4 ÉCARTS D'ACQUISITION

	VALEUR BRUTE	AMORTISSEMENTS	VALEUR NETTE
31 décembre 2002	435	(113)	322
Dotations aux amortissements		(24)	(24)
Entrées de périmètre	19		19
Sorties de périmètre	(63)	12	(51)
Écarts de conversion	(4)	2	(2)
31 décembre 2003	387	(123)	264

Les principaux écarts d'acquisition nets au 31 décembre 2003 concernent :

- ▶ le sous-groupe Keolis pour 152 M€ (144 M€ au 31 décembre 2002), la variation provenant notamment de l'acquisition de Busslink ;
- ▶ le sous-groupe Geodis pour 69 M€ (78 M€ au 31 décembre 2002),

- ▶ le sous-groupe Ermewa pour 14 M€ (59 M€ au 31 décembre 2002), la variation provenant de la cession partielle des titres (intégration proportionnelle au 1^{er} janvier 2003) et de l'ajustement de l'écart d'acquisition dans le cadre de la revue de la juste valeur des actifs et des passifs.

4-5 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 DÉCEMBRE 2002	ACQUISITION/ DOTATIONS	CESSIONS/ REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	MISES EN SERVICE	ÉCART DE CONV.	31 DÉCEMBRE 2003
Valeurs brutes							
Concessions, brevets et droits similaires et logiciels	191	13	(5)	(52)	15	(1)	161
Fonds de commerce	112	2	(1)	(9)	-	(8)	96
Autres immobilisations incorporelles	82	11	(3)	(32)	(1)	-	57
Total des valeurs brutes	385	26	(9)	(93)	14	(9)	314
Amortissements							
Concessions, brevets et droits similaires	142	31	(5)	(45)	-	(1)	122
Fonds de commerce	36	8	(1)	(4)	-	(4)	35
Autres immobilisations incorporelles	26	7	(2)	(13)	-	-	18
Total des amortissements	204	46	(8)	(62)	-	(5)	175
Valeurs nettes	181	(20)	(1)	(31)	14	(4)	139

Les principales acquisitions concernent les investissements en logiciels chez Geodis (4 M€) et chez Cegetel SAS pour 9 M€.

Les variations de périmètre proviennent du passage en intégration proportionnelle du groupe Ermewa (- 10 M€) et du passage en mise en équivalence de Cegetel SAS (- 27 M€).

4-6 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 DÉCEMBRE 2002	ACQUISITION/ DOTATIONS	CESSIONS/ REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	MISES EN SERVICE	ÉCART DE CONV.	31 DÉCEMBRE 2003
Valeurs brutes							
Terrains	1 469	13	(14)	3	33	-	1 504
Constructions	7 474	112	(85)	(55)	223	(2)	7 667
Installations techniques, matériel et outillage	2 566	85	(18)	(657)	130	(1)	2 105
Matériel de transport ferroviaire	17 429	55	(153)	(61)	1 181	-	18 451
Matériel de transport routier	901	61	(84)	71	-	-	949
Matériel de transport maritime	145	-	-	-	-	-	145
Autres immobilisations corporelles	802	161	(51)	(32)	(33)	(5)	842
Immobilisations en cours	1 654	1 595	-	(70)	(1 548)	-	1 631
Total des valeurs brutes	32 440	2 082	(405)	(801)	(14)	(8)	33 294
Amortissements							
Terrains	53	9	-	-	-	-	62
Constructions	2 971	262	(45)	(27)	-	-	3 161
Installations techniques, matériel et outillage	1 397	210	(13)	(255)	-	(1)	1 338
Matériel de transport ferroviaire	10 712	696	(167)	1	-	-	11 242
Matériel de transport routier	675	79	(84)	41	-	-	711
Matériel de transport maritime	58	7	-	-	-	-	65
Autres immobilisations corporelles	430	124	(77)	(6)	-	(4)	467
Total des amortissements	16 296	1 387	(386)	(246)	-	(5)	17 046
Valeurs nettes	16 144	695	(19)	(555)	(14)	(3)	16 248

Les principales variations de périmètre sont liées aux changements de méthode de consolidation d'Ermewa pour - 102 M€ et de Cegetel SAS pour - 537 M€. Les autres variations de périmètre proviennent essentiellement de l'entrée de Buslink (+ 64 M€).

Les investissements de l'exercice 2003 sont constitués par :

- ▶ l'acquisition et la rénovation du matériel ferroviaire pour 1 182 M€, notamment : rames TGV duplex (242 M€), rames TGV Est Européen (28 M€), rames TER (408 M€) et Transilien (37 M€), locomotives Fret (127 M€) par la société mère ;
- ▶ les aménagements et les agencements effectués dans les gares et les bâtiments (infrastructures

liées à l'ouverture de la nouvelle ligne TGV Est, rénovation de la Gare Marseille Saint-Charles...) pour un total de 447 M€ chez la société mère ;

- ▶ l'acquisition et la rénovation de matériel de transport ferroviaire par les filiales Fret pour 43 M€ et d'autres matériels de transport pour 74 M€ (notamment 40 M€ chez Keolis) ;
- ▶ l'acquisition de biens immobiliers (terrains, immeubles et agencements) pour 68 M€ (notamment pour 27 M€ chez Geodis) ;
- ▶ l'acquisition d'équipements en relation avec le développement dans les accès clients et le haut débit chez Cegetel SAS pour 86 M€ ;
- ▶ l'acquisition à EDF de la concession correspondant au suréquipement de Saint-Pierre de Marèges par la SHERM pour 27 M€.

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

	31 DÉCEMBRE 2003		31 DÉCEMBRE 2002	
	VALEUR BRUTE	AMORT.	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
Terrains	33		33	35
Constructions	371	136	235	210
Matériel ferroviaire	4 169	2 530	1 639	1 664
Matériel de transport maritime	91	14	77	84
Matériel de transport autres	105	61	44	17
Autres immobilisations	102	9	93	103
TOTAL	4 871	2 750	2 121	2 113

FICHER COMPTABLE DES IMMOBILISATIONS DE LA MAISON MÈRE

La SNCF dispose d'un fichier comptable de ses immobilisations représentatif de son patrimoine y compris les biens faisant l'objet depuis 1997 de divergences d'interprétation de la loi n° 97-135 du 13/02/97 et de ses décrets d'application.

Depuis 1999, la Commission Nationale de Répartition des Actifs analyse les quatre principales natures de désaccord constatées avec Réseau Ferré de France concernant les terrains fret (lots CM4), les logements, les cours voyageurs des gares et le découpage en volume des bâtiments. La valeur de ces biens figure actuellement dans les immobilisations de l'entreprise.

La SNCF a proposé en 2001 à RFF un mécanisme de traduction financière des arbitrages rendus sur la dévolution des actifs qui consiste à rémunérer toute sortie ou entrée des immobilisations à un prix au moins égal à la valeur nette comptable des biens dans le bilan de l'entreprise. À ce jour, ce mécanisme de compensation financière n'a pas été approuvé.

Un rapport sur la répartition des actifs entre RFF et la SNCF, demandé par les ministères de tutelle, a été remis le 2 janvier 2004. Les modalités de mise en œuvre des principes de répartition précisés dans ce rapport et leurs conséquences financières et comptables sont à l'étude.

4-7 CRÉANCE SUR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

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

La créance sur RFF a été constituée ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de natures de taux en tous points identiques à celle de la dette

de l'entreprise après contrats d'échange arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'euros.

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

Par ailleurs, les postes de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie.

Ce flux est constaté dans les comptes de l'entreprise sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré dans le compte de résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

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

STRUCTURE PAR ÉCHÉANCES APRÈS PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Échéances à :		
Moins d'un an	1 776	1 692
Plus d'un an et moins de 5 ans	5 865	6 443
Plus de 5 ans	2 393	3 673
Total	10 034	11 808
Intérêts courus non échus	297	393
TOTAL GÉNÉRAL	10 331	12 201

STRUCTURE PAR DEVISES APRÈS PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS ET HORS INTÉRÊTS COURUS NON ÉCHUS

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Euro	8 940	10 631
Franc suisse	794	852
Livre Sterling	300	325
Total	10 034	11 808

**STRUCTURE PAR TAUX APRÈS PRISE EN COMPTE
DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS ET HORS INTÉRÊTS COURUS NON ÉCHUS**

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Taux fixe	7 138	8 760
Taux variable	2 896	3 048
TOTAL	10 034	11 808

4-8 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

	31 DÉCEMBRE 2003		31 DÉCEMBRE 2002	
	MONTANTS BRUTS	AMORTS PROVISIONS	MONTANTS NETS	MONTANTS NETS
Titres de participation non consolidés	388	(39)	349	388
Créances rattachées à des participations ⁽¹⁾	297	-	297	290
Prêts	123	(30)	93	15
Dépôts versés ⁽²⁾	315		315	82
Autres immobilisations financières	130		130	67
TOTAL	1 253	(69)	1 184	842

(1) Prêts attribués aux filiales HLM non consolidées dans le cadre du financement 1 % logement.

(2) Dépôts à moins de trois mois à l'origine.

Les titres de participation non consolidés se décomposent comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003			31 DÉCEMBRE 2002	
	% D'INTÉRÊT	CAPITAUX PROPRES	RÉSULTAT	VALEUR NETTE DES TITRES	VALEUR NETTE DES TITRES
SICF	100 %	472	27	289	289
SOCRIF	99,77 %	85	1	-	-
Activité maritime Ermewa ⁽¹⁾	100 %			20	26
Autres titres de participation non consolidés				40	73
TOTAL				349	388

(1) L'activité maritime d'Ermewa étant en cours de cession, cette activité a été présentée en "titres non consolidés" sur la base de la valeur estimée de revente au 31 décembre 2003.

Ermewa maritime (au 31 décembre 2003)

Actif net immobilisé	110	Capitaux propres	20
Actif net circulant	10	Provisions pour risques et charges	16
Trésorerie	5	Dettes financières	76
		Dettes d'exploitation	13
Total Actif	125	Total Passif	125

Les sous-groupes SICF et SOCRIF ne sont pas consolidés compte tenu des limitations réglementaires applicables aux sociétés anonymes d'HLM, en ce qui concerne l'appropriation des résultats :

- ▶ le bonus de liquidation pouvant revenir aux actionnaires est plafonné à 50 % de la valeur nominale des titres détenus,
- ▶ les résultats distribuables sont annuellement limités à 5 % du capital.

Au 31 décembre 2003, les bilans sont les suivants en M€) :

Sous-groupe SICF (au 31 décembre 2003)

Actif net immobilisé	1 943	Capitaux propres	472
Actif net circulant	324	(dont résultat net 27 M€)	
Comptes de régularisation	1	Provisions pour risques et charges	132
		Dettes financières	1 450
		Autres dettes	81
		Comptes de régularisation	133
Total Actif	2 268	Total Passif	2 268

Sous-groupe SOCRIF (au 31 décembre 2003)

Actif net immobilisé	81	Capitaux propres	85
Actif net circulant	10	(dont résultat net 1 M€)	
		Dettes	6
Total Actif	91	Total Passif	91

4-9 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

	31 DÉCEMBRE 2003		31 DÉCEMBRE 2002	
	% D'INTÉRÊT	RÉSULTAT	TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE	TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE
Cegetel SAS ⁽¹⁾	35,00 %	-	188	
Eurofima	24,35 %	7	148	156
Groupe FRP	20,00 %	(1)	3	4
SNCM ⁽²⁾	6,98 %	2	-	-
Filiales Groupe Geodis		-	11	11
Filiales Groupe Keolis		-	1	1
Filiales Groupe STVA ⁽³⁾		2	28	29
Groupe Systra	35,80 %	-	18	18
Novatrans	37,11 %	(2)	3	5
Autres titres		5	3	1
TOTAL		13	403	225

(1) Cette entité est mise en équivalence au 31 décembre 2003

(2) Déconsolidée au 31 décembre 2003

(3) Incluant la filiale Transfesa

L'évolution des titres mis en équivalence s'analyse comme suit :

	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Solde en début de l'exercice	225	366
Quote-part de résultats	13	(2)
Effet de l'intégration globale du Groupe Keolis	-	(50)
Effet de l'intégration globale du Groupe Ermewa	-	(89)
Effet de la mise en équivalence de Cegetel SAS	188	-
Autres variations de périmètre	(10)	5
Variation des quotes-parts de situation nette négative (provision pour risques et charges)	2	(1)
Dividendes versés	(5)	(8)
Variations de change	(10)	3
Prises de participations et augmentations de capital		1
Solde à la clôture	403	225

4-10 STOCKS ET EN-COURS

	31 DÉCEMBRE 2003			31 DÉCEMBRE 2002
	BRUT	PROVISION	NET	NET
Matières premières	580	223	357	384
Autres fournitures	36	1	35	37
En-cours de production	123	0	123	103
Total	739	224	515	524

4-11 CRÉANCES D'EXPLOITATION

	31 DÉCEMBRE 2003		31 DÉCEMBRE 2002	
	MONTANTS BRUTS	PROVISIONS	MONTANTS NETS	MONTANTS NETS
Clients et comptes rattachés	3 220	(220)	3 000	3 268
Avances et acomptes versés sur commandes	53		53	58
Créances sociales	53		53	47
Créances sur l'État et collectivités	930		930	996
Autres créances d'exploitation	733	(160)	573	558
Comptes de régularisation	232		232	346
TOTAL	5 222	(380)	4 841	5 273

La variation du poste "Clients et comptes rattachés" inclut la variation liée à la méthode de consolidation de Cegetel SAS pour 236 M€.

4-12 TRÉSORERIE

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Échéances à plus de trois mois de l'origine et/ou soumis à risque de taux	251	158
Obligations françaises et étrangères	176	72
Titres de créances négociables à moyen terme	75	86
Échéances à plus de trois mois de l'origine et sans risque de taux	1 171	1 667
Titres de créances négociables (TCN)	697	1 345
OPCVM	266	255
Pensions de TCN	114	40
Placements en devises	94	27
Intérêts courus non échus	10	1
Disponibilités	496	494
Total trésorerie	1 928	2 320

Seules les Valeurs Mobilières de Placement à échéance, dès l'origine, inférieure ou égale à trois mois, entrent dans la définition de la trésorerie retenue pour l'élaboration du tableau de flux de trésorerie.

4-13 CAPITAUX PROPRES

La variation des capitaux propres consolidés (part du groupe) s'analyse de la façon suivante :

	CAPITAL	CHANGEMENT DE METHODE	RÉSERVES ET RÉSULTATS	ÉCART DE CONVERSION	TOTAL PART DU GROUPE
Au 31 décembre 2001	4 271		(71)	16	4 216
Variation des écarts de conversion				1	1
Résultat net consolidé part du groupe			63		63
Au 31 décembre 2002	4 271	-	(8)	17	4 280
Provisions / grosses réparations ⁽¹⁾		(1 310)			(1 310)
Provisions / médailles du travail ⁽¹⁾		(34)			(34)
Variation des écarts de conversion				(16)	(16)
Résultat net consolidé part du groupe			11		11
Au 31 décembre 2003	4 271	(1 344)	3	1	2 931

(1) cf. Comparabilité des comptes (note 2)

4-14 INTÉRÊTS MINORITAIRES

	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Montant à l'ouverture	328	220
Distribution de dividendes	(6)	(7)
Variation de l'écart de conversion	(2)	(4)
Variations de périmètre	(4)	64
Augmentation de capital		19
Part des intérêts minoritaires dans le résultat ⁽¹⁾	55	30
Changement de méthode Télécom Développement	(161)	
Autres		6
Montant à la clôture	210	328

(1) La part des minoritaires dans le résultat 2003 concerne essentiellement Cegetel SAS (22 M€), Keolis (14 M€) et Geodis (17 M€).

Au 31 décembre 2003, les intérêts minoritaires concernent principalement Keolis (88 M€) et Geodis (89 M€).

4-15 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 DÉCEMBRE 2002	CHANGEMENT DE METHODE	DOTATIONS	DIMINUTIONS DE L'EXERCICE		VARIATION DE PÉRIMÈTRE ET RECLASSEMENT	31 DÉCEMBRE 2003
				PROVISION UTILISÉE	PROVISION DEVENUE SANS OBJET		
Risques fiscaux, URSSAF et douaniers ⁽¹⁾	147		5	(3)	(10)	(9)	130
Risques environnementaux ⁽²⁾	144		14	(28)			130
Caducité et grosses réparations ⁽³⁾	166	1 310	170	(190)		20	1 476
Litiges ⁽⁴⁾	294		129	(39)	(20)	(12)	352
Rentes accidents du travail et divers	167		8	(1)		13	187
Restructurations ⁽⁵⁾	68		16	(19)		(27)	38
Risques filiales ⁽⁶⁾	15		5	(4)			16
Autres ⁽⁷⁾	126	34	46	(16)	(7)	7	190
TOTAL	1 127	1 344	393	(300)	(37)	(8)	2 519

(1) La société mère provisionne par mesure de prudence les redressements fiscaux et URSSAF contestés correspondant principalement aux éléments suivants :

- ▶ Dégrevements de taxe professionnelle 1991 à 1993 à reverser 17 M€
- ▶ Litiges URSSAF 66 M€

(2) Ces risques concernent principalement les éléments suivants chez la maison mère :

- ▶ dépollution et mise en conformité des sites de stockage d'hydrocarbures 32 M€
- ▶ coûts liés à l'amiante : 98 M€

(3) Ce poste inclut notamment 1 310 M€ de provisions pour grosses réparations constituées au 1^{er} janvier 2003 chez la maison mère, 51 M€ chez France Wagons au titre du plan de révision des wagons ainsi que les amortissements de caducité des centrales électriques en concession du groupe SHEM (39 M€).

(4) Cette rubrique comprend principalement les risques liés à des contentieux juridiques et les risques contractuels vis-à-vis de RFF.

(5) La diminution de ce poste provient notamment du reclassement en "rentes, accidents du travail et divers" de la provision pour départ des salariés de Züst Ambrosetti.

(6) Ce poste comprend essentiellement les valeurs de mise en équivalence négatives, notamment dans le groupe Geodis.

(7) Une provision pour médaille du travail de 34 M€ a été constituée dans les comptes de la maison mère au 1^{er} janvier 2003.

4-16 ENGAGEMENTS DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE

Les engagements de retraite, de prévoyance et assimilés évalués selon la méthode des unités de crédit projetées sont les suivants en M€ :

	MONTANT DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2003	MONTANT DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2002
Retraite des personnels	4 481	4 102
Prévoyance	1 187	1 166
Rentes accident du travail (retraités et veuves)	572	566
Total engagements hors bilan	6 240	5 834

Les principales hypothèses d'évaluation retenues au 31 décembre 2003 sont les suivantes :

Taux d'actualisation brut	5 %
Taux d'inflation	2 %
Table de mortalité	Table masculine SNCF complétée avec la table INSEE 94-96 avant 55 ans et avec TV8890 après 100 ans
Taux d'accroissement brut des salaires	2,5 %
Taux d'accroissement brut des pensions et des prestations de prévoyance	2,5 %

La hausse du taux d'inflation (2 % contre 1,8 % fin 2002) a un effet sensible sur l'évolution des engagements.

Engagements de retraite

Les engagements de retraite résultent principalement de la loi du 21 juillet 1909, définissant le régime particulier des agents de la SNCF, et de l'article 30 du cahier des charges de la SNCF définissant, depuis le 1^{er} janvier 1970, les conditions de prise en charge par l'État de l'équilibre financier du régime.

En effet, en contrepartie du versement par la SNCF de cotisations "normalisées" à la caisse des retraites, l'État assure l'équilibre financier du régime de retraite. Le taux de cotisation "normalisé" est déterminé sur la base de la population des cotisants et des pensionnés de la SNCF, corrigée de son déséquilibre démographique par rapport à celle des régimes de retraite de droit commun. Ce taux de cotisation a été régulièrement révisé jusqu'en 1990.

Le décret du 27 février 1991 le fixe à 36,29 % de la masse salariale, se répartissant entre 7,85 % pour la part salariale et 28,44 % pour la part patronale.

Toutefois, les nouveaux avantages propres au régime SNCF, créés depuis 1990 par rapport au régime de référence, sont à la charge de la SNCF et de ses salariés. Les différents avantages créés portent sur la définition de l'assiette des pensions liquidables (intégrations successives de points d'indemnité de résidence, mise en place du nouveau système de rémunération) et sur le relèvement du niveau minimum des pensions. L'engagement de l'entreprise porte sur ces nouveaux avantages.

Engagements de prévoyance

L'entreprise assure elle-même le service des prestations de prévoyance au bénéfice des actifs et des retraités via la caisse de prévoyance de la SNCF et la caisse de prévoyance des cadres supérieurs de la SNCF.

Ces prestations concernent le remboursement des frais de maladie, l'allocation hébergement temporaire, l'allocation de fin de carrière et l'allocation décès. Une partie de ces garanties entre dans le mécanisme de la péréquation nationale au titre du régime santé de la Sécurité Sociale.

En conséquence, seules les garanties complémentaires maladie, l'allocation hébergement temporaire, l'allocation de fin de carrière et l'allocation décès sont à la charge de la SNCF. Elles constituent le régime de prévoyance des agents sous statut SNCF qui est financé à travers les cotisations salariales et patronales au titre des actifs et des retraités venant au-delà des cotisations de péréquation nationale.

Rentes accident du travail

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité et à ses retraités.

Les rentes servies aux retraités ou aux conjoints survivants sont considérées par la SNCF comme un complément de retraite. En conséquence, la valeur actuelle probable de ces compléments de retraite est portée en engagements hors bilan.

Les rentes viagères d'accidents du travail servies aux agents en activité sont considérées comme un supplément de rémunération. La valeur actuelle

probable de ces rentes fait l'objet d'une provision pour charges (81 M€ au 31 décembre 2003).

Charges de l'exercice 2003 au titre des engagements de retraite et de prévoyance

L'évolution des engagements au cours de l'exercice 2003 résulte :

- ▶ d'une part d'un phénomène mécanique :
 - coût financier lié à la perte d'une année d'actualisation,
 - coût des droits acquis lié à l'acquisition d'une année d'ancienneté supplémentaire,
 - paiement des prestations,
 - versement des cotisations salariales.
- ▶ d'autre part des changements survenus en cours d'année :
 - amendement des régimes,
 - écarts actuariels liés à des changements d'hypothèses ou relatifs à des écarts entre les hypothèses retenues et leur réalisation effective au cours de l'année.

L'amendement pris en compte dans la charge de retraite 2003 concerne l'intégration en 2003 d'un demi point d'indemnité de résidence dans l'assiette des pensions liquidables.

L'analyse chiffrée de ces différentes évolutions est présentée ci-après en M€ :

	RETRAITE	PRÉVOYANCE	RENTES	TOTAL
Engagements à fin 2002	4 102	1 166	566	5 834
Coût financier	205	58	29	292
Coût des droits acquis	75	23	-	98
Prestations	(279)	(86)	(62)	(427)
Cotisations salariales	-	9	-	9
Amendements	292	-	-	292
Écarts actuariels	86	17	39	142
Engagements à fin 2003	4 481	1 187	572	6 240

Effets estimés de l'application de la méthode préférentielle préconisée par le règlement 99-02

	IMPACT EN M€
Provisions pour risques et charges	4 879
Capitaux propres au 1 ^{er} janvier 2003	(4 653)
Résultat au 31 décembre 2003	(226)
Capitaux propres au 31 décembre 2003	(4 879)

Si la totalité des engagements nets était provisionnée, comme indiqué à titre de méthode préférentielle par le règlement 99-02 relatif aux règles et méthodes de consolidation, les engagements de retraite et avantages similaires, les impacts sur les comptes du Groupe SNCF seraient les suivants :

Les hypothèses et méthodes retenues pour cette estimation sont les suivantes :

- amortissements des effets des amendements au titre des droits non définitivement acquis de manière linéaire sur l'espérance de vie résiduelle du Groupe, soit 13,5 ans dans le cas du régime de retraite,

- étalement des écarts actuariels, qu'ils résultent de changements d'hypothèses ou des écarts entre les hypothèses retenues et leur réalisation effective, selon le principe du corridor. Cette méthode d'amortissement des écarts actuariels, consiste à reconnaître les écarts actuariels uniquement lorsqu'ils excèdent, en valeur absolue, 10 % de la valeur la plus élevée entre le montant des engagements et la valeur des éventuels actifs financiers. La fraction excédant cette limite de 10 % est alors étalée sur l'espérance de vie active résiduelle des bénéficiaires du régime. Cet étalement débute l'exercice suivant celui de la survenance des écarts actuariels.

L'écart entre l'engagement total au 31 décembre 2003 et la provision pour risques et charges qui résulterait de l'application de la méthode préférentielle du règlement 99-02 s'analyserait ainsi :

	IMPACT EN M€
Provisions pour risques et charges	4 879
Écarts actuariels non reconnus	1 042
Amendements sur services passés non reconnus	319
Engagement au 31 décembre 2003	6 240

4-17 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

Les emprunts et dettes financières inscrits au bilan en "Emprunts et Dettes Financières" sont constitués des emprunts à long terme émis par le Groupe (hors service annexe d'amortissement de la dette de la maison mère), des dettes liées aux opérations de location financement réalisées par le Groupe, et des dettes de trésorerie.

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Dettes financières à long terme (A)	14 973	16 623
Emprunts obligataires	12 219	13 927
Autres emprunts à long terme	2 309	2 209
Intérêts courus non échus	445	487
Dettes de trésorerie	1 635	2 074
Billets de trésorerie	939	1 161
EMTN	60	100
Dépôts reçus	154	248
Autres emprunts	101	52
Découverts bancaires	377	512
Emprunts en devises	3	-
Intérêts courus non échus	1	1
DETTES HORS LOCATION FINANCEMENT	16 608	18 697
Dettes de location financement (B)	3 563	4 058
Location financement	3 546	4 030
Intérêts courus non échus	17	28
DETTES FINANCIÈRES	20 171	22 755
Dont dettes financières long terme (A)+(B)	18 536	20 681

DETTES FINANCIÈRES LONG TERME

Structure par échéances des dettes financières long terme, y compris dettes de location financement, après prise-en-compte des instruments financiers dérivés

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Échéances à moins d'un an	3 403	1 790
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	8 461	11 537
Échéances à plus de 5 ans	6 557	6 970
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)
Dettes financières long terme hors intérêts courus	18 074	20 165
Intérêts courus non échus	462	516
Dettes financières long terme	18 536	20 681

Structure par devises et par taux des dettes financières long terme, y compris dettes de location financement, après prise en compte des instruments financiers dérivés, et hors intérêts courus non échus

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Euro	16 575	18 305
Franc suisse	432	1 512
Livre Sterling	1 353	409
Autres	61	71
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	18 074	20 165
Dont par taux :		
Taux fixe	12 141	14 465
Taux variable	6 280	5 832
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)

DETtes FINANCIÈRES LONG TERME NETTES DE LA CRÉANCE SUR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

La structure de la créance sur RFF est décrite en note 7.

Structure par échéances des dettes financières nettes long terme, y compris dettes de location financement, après prise en compte des instruments financiers dérivés

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Échéances à moins d'un an	1 627	98
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	2 596	5 094
Échéances à plus de 5 ans	4 164	3 297
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)
Dettes financières nettes long terme hors intérêts courus non échus	8 040	8 357
Intérêts courus non échus	165	123
Dettes financières nettes long terme	8 205	8 480

Structure par devises et par taux des dettes financières nettes à long terme, y compris les dettes de location financement, après prise en compte des instruments financiers dérivés, et hors intérêts courus non échus

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Euro	7 635	7 675
Franc suisse	577	659
Autres	175	155
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)
Dettes financières nettes long terme hors intérêts courus non échus	8 040	8 357
Dont par taux :		
Taux fixe	5 903	5 707
Taux variable	2 484	2 782
Neutralisation effet contrats d'échange	(347)	(132)

DETtes DE TRÉSORERIE PAR ÉCHÉANCE

Seules les dettes de trésorerie, à échéance dès l'origine inférieure ou égale à trois mois, entrent dans la définition de la trésorerie retenue pour l'élaboration du tableau de flux de trésorerie.

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Inférieures ou égales à 3 mois à l'origine	1 496	1 537
Billets de trésorerie	879	747
Découverts bancaires	377	512
Dépôts reçus	145	226
Emprunts en devises	3	
Autres emprunts	92	52
Supérieures ou égales à 3 mois à l'origine	139	537
Billets de trésorerie	60	414
EMTN	60	100
Dépôts reçus	9	8
Autres emprunts	9	14
Intérêts courus non échus	1	1
Dettes de trésorerie	1 635	2 074

ENDETTEMENT NET DE GESTION DU GROUPE

Le Groupe gère son endettement net par référence à un endettement notionnel agréé par l'actionnaire. En partant des soldes du bilan, l'endettement net de gestion du Groupe se présente comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Dettes financière LT	14 973	16 623
ICNE	445	487
Dettes financières LT hors ICNE	14 528	16 136
Créances sur RFF hors ICNE	(10 034)	(11 808)
Dette de location financement hors ICNE	3 546	4 030
Effet des contrats d'échange	347	132
Dettes financières nettes (a)	8 387	8 490
Trésorerie nette à moins d'un an (b)	(161)	(72)
Endettement net (a) + (b)	8 226	8 418

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Trésorerie nette à moins d'un an		
Dettes de trésorerie	1 635	2 073
VMP hors ICNE	(1 422)	(1 825)
Dépôts versés	(315)	(83)
Prêts aux filiales	(16)	(16)
Découverts bancaires	(39)	(199)
Autres	(4)	(22)
Équivalent trésorerie à moins d'un an (b)	(161)	(72)

4-18 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains de ses emprunts, le Groupe a conclu des swaps de devises. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2003 sont détaillés ci-dessous :

	ENGAGEMENTS REÇUS (EN DEVICES)	ENGAGEMENTS DONNÉS (EN EUROS)
Euro	495	492
Couronne danoise	400	54
Dollar américain	1 389	1 380
Dollar australien	43	23
Dollar canadien	100	63
Dollar de Hong-Kong	672	84
Dollar néo-zélandais	100	50
Franc suisse	200	124
Livre Sterling	726	1 162
Yen	80 500	620

Achats à terme de devises

	DEVICES
Livre Sterling	23 MGBP
Franc suisse	100 MCHF

Options sur devises

	31 DÉCEMBRE 2003
Achat call Euro	135 M€
Vente put Euro	93 M€

INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des swaptions.

Les en-cours de ces swaps et swaptions, représentés par leur en-cours notionnel sont les suivants :

	DETTE NETTE LONG TERME	DETTE NETTE COURT TERME
Swaps receveurs de taux fixe	3 994	1 142
Swaps payeurs de taux fixe	6 236	874
Swaps payeurs de taux variable	99	
Swaps d'index	2 666	
Vente de swaptions	3 065	
Achats de floor	100	

INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Dans le cadre de ses activités courantes, la société mère intervient sur le marché des instruments de couverture liés aux produits pétroliers afin d'optimiser le coût d'approvisionnement en carburant. Au 31 décembre 2003, la société mère ne possède pas d'engagement sur matières premières. Les transactions 2003 sont échues fin 2003.

GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

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

LES PLACEMENTS FINANCIERS

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, "commercial paper"), de prises en pension de valeurs du trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placements pour chacune d'elle.

LES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux et de change naissant

de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

VALEUR DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2003 diffèrent selon la nature des instruments concernés :

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2003 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2003 auprès des établissements financiers contreparties de l'entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré a été déterminée suivant un modèle de valorisation utilisé par l'entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marché ainsi estimées au 31 décembre 2003 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

	VALEUR DE MARCHÉ ESTIMÉE (HORS INTÉRÊTS COURUS) AU 31/12/2003	RENTABILITÉ (PRIMES - VALEURS DE MARCHÉ) AU 31/12/2003
Gestion du risque de change		
Swaps de devises	(292)	
Options de devises	6	2
Gestion du risque de taux		
Swaps de taux	(156)	
Options	(4)	9

TITRISATION DES CRÉANCES

Le Groupe a procédé à des cessions de créances en faveur de tiers sous la forme d'un programme de titrisation de créances commerciales qui a contribué à diminuer l'endettement global du Groupe de 118 M€.

4-19 DETTES D'EXPLOITATION

Les comptes de régularisation passif sont constitués au 31 décembre 2003 des subventions d'investissement nettes pour 2 433 M€ (+ 354 M€ en 2003) et de produits constatés d'avance liés à l'activité.

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Fournisseurs et comptes rattachés	2 758	2 718
Avances et acomptes reçus sur commandes	119	109
Dettes sociales	1 151	1 021
Dettes sur l'État et collectivités	2 122	1 934
Impôts différés passif	35	61
Autres dettes d'exploitation	955	1 249
Comptes de régularisation	3 858	3 413
TOTAL	10 998	10 505

4-20 CHIFFRE D'AFFAIRES

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Voyageurs - Transport Longue distance	5 166	5 224
Voyageurs - Transport public	6 136	5 640
Transport de marchandises	6 287	6 345
Infrastructure et valorisation du patrimoine, du savoir-faire et divers	4 934	4 967
TOTAL	22 523	22 176

4-21 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Achats (y compris variation de stocks)	3 140	3 131
Sous-traitance	2 647	2 768
Locations	790	598
Péages ⁽¹⁾	1 947	2 129
Autres charges externes	2 281	2 218
TOTAL	10 805	10 844

(1) Péages facturés par Réseau Ferré de France et par Eurotunnel

4-22 SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Aide au transport combiné	-	17
Subventions à caractère social	21	33
Autres subventions d'exploitation	22	39
TOTAL	43	89

4-23 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Charges de personnel	10 051	9 750
<i>Dont participation des salariés</i>	18	15
Effectifs moyens équivalent temps plein	243 944	242 163

Les effectifs du Groupe SNCF augmentent faiblement (+ 0,7 %). La baisse des effectifs de la maison mère (- 3 616 salariés) est compensée par l'entrée chez Keolis de Busslink (+ 3 329 salariés) et l'augmentation de l'effectif des autres sociétés de Keolis (+ 2 558 salariés).

Les rémunérations allouées aux membres des organes de direction et d'administration de la maison mère s'élèvent à 1,8 M€ en 2003 (contre 1,2 M€ en 2002).

4-24 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS D'EXPLOITATION

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Dotations nettes aux amortissements	(1 193)	(1 033)
Dotations nettes aux provisions	(157)	(133)
Immobilisations	(18)	(3)
Actif circulant	(51)	(99)
Risques et charges	(88)	(31)
TOTAL	(1 350)	(1 166)

Les principales variations s'expliquent par :

- ▶ le changement de méthode de consolidation de Ermewa (37 M€),
- ▶ une adaptation du plan d'amortissement de certaines locomotives Fret (24 M€),
- ▶ l'augmentation des biens mis en service (67 M€).

4-25 RÉSULTAT FINANCIER

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Charges nettes sur gestion de la dette et de la trésorerie	(410)	(328)
Gains nets sur opérations de location financement ⁽¹⁾	93	2
Revenus des titres non consolidés	6	5
Autres charges et produits financiers ⁽²⁾	40	1
TOTAL	(271)	(320)

(1) dont gains sur opérations de QTE lease : 89 M€

(2) dont 36 M€ d'effet positif sur le Franc Suisse (sur titres Eurofima) dûe à une forte variation du CHF

La SNCF a finalisé en 2003 cinq opérations de "QTE lease" pour un montant total de 1 542 M USD.

Le QTE Lease consiste à donner en location des actifs technologiques constitués sous la forme d'un réseau à un bailleur américain, lequel nous les redonne immédiatement en location pour une durée de 16 ans maximum. Les actifs en question sont l'ensemble des équipements de vente et de réservation de billets de la SNCF.

À l'issue de ces 16 ans la SNCF peut choisir entre deux options. La première est l'exercice par la SNCF

d'une option d'achat des droits résiduels de location à un prix prédéterminé, qui lui permet de maintenir son bénéfice initial. La deuxième option consiste à laisser le matériel au bailleur américain qui l'exploitera ensuite pour son propre compte.

Le bailleur est constitué sous la forme d'un "trust" américain, entité spécialement créée pour cette opération, qui ne peut agir autrement que dans le but de cette opération et qui est fiscalement transparent.

Durant toute la durée initiale de l'opération (16 ans), l'ensemble des flux payés ou reçus dans le cadre du lease s'équilibre et n'a pas de répercussion sur les comptes hormis la constatation du bénéfice net sur l'exercice de réalisation de l'opération. Ce bénéfice correspond à la rétrocession d'une partie du report d'impôt obtenu par l'investisseur.

L'usage, le remplacement, le fonctionnement ou la définition des matériels et logiciels n'est en rien affecté. Les risques supportés par la SNCF se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et à ceux engendrés par la législation française. Ceux liés à l'évolution de la législation fiscale américaine sont intégralement supportés par l'investisseur.

4-26 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Plus values sur cessions d'actifs	306	186
▶ Cession de titres	231	
▶ Cessions d'autres actifs	75	186
Redressements fiscaux et sociaux	11	33
Risques sur contrats	(33)	(29)
Coût des réorganisations	(39)	(12)
Impact net du redéploiement du Sernam		159
Provisions liées à des risques environnementaux	(3)	(42)
Autres éléments	(12)	2
TOTAL	230	297

4-27 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

ANALYSE DE LA CHARGE D'IMPÔT

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
(Charge) d'impôt courant	(31)	(29)
(Charge)/produit d'impôt différé	(3)	(8)
(Charge)/produit total d'impôt	(34)	(37)

La charge d'impôt courant concerne principalement Keolis (17 M€), Geodis (10 M€) et Ermewa (4 M€).

TAUX EFFECTIF D'IMPÔT

Le calcul d'un taux effectif d'impôt n'est pas pertinent en raison du montant du report déficitaire du périmètre d'intégration fiscale de la SNCF qui n'est pas reconnu.

ACTIFS D'IMPÔT NON CONSTATÉS

Depuis le 1^{er} juillet 1988, la SNCF a opté pour le régime de l'intégration fiscale. Au 31 décembre 2003, les filiales intégrées fiscalement sont au nombre de 37. Les principales sont : SHEMA, Seafrance, SNCF Participations et France Wagons.

IMPÔTS DIFFÉRÉS COMPTABILISÉS

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Impôts différés actif	(23)	(67)
Impôts différés passif	35	61

Les actifs d'impôt différé proviennent essentiellement de Keolis (21 M€).

La diminution des impôts différés actif est liée au changement de méthode de consolidation de Cegetel SAS (- 42 M€).

Les impôts différés passif concernent principalement Ermewa (25 M€) et STVA (4 M€).

Le report déficitaire de l'entreprise au 31 décembre 2003 s'élève à :

- ▶ 3 518 M€ au titre des amortissements réputés différés antérieurs à l'intégration fiscale,
- ▶ 8 248 M€ au titre des amortissements réputés différés du Groupe d'intégration fiscale,
- ▶ 221 M€ au titre des moins values long terme du Groupe d'intégration fiscale.

4-28 INFORMATIONS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ

Le tableau ci-après présente la répartition des principaux agrégats opérationnels en fonction des branches représentatives de l'activité du Groupe SNCF :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Voyageurs – Transport Public		
Chiffre d'affaires	6 136	5 640
Excédent brut d'exploitation	693	622
Résultat d'exploitation	237	213
Voyageurs – Transport Longue Distance		
Chiffre d'affaires	5 166	5 224
Excédent brut d'exploitation	645	587
Résultat d'exploitation	257	237
Transport de marchandises		
Chiffre d'affaires	6 287	6 345
Excédent brut d'exploitation	(67)	(87)
Résultat d'exploitation	(429)	(361)
Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire		
Chiffre d'affaires	4 934	4 967
Excédent brut d'exploitation	292	281
Résultat d'exploitation	85	94
Total Groupe SNCF		
Chiffre d'affaires	22 523	22 176
Excédent brut d'exploitation	1 563	1 403
Résultat d'exploitation	150	183

	ANNÉE 2003		ANNÉE 2002	
	EN M€	EN %	EN M€	EN %
Chiffre d'affaires :	22 523		22 176	
France	18 542	82 %	18 002	81 %
Étranger	3 981	18 %	4 174	19 %
Immobilisations nettes :	16 387		16 325	
France	15 889	97 %	15 746	96 %
Étranger	498	3 %	580	4 %

4-29 ENGAGEMENTS HORS BILAN

NATURE DES ENGAGEMENTS	DONNÉ/ REÇU	31 DÉCEMBRE 2003			31 DÉCEMBRE 2002	
		ENGAGEMENT TOTAL	MONTANT DES ENGAGEMENTS PAR PÉRIODE			ENGAGEMENT TOTAL
			À MOINS D'UN AN	DE UN À CINQ ANS	PLUS DE CINQ ANS	
Crédit bail	donné	83	10	32	41	127
Contrat de location simple						
Location simple immobilier ⁽¹⁾	donné	566	116	288	162	310
Location simple mobilier ⁽²⁾	donné	560	145	305	110	627
Location simple immobilier	reçu	-				11
Obligations d'achats irrévocables						
Engagements d'achats auprès de fournisseurs (matériel ferroviaire)	donné	2 604	1 116	1 487	1	2 286
Financement à recevoir ⁽³⁾	reçu	1 766	643	1 122	1	1 042
Redevance minimale d'utilisation Eurotunnel ⁽⁴⁾	donné	388	137	251		571
Lignes de crédit						
Lignes de crédit bancaires non utilisées	reçu	523	523			542
Garanties financières						
<i>vis-à-vis d'entités liées :</i>						
Cautions données ⁽⁵⁾	donné	969	343	476	150	736
Cautions reçues ⁽⁶⁾	reçu	558	96	313	149	683
<i>vis-à-vis du personnel :</i>						
Cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel ⁽⁷⁾	donné	596	596			441
<i>vis-à-vis de tiers externes :</i>						
Avals, cautions, garanties	donné	336	91	48	197	394
Avals, cautions, garanties	reçu	556	551	5		585
Obligations de rachat de créances	donné	86		86		
Autres engagements conditionnels						
Promesses de ventes - biens immobiliers	reçu	96	96			88
Autres garanties	donné	-				
Option d'achat ou de cession de titres de participation	donné	108	89	19		
Engagement de réinvestir (TER) vis-à-vis des régions ⁽⁸⁾	donné	39	38	1		109
Effets escomptés non échus	donné	3	3			15
Total des engagements hors bilan	Donnés	6 338	2 684	2 993	661	5 616
	Reçus	3 499	1 909	1 440	150	2 951

Les engagements de retraite, de prévoyance et assimilés sont décrits en note 16. Les engagements financiers sont détaillés en note 18.

- (1) Les contrats correspondent principalement aux loyers futurs des plates-formes de Geodis.
- (2) Les contrats correspondent aux loyers futurs de la flotte de camions de Geodis, de la flotte de bus et du matériel ferroviaire de Keolis. Ces montants intègrent les loyers dûs par Go Via (joint venture entre Keolis à 35 % et GO Ahead à 65 %) sur les matériels livrés dans le cadre de la franchise South Central.
- (3) Il s'agit des subventions d'investissement à recevoir des régions sur le matériel roulant commandé (TER).
- (4) L'entreprise s'est engagée à verser à Eurotunnel, jusqu'à fin 2006, une redevance minimale d'utilisation indépendante du niveau des trafics.
- (5) Les cautions données concernent essentiellement pour 558 M€ des garanties accordées par l'entreprise sur les emprunts bancaires de SOFIAP (ex-encours SOCRIF).
- (6) Les cautions reçues concernent en totalité la contre-garantie solidaire et à première demande accordée à l'entreprise au chef des emprunts accordés à la SOFIAP. Elles sont le strict reflet des cautions données.
- (7) Il s'agit de l'encours total des cautions accordées par l'entreprise dans le cadre de prêts immobiliers souscrits par ses agents. Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.
- (8) Dans le cadre des conventions signées avec les régions sur l'organisation des transports régionaux, l'entreprise s'est engagée à réaffecter, sur la période 2002-2004, 80 % de la dotation aux amortissements sur matériel roulant, nette de reprise de subvention, dans des investissements liés au matériel TER.

ERMEWA

Dans le cadre de la cession de 50,4 % des titres Groupe Ermewa Suisse à un partenaire extérieur, les engagements suivants ont été donnés :

- ▶ un protocole de sortie a été signé entre les actionnaires prévoyant des voies de sortie privilégiées et à défaut une garantie de retour sur investissement du Groupe au profit du partenaire à horizon de juillet 2007 pour un montant total de 88 M€.
- ▶ des engagements ont été consentis par le groupe au profit des bailleurs de fonds du partenaire à horizon de juillet 2007 pour un montant total de 68 M€, les sommes versées au titre du rachat de ces engagements venant en déduction de la garantie décrite ci-dessus.
- ▶ le nantissement des titres Financière Ermewa, Groupe Ermewa Genève et Ermewa Paris au profit des banquiers prêteurs en garantie du remboursement des sommes empruntées.
- ▶ le nantissement des fonds de commerce Ermewa France et TMF au profit des banquiers prêteurs.

▶ la distribution de dividendes prioritaires de Ermewa France à la société Financière Ermewa .

Par ailleurs, dans le cadre de l'exploitation en commun de l'activité conteneurs d'Ermewa, Brambles et le Groupe s'étaient consentis des promesses d'achat et de vente. Par un avenant en date du 4 mars 2003, Brambles a renoncé à exercer le call dont il disposait.

CEGETEL SAS

Les accords de rapprochement entre Télécom Développement et les activités téléphonie fixe de Cegetel ont été signés le 30 décembre 2003. À la suite de ces accords, SNCF détient 35 % de la nouvelle entité fusionnée, dénommée Cegetel SAS.

Le pacte d'actionnaires entre la SNCF et SFR (ex Cegetel Groupe) comprend les engagements suivants :

- ▶ promesse d'achat de SFR à la SNCF sur les 35 % détenus par la SNCF, exerçable du 1^{er} janvier 2007 au 31 mars 2010 ;
- ▶ promesse de vente de la SNCF à SFR exerçable à compter de la fin de la période d'exercice de la promesse d'achat jusqu'au 30 juin 2013,

- ▶ possibilité par la SNCF de vendre à tout moment sa participation sous certaines conditions.

AUTRES OPTIONS D'ACHAT OU DE CESSION DE TITRES DE PARTICIPATION

SERNAM

Suite à l'ouverture d'une enquête par la Commission Européenne (cf. note 29), et conformément au protocole de décembre 2001, Geodis a obtenu le rachat par la SNCF de sa participation de 15 % au capital de Sernam (arrêté interministériel du 28 juillet 2003). De ce fait, l'engagement pris par la SNCF en décembre 2001 de céder 51 % de sa participation à Geodis en 2006, est suspendu.

SHEM

Au terme d'un accord signé le 21 octobre 2002 avec Electrabel, le Groupe a la possibilité de céder progressivement sa participation au capital de la SHEM. Electrabel s'est engagé, de manière ferme et irrévocable, à racheter à l'entreprise cette participation. Le calendrier prévoit une cession progressive selon les modalités suivantes :

- ▶ exercice de la promesse d'achat de 40 % entre le 1^{er} mai 2003 et le 30 avril 2005 ;
- ▶ à l'issue de ce transfert, cession complémentaire irrévocable de 40 % à la date du deuxième anniversaire de la première cession ;
- ▶ exercice d'une seconde promesse d'achat sur le solde de la participation, entre la date de cession complémentaire et le 30 avril 2010.

KEOLIS

Keolis a pris en 2002 le contrôle de la société canadienne Orléans Express à hauteur de 75 % de son capital. Des options d'achat et de vente ont été consenties sur les 25 % restant exerçables à compter du 15 avril 2007 et pendant une période de 180 jours.

Dans le cadre du rachat de 70 % du capital de Busslink, Keolis a consenti des compléments de prix en fonction des résultats des trois prochaines années. Des options d'achat et de vente ont été consenties sur les 30 % résiduels, exerçables entre le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2010.

Les accords relatifs à la prise de contrôle de Keolis ont conduit BNP Paribas et le Groupe SNCF à se consentir par actes séparés des promesses d'achat et de vente portant sur les actions Keolis encore détenues par BNP Paribas et dont les échéances courent jusqu'au mois de juin 2004.

GEODIS

Dans le cadre de la cession des actions de Borghi Trasporti à Sioli et Fontana, Geodis Logistics Italia s'est fait consentir un droit de préemption lui permettant de racheter les titres de Borghi Trasporti au cas où l'acquéreur manifesterait l'intention de les céder avant le 31 décembre 2004.

Dans le cadre de l'acquisition de 62 % des titres Pan European Transport, Geodis s'est vu consentir une option d'achat sur les 38 % restant valable jusqu'en 2004.

Dans le cadre de l'acquisition de 50 % des titres Thalès Freight and Logistics, Geodis s'est engagé à verser un complément de prix correspondant à 50 % du résultat après impôt 2004. L'effet prévisible de cet engagement a été reflété dans le coût d'acquisition des titres au 31 décembre 2003 et fera l'objet d'ajustements ultérieurs.

AUTRES ENGAGEMENTS

STVA

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

KEOLIS

Keolis a consenti des options de souscription d'actions. Tant que les valeurs mobilières Keolis ne sont pas négociables sur un marché réglementé, le Groupe s'engage à acquérir à première demande du porteur d'options, les valeurs mobilières Keolis visées.

4-30 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

TRÉSORERIE DE CLÔTURE

La trésorerie de clôture se décompose comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Disponibilités	496	494
Valeurs mobilières de placement à moins de 3 mois à l'origine	1 171	1 667
Dépôts reçus à moins de 3 mois à l'origine	315	83
Dettes de trésorerie à moins de 3 mois à l'origine	(1 496)	(1 537)
Trésorerie de clôture	486	707

VARIATION DE TRÉSORERIE

MARGE BRUTE D'AUTOFINANCEMENT

La marge brute d'autofinancement des sociétés intégrées ressort à 1 150 M€ pour l'exercice 2003. Nette des dotations aux provisions sur actifs circulant (46 M€), la capacité d'autofinancement ressort à 1 196 M€ (contre 1 028 M€ en 2002). Cette évolution traduit l'amélioration des résultats opérationnels du Groupe en 2003. Un important recours à l'emprunt avait été nécessaire au cours de l'exercice 2002 pour couvrir la trésorerie négative. Sur l'exercice 2003, les flux liés aux investissements sont restés stables et le recours au financement a retrouvé un niveau normal, ce qui explique la diminution de la trésorerie. Néanmoins, celle-ci est positive en fin d'année.

ANALYSE DES FLUX D'INVESTISSEMENTS

Les acquisitions d'immobilisations de l'exercice de 2 143 M€ se composent des éléments suivants :

▶ immobilisations corporelles (cf. note 6)	2 082 M€
▶ immobilisations incorporelles	26 M€
▶ titres de participations non consolidées	3 M€
▶ variation des dettes sur acquisitions d'immobilisations	32 M€

Les encaissements de l'exercice portent sur des cessions d'immobilisations corporelles (note 26) pour 193 M€ et sur des titres pour 220 M€.

Les principaux encaissements sur cessions d'immobilisations corporelles sont les suivants :

▶ cession de terrains et bâtiments par la maison mère	113 M€
▶ cessions chez Geodis	31 M€
▶ cessions chez Keolis	18 M€
▶ cessions chez France Wagons	5 M€
▶ cessions chez STVA	5 M€

Les principaux encaissements sur cessions de titres sont les suivants :

▶ cessions des titres chez la maison mère	200 M€
▶ cessions des titres FDI chez Geodis	10 M€
▶ cession des titres URS Ltd chez GLI	8 M€

L'incidence des variations de périmètre s'établit à + 19 M€ sur l'exercice 2003 et concerne principalement la restructuration financière du Groupe Ermewa (+ 102 M€), l'achat de Busslink par Keolis (- 20 M€), le changement de méthode de consolidation sur Cegetel SAS (- 49 M€).

ANALYSE DE L'ENDETTEMENT DU GROUPE

La variation des dettes financières à plus de trois mois à l'origine dans le tableau des flux s'élève à - 395 M€, dont 20 M€ de remboursements nets d'emprunts à long terme, et - 375 M€ de variation des dettes de trésorerie.

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002	VARIATION
Dettes long terme hors ICNE	14 528	16 136	(1 608)
Dettes de location financement hors ICNE	3 546	4 030	(484)
Dettes de trésorerie supérieures à 3 mois (hors dépôts)	130	529	(399)
Créance RFF hors ICNE	10 034	11 808	(1 774)
Variation écart de conversion sur créance RFF			(83)
Variation écart de conversion sur dettes			333
Télécom Développement - Changement de méthode			87
Autres variations de périmètre			(15)
Émissions / remboursements d'emprunts dans le tableau des flux de trésorerie			(395)

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

La ressource en fonds de roulement de 218 M€ dégagée sur la période provient principalement de l'augmentation de l'encours fournisseurs de la maison mère. Elle est plus faible que celle dégagée en 2002 qui résultait principalement de la renégociation par la SNCF des conditions de règlement avec RFF. Les flux dégagés par l'activité sur la période constituent une ressource de 1 374 M€.

4-31 ÉTATS FINANCIERS DES SERVICES ANNEXES DE LA SNCF

BILAN ET COMPTE DE RÉSULTAT DES SERVICES ANNEXES À VOCATION SOCIALE DE LA SNCF

BILAN

	31 DÉCEMBRE 2003				31 DÉCEMBRE 2002			
	CAISSE DES RETRAITES	CAISSE DE PRÉVOYANCE	AUTRES CAISSES	TOTAL	CAISSE DES RETRAITES	CAISSE DE PRÉVOYANCE	AUTRES CAISSES	TOTAL
Actif								
Actif immobilisé	27	2	45	74	27	2	45	74
Actif circulant	1 207	139	21	1 367	1 157	169	23	1 349
Total Actif	1 234	141	66	1 441	1 184	171	68	1 423
Passif								
Situation nette	40	112	31	183	40	66	30	136
Autre passif	97	111	35	243	116	123	37	276
Compte de liaison	1 097	(82)		1 015	1 028	(18)	1	1 011
Total Passif	1 234	141	66	1 441	1 184	171	68	1 423
Total Passif hors compte de liaison	137	223	66	426	156	189	67	412

COMPTE DE RÉSULTAT

	31 DÉCEMBRE 2003				31 DÉCEMBRE 2002			
	CAISSE DES RETRAITES	CAISSE DE PRÉVOYANCE	AUTRES CAISSES	TOTAL	CAISSE DES RETRAITES	CAISSE DE PRÉVOYANCE	AUTRES CAISSES	TOTAL
Charges								
Prestations aux affiliés	4 484	1 547	233	6 264	4 431	1 502	230	6 163
Autres charges	54	113	17	184	57	120	13	190
Total des charges	4 538	1 660	250	6 448	4 488	1 622	243	6 353
Produits								
Cotisations des affiliés	335	25	1	361	332	25	1	358
Cotisations patronales	1 204	465	11	1 680	1 196	465	10	1 671
Compensations et contributions	2 973	1 137	222	4 332	2 935	1 050	227	4 212
Autres produits	26	78	17	121	25	100	5	130
Total des produits	4 538	1 705	251	6 494	4 488	1 640	243	6 371
RÉSULTAT	-	45	1	46	-	18	-	18

BILAN ET COMPTE DE RÉSULTAT DU SERVICE ANNEXE D'AMORTISSEMENT DE LA DETTE SNCF**BILAN**

Actif	31 DÉCEMBRE		Passif	31 DÉCEMBRE	
	2003	2002		2003	2002
Divers actifs ⁽³⁾	196	165	Dotation en capital de l'année	190	65
			Report à nouveau ⁽¹⁾	9 038	(9 123)
			Résultat de l'exercice	23	20
			Total	(8 825)	(9 038)
Compte de liaison	38	48	Dettes financières ⁽²⁾	8 905	9 211
			Compte de liaison	-	-
			Autres passifs	154	40
TOTAL	234	213	TOTAL	234	213
Total hors compte de liaison	195	165	Total hors compte de liaison	195	165

(1) Le report à nouveau est diminué chaque année par l'affectation du résultat du service annexe et de la dotation en capital de l'exercice précédent.

(2) Compris intérêts courus non échus.

(3) Les comptes d'actif et de passif sont présentés après neutralisation des contrats d'échange.

COMPTE DE RÉSULTAT

Charges	ANNÉE		Produits	ANNÉE	
	2003	2002		2003	2002
Charges financières	488	615	Produits financiers	7	5
Autres charges	1	-	Concours de l'État	487	612
Résultat de l'exercice	23	20	Contribution de la SNCF	18	18
TOTAL	512	635	TOTAL	512	635

STRUCTURE PAR ÉCHÉANCES DE LA DETTE FINANCIÈRE DU SAAD

Au 31 décembre 2003, la dette du SAAD s'élève, après contrats d'échange, à 8 769 milliards d'euros, hors intérêts courus.

Échéances à :	31 DÉCEMBRE	
	2003	2002
Moins d'un an	533	2 247
Plus d'un an et moins de 5 ans	3 902	2 267
Plus de 5 ans	4 334	4 340
Neutralisation effet contrats d'échange	(87)	14
Dettes SAAD hors intérêts courus non échus	8 682	8 868
Intérêts courus non échus	223	344

STRUCTURE PAR DEVICES DE LA DETTE FINANCIÈRE DU SAAD HORS INTÉRÊTS COURUS NON ÉCHUS

La répartition par devises des emprunts affectés au SAAD avant prise en compte des instruments financiers dérivés s'analyse comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Euro	8 058	8 730
Franc Suisse	128	138
Dollar Américain	317	-
Dollar Australien	25	-
Dollar Canadien	61	-
Dollar de Hong Kong	41	-
Dollar Néo-zélandais	52	-
Dettes SAAD hors intérêts courus non échus	8 682	8 868

La répartition par devises des emprunts affectés au SAAD après prise en compte des instruments financiers dérivés s'analyse comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Euro	8 769	8 854
Neutralisation effet contrats d'échange	(87)	14
Dettes SAAD hors intérêts courus non échus	8 682	8 868

STRUCTURE PAR TAUX DE LA DETTE FINANCIÈRE DU SAAD HORS INTÉRÊTS COURUS NON ÉCHUS

La répartition par taux des emprunts affectés au SAAD après prise en compte des instruments financiers dérivés et du mécanisme de la soule s'analyse comme suit :

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Taux fixe	6 725	7 104
Taux variable	2 044	1 750
Neutralisation effet contrats d'échange	(87)	14
Dettes SAAD hors intérêts courus non échus	8 682	8 868

4-32 LITIGES

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

SERNAM

Le plan de restructuration de Sernam a fait l'objet d'un accord de la Commission Européenne le 23 mai 2001.

En janvier 2003, l'accord de la Commission a été sollicité sur les conditions de mise en œuvre de la restructuration de Sernam.

L'entreprise a remis le 20 juin 2003 à la Commission Européenne sa réponse aux questions posées dans le cadre de l'ouverture de la procédure prévue à l'article 88 du traité CE et portant plus spécifiquement sur la révision des aides à la restructuration.

Suite à l'ouverture de cette procédure, Geodis a obtenu le rachat de sa participation de 15 % au capital de Sernam (arrêté interministériel du 28 juillet 2003).

4-33 ÉVÉNEMENTS POST CLÔTURE

SIGNATURE D'UN NOUVEAU CONTRAT AVEC LE STIF

La SNCF et le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) ont signé le 19 janvier 2004 un nouveau contrat pour une durée de 4 ans (2004 à 2007). Ce contrat s'inscrit dans la continuité du précédent, notamment pour le mécanisme de rémunération.

COMMANDES DE MATÉRIEL FERROVIAIRE

La SNCF a passé début 2004 deux commandes fermes majeures de matériel ferroviaire :

- ▶ 60 locomotives Transilien pour un montant total de 173 M€ ;
- ▶ 400 locomotives diesel Fret pour un montant total de 860 M€.

Ces investissements seront financés en totalité par l'entreprise.

RECOMPOSITION DU CAPITAL DE KEOLIS

Des discussions sont en cours pour le reclassement des titres détenus par BNP Paribas.

4-34 PÉRIMÈTRE DU GROUPE

PÉRIMÈTRE SIMPLIFIÉ

La liste des principales filiales consolidées est la suivante. La contribution de ces sous-groupes et de la maison mère au chiffre d'affaires consolidé représente 97,7 % au 31 décembre 2003.

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

Pourcentage de contrôle : correspond au pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée soit directement, soit indirectement.

BRANCHE VOYAGEURS - TRANSPORT PUBLIC

Filiales directes SNCF Participations - Intégration globale

	% DE CONTRÔLE	% D'INTÉRÊT
▶ Keolis	44,15	44,06

BRANCHE VOYAGEURS - TRANSPORT LONGUE DISTANCE

Filiales directes SNCF - Intégration globale

	% DE CONTRÔLE	% D'INTÉRÊT
▶ Seafrance	100,00	100,00

Filiales directes SNCF Participations - Intégration globale

▶ Grandes Lignes International	100,00	99,80
--------------------------------	--------	-------

BRANCHE INFRASTRUCTURE, VALORISATION DU PATRIMOINE ET DU SAVOIR-FAIRE

Filiales directes SNCF - Intégration globale

▶ Sté Française de Construction Immobilière (S.F.C.I.)	100,00	100,00
▶ SNCF Participations	99,83	99,80
▶ Sté Hydro-Electrique du Midi (S.H.E.M.)	99,62	99,62

Filiales directes SNCF - Mise en équivalence

▶ Cegetel SAS (IG sur le résultat)	35,00	35,00
▶ Eurofima	24,35	24,35

Filiales directes SNCF Participations - Intégration globale

▶ SNCF International	100,00	99,80
----------------------	--------	-------

BRANCHE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Filiales directes SNCF - Intégration globale

▶ Sernam	100,00	100,00
----------	--------	--------

Filiales directes SNCF Participations - Intégration globale

▶ France Wagons	100,00	99,80
▶ Sté de Transports de Véhicules Automobiles (S.T.V.A.)	81,63	81,73
▶ Cie Nouvelle de Conteneurs (C.N.C.)	93,81	94,16
▶ Cie de Transports de Céréales (C.T.C.)	62,98	69,21
▶ Geodis	45,09	45,00

Filiales directes SNCF Participations - Intégration proportionnelle

▶ Ermewa SA (Paris)	66,34	64,09
▶ Groupe Ermewa SA	49,60	49,50

Filiales directes Geodis - Intégration globale

▶ Bourgey Montreuil Holding	100,00	45,00
▶ Calberson SA	100,00	45,00

PÉRIMÈTRE DÉTAILLÉ

Méthodes de consolidation :

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

	M	PC	PI	PC	PI	VAR
		ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	
		N	N	N-1	N-1	
Voyageurs - Transport Public						
Aerolignes	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Aéroport Angers Marcé	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Aerosat	IG	85,00	37,45	85,00	37,10	
Aïrelle	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Ateliers Chantiers de Fécamp	IG	99,99	44,06	99,99	43,65	
Athis Cars	IG	99,40	44,94	99,40	43,39	
Autocars Charrière Fils	IG	99,70	43,93	99,70	43,52	
Autocars Léon Bolle Fils	IG	99,95	44,04	99,95	43,63	
Bad Kreuznach Bus	IP	50,00	22,04	52,00	11,35	
Best Sell Air	IP	49,45	22,33	49,93	21,79	
Busslink	IG	70,00	30,85			ECE
C.A.B.R.I. St Briec	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
C.F.T. Châlons	IG	97,12	42,79	97,12	42,39	
C.F.T.V.	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
C.S.T.A.	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
C.T.A. Valentinoise	IG	99,96	44,04	99,96	43,63	
C.T.C.O.P.	IP	49,88	21,98	49,92	21,79	
Calvados Transports Services	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Canal TP	IG	99,96	85,83	99,96	85,72	
Cariane sur Oise	IG	99,80	45,13	99,80	43,56	
Cariane Adour	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Atlantique (T.T.O.)	IG	99,99	45,21	99,99	43,64	
Cariane Aveyron	IG	99,87	44,80	99,87	43,59	
Cariane Bourgogne	IG	98,88	44,76	99,00	43,21	
Cariane Cars Val-de-Saône	IG	90,00	40,33	90,00	38,93	
Cariane Centre	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Drôme	IG	99,93	45,18	99,79	43,62	
Cariane Est	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Eure (Seuge Suzanne)	IG	100,00	35,23	100,00	43,65	
Cariane Languedoc	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	

VARIATION DE PÉRIMÈTRE :

- ▶ CGN : Changement de dénomination sociale
- ▶ CME : Changement de méthode
- ▶ CPC : Changement de % de contrôle
- ▶ ECE : Entrée croissance externe
- ▶ ECO : Entrée critères de consolidation
- ▶ ECR : Entrée création
- ▶ SCE : Sortie cession
- ▶ SCO : Sortie critères de consolidation
- ▶ SFU : Sortie fusion
- ▶ SLI : Sortie liquidation

	M	PC	PI	PC	PI	VAR
		ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	
		N	N	N-1	N-1	
Cariane les Pyrénées	IG	89,21	40,34	89,19	38,94	
Cariane Littoral	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Loiret	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Nord	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane SA	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Somme	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Tour	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Cariane Touriscar Ain	IG	65,00	29,39	65,00	28,37	
Cariane Val-d'Oise	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Caron Voyages	IG	99,94	44,04	99,94	43,62	
Cars de Bordeaux	IG	100,00	44,01	100,00	43,59	
Cars Gindrat	NC	100,00	43,85	100,00	43,65	SCO
Cars Jura sud	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Cars Rebmann Lavergne	IG	100,00	43,96	100,00	43,54	
Cars Sylvestre	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Ceyte Tourisme Méditerranée	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Bus Alençonnais – Cobal	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Maritime Penn Ar Bed	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpt Agglom. Caennaise	IG	98,90	43,58	98,90	43,17	
Cie Tpts Agglom. Annemasse	NC	100,00	43,85	100,00	43,65	SCO
Cie Tpts Agglom. Chatelleraut	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Besançon	IG	99,93	44,03	99,93	43,62	
Cie Tpts Cherbourg	IG	99,88	44,01	99,88	43,60	
Cie Tpts Comm. Urb. Brest	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts de l'Artois	IG	99,98	44,06	99,98	43,64	
Cie Tpts de Morlaix	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts de Saintes – Buss	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Henin Carvin	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Languedoc Narbonne	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Méditerranéens	IG	99,75	43,96	99,75	43,54	
Cie Tpts Pays Montbéliard	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Région Angevine	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	

	M	PC	PI	PC	PI	VAR
		ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	
		N	N	N-1	N-1	
Cie Tpts Région Lorientaise	IG	99,95	44,04	99,95	43,62	
Cie Tpts Roche/Yon – S.T.Y	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Tpts Urb. Agglom. Quimperoise	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Cie Transports de Tours	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
CIP Security	IG	100,00	44,06			ECR
Citram Littoral	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
City	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
City Trafik	IP	49,70	21,90	32,64	14,25	
Citypendeln	IG	100,00	44,06	90,00	39,28	
Compagnie du Blanc Argens	IG	99,40	44,95	99,40	43,39	
Courriers Agglom. Concarneau	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Devilleirs	IG	99,92	45,18	99,92	43,61	
Eastbourne Buses	ME	20,00	8,77	20,00	8,73	
EFFIA	IG	99,99	99,79	99,99	99,79	
EFFIA Services	IG	99,99	99,78	99,99	99,78	
EFFIA Voyageurs	IG	99,99	99,78	99,99	99,78	
Entreprise Philippe Détré	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Eurolines Belgique	IP	100,00	22,61	50,00	21,84	
Eurolines Nederland	IP	49,15	22,59	50,00	21,87	
Eurolines S.A.	IP	49,99	22,36	49,99	21,82	
Eurolines Tchèque	IG	100,00	44,64	100,00	43,65	
First / Keolis Ltd	IP	45,00	19,83			ECR
First / Keolis Transpennine Holding	IP	45,00	19,83			ECR
First / Keolis Transpennine LTD	IP	45,00	19,83			ECR
Freiberg	IP	85,00	18,73	42,50	18,55	
G.T.I. UK	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Garrel et Navarre	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Gie Orset	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Govia	IP	35,00	15,42	35,00	15,28	
Groupe Orléans Express	IG	75,00	33,05	75,00	32,74	
Groupe Sera SA	IG	99,76	43,96	99,75	43,54	
Groupement SCAC Bagnis	IG	51,00	23,05	51,00	22,26	
GTI Espagne	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Idar Oberstein	IP	50,00	22,04	43,64	19,05	
Intercars International France	IP	50,00	21,66			ECE
Interhone	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Intrabus Orly	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Keolis (holding)	IG	44,15	44,06	43,74	43,65	
Keolis Canada Inc	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Keolis Gohelle	IG	99,89	44,06			ECR
KEOLIS Nordic	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
KEOLIS Provence	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Les Autocars Gris	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Les Cars de Camargue	IG	99,01	43,64	98,98	43,20	
Les Cars du Bassin de Thau	IG	100,00	44,06			ECR

	M	PC	PI	PC	PI	VAR
		ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	
		N	N	N-1	N-1	
Les Cars Roannais	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Les Courriers Bretons	IG	100,00	44,06	99,99	43,65	
Les Courriers Catalans	IG	100,00	44,06	99,99	43,65	
Les Courriers d'Île-de-France	IG	99,95	44,04	99,95	43,63	
Les Courriers du Midi	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Les Courriers Mosellans	IG	99,98	44,06	99,98	43,64	
Les Courriers Normands	IG	99,96	44,04	99,95	43,63	
Les Grands Courriers	IG	99,61	45,04	99,61	43,48	
M.T.I.	IG	100,00	99,79	100,00	99,79	
Martin Becker GmbH	IP	100,00	22,04	36,75	16,04	
Martin Becker Verwaltung	IP	100,00	22,04	25,00	10,91	
MJ 70	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
MJ 90	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Monts Jura autocars	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Moselbahn	IP	50,00	22,04	50,00	21,82	
Netlog	ME	25,00	5,51	12,50	5,46	
Orgebus	IP	50,00	22,47	50,00	21,69	
Pacific Car	IG	99,69	44,77	99,69	43,51	
Prioris (Segway)	IG	100,00	44,06			ECR
Pyrénées Bus	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Quiberon Stationnement	IG	52,00	46,08	52,00	46,04	
Régionale Europäische Verkehr.	NC	50,00	10,93	25,00	10,91	SCO
Rhenus Keolis Verkehrs GmbH	IP	50,00	22,04	50,00	21,82	
Rhenus Keolis Verkehrs Verwaltung	IP	50,00	22,04	49,00	21,72	
S.A.P.	IG	99,87	45,16	99,87	43,59	
S.C.A.C.	IG	99,98	45,21	99,98	43,64	
S.E.S.	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.N.C.O.A. (cars de l'ouest aquitain)	IG	100,00	44,01	100,00	43,59	
S.N.T. Comett	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.R.T.A.	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.T.A.	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
S.T.A. Chauny	IP	50,00	22,04	50,00	21,82	
S.T.A.D.	IG	99,78	45,11	99,78	43,55	
S.T.A.R. Arles	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.T.A.V.S.	IG	99,70	43,91	99,70	43,49	
S.T.C. Cagnes	IG	99,93	44,61	49,92	21,79	CME
S.T.C. Castelloroussins - ST2C	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.T.E.F.I.M.	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.T.I.L.L. Lens-Liévin	IG	99,98	44,06	99,98	43,64	
S.T.U. du Lot-et-Garonne	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
S.T.U.V	IG	50,88	23,00	50,88	22,21	
S.T.U.V.G.	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
SCE A14	IG	50,92	22,44	50,92	22,23	
SCETA Parc	IG	99,97	99,75	99,97	99,75	
SCI La Rouvière	IG	99,07	40,10	99,07	39,71	
Scodex	ME	35,00	15,83	35,00	15,28	
SEG	IG	99,00	87,73			ECR
SERAG Voyages	IG	99,90	43,94	99,86	43,51	
Seratech'	IG	100,00	43,96	95,00	41,36	
Setu Oyonnax	IG	100,00	44,06			ECR
Setver	IG	100,00	44,06	99,99	43,65	
SFD	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
SGFA	IG	90,00	79,75	90,00	79,68	
Slivia Inc	IP	40,00	17,62	40,00	17,46	
Sodeli	IP	50,00	22,59	50,00	21,82	
Sodetrav	IG	91,86	40,48	91,85	40,09	
SOMAP (Société pour la mobilité à Paris)	IG	100,00	44,06			ECR
SOTRAM Martigues	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
South Central	IP	35,00	15,42	35,00	15,27	
ST2L Westell	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
StadtVerkehr Martin Becker	IP	100,00	22,04	35,75	16,04	
STCAR Sté des Transports Côte d'Azur R.	IG	100,00	44,23			ECO
Sté des Tpts du littoral de Toulon	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté des Tpts Urbains de Sète	IG	99,84	45,16	99,84	43,58	
Sté Lyonnaise de Tpts Commun	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Rennaise Tpts et Services	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpt Région Boulogne	IG	99,99	44,06	99,99	43,64	
Sté Tpt Services Aéroportuaires	IG	99,98	44,06	99,98	43,64	
Sté Tpts Agg. Alésienne	IG	95,10	41,91	95,10	41,51	
Sté Tpts Agglom. Chartraine	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Agglom. Montargis	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Agglom. Roannaise	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Commun Bourgoin-Jallieu	NC	100,00	43,85	100,00	43,65	SCO
Sté Tpts Commun Nimois	IG	99,80	43,98	99,80	43,56	
Sté Tpts De Givros GIBUS	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts du Sud-Ouest Auch	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Région Abbeville	IG	99,02	43,63	99,02	43,22	
Sté Tpts Région Dijonnaise	IG	99,67	43,92	99,67	43,50	
Sté Tpts Robert	IG	99,92	44,01	99,92	43,61	
Sté Tpts Urb. Cahors	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Urb. Des Deux Cantons	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Urbains Lavallois	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Sté Tpts Urbains Rennais	IG	99,92	44,01	99,92	43,61	
Sydvästen A.B.	NC	51,00	22,26	51,00	22,26	SLI
T.A.E.	IG	99,99	45,21	99,99	43,64	
T.I.C.E.	ME	18,83	8,81	18,83	8,21	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
T.P.R.	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
T.V.B.	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
T.V.B.S.	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Thameslink	IP	35,00	15,42	35,00	15,27	
Tpt Urbains du Blaisois	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Tpts Commun Métropole Lilloise	IG	87,99	38,77	87,99	38,41	
Tpts Commun Montelimar	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Train Bleu de St-Marcellin	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Trans Pistes	IP	40,00	17,61	40,00	17,45	
Transaude S.A.	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Transétude	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Transévry	IP	39,43	17,47	39,43	17,21	
Transorly	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Transport Braichotte Bendel	IG	100,00	45,21	100,00	43,65	
Transport GEP Vidal	IG	99,93	44,03			ECE
Transports Citram	NC	100,00	43,65	100,00	43,65	SLI
Transports de la Brière	IG	59,90	27,09	59,80	26,10	
Transports George's	IG	99,98	45,20	99,97	43,63	
Transports Provost	IG	100,00	44,48	99,70	43,51	
Transports Urbains de Reims	IG	98,49	43,40	98,49	42,99	
Transroissy	IG	100,00	45,22	100,00	43,65	
Transtub	IG	99,84	45,14	99,84	43,58	
Urbest	IG	100,00	44,81	99,99	43,65	
Urbest Vesoul	IG	100,00	44,81			ECR
Var Tours	IG	99,45	40,26	99,45	39,87	
Via Autoroute	IG	99,97	44,05	99,98	43,63	
Via International	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Via Normandie	IG	100,00	44,06	99,94	43,65	
Via Stationnement	IG	100,00	88,61	100,00	88,53	
Via Verkehr Holding Gmbh	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Via Verkehr Holding Vervaltung	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
Voyages Dourlens	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
VRLV	IG	100,00	44,06	100,00	43,65	
VS Voyages	IG	100,00	43,96	100,00	43,54	
Zwei Brücken	IP	50,00	22,04	52,00	11,35	
Zwickau	IP	50,00	22,04			ECE

Voyageurs - Transport Longue Distance

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
A2C	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Artesia SAS	IP	50,00	49,90	50,00	49,90	
Brit Cities	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
CTRL	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Elipos	IP	50,00	49,90	50,00	49,90	
Eurostar Group	IG	62,00	61,88	62,00	61,88	
French Rail Inc	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
French Railways Ltd (F.R.L.)	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
French travel service	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
GEIE Sysrail	IP	50,00	49,90	50,00	49,90	
GL Expedia	IG	50,10	50,00	53,00	52,89	
Gle-commerce	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Grandes Lignes Internationales SA	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Intercapital Régional Rail Ltd	ME	35,00	34,93	35,00	34,93	
Lyria	IG	89,00	88,82	89,00	88,82	
Rail Europe Benelux	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Deutschland	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Espagne SRL	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Group Inc	IG	85,49	85,31	85,49	85,31	
Rail Europe Group Ltd	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Italia	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Limited	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Rail Europe Suisse	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
RE 4A	IP	50,00	49,90	50,00	49,90	
Rhealys SA	IP	30,00	29,94	30,00	29,94	
Seafrance	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
Sté Nationale Maritime Corse-Méditerranée	NC	6,98	6,98	20,00	20,00	SCO
Thalys International	IG	70,00	69,86	70,00	69,86	
Transmanche Night Travel Ltd	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Voyages – SNCF. Com	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	

Valorisation du patrimoine et du savoir-faire

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
AREP	IG	99,99	99,79	99,99	99,79	
Canarail consultants						
Canada Inc	ME	66,66	23,40	66,66	23,40	
Canarail consultants International Inc	ME	39,92	14,02	39,92	14,02	
Cegetel Fixe	NC	20,00	20,00	20,00	20,00	SFU
Citilabs Inc	ME	49,48	17,71	49,48	17,71	
Citilabs Ltd	ME	49,48	17,71	49,48	17,71	
EFA – Espaces Ferroviaires Aménagement	IG	99,93	99,73			ECO
EFT – Espaces ferroviaires transactions	IG	99,80	99,60			ECO
Energie Lagarde	IG	100,00	99,62	100,00	99,62	
Energie Sud-Ouest	IG	100,00	99,62	100,00	99,62	
Eurofima	ME	24,35	24,35	24,90	24,90	CPC
Financière Systra	IP	50,00	49,90	50,00	49,90	
Foncière du Coq	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
Forces Motrices du Valentin (F.M.V.)	IG	100,00	99,62	100,00	99,62	
France Rail Publicité (F.R.P.)	ME	20,00	20,00	20,00	20,00	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
France-Bus Publicité	ME	15,20	15,20	15,20	15,20	
G.I.E. Financière SCETA	IG	100,00	76,25	100,00	72,00	
Gestion Canarail	ME	50,00	20,36	50,00	20,36	
GIE Eurail Test	IG	90,00	90,00	90,00	90,00	
Kuo Tung	ME	50,00	35,79	50,00	35,79	
Landimat	ME	20,00	20,00	20,00	20,00	
LS Transit Systems Inc	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
Maintes International	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
Média Car	ME	20,00	20,00	20,00	20,00	
MVA Asia	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
MVA Beijing	ME	50,00	17,90	50,00	17,90	
MVA Consultancy	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
MVA Consultancy Group	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
MVA Consultancy Paris	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
MVA France	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
MVA Hong Kong Ltd	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
MVA Ltd	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
MVA Malaysia	ME	50,00	17,55	50,00	17,55	
MVA Philippines	ME	39,95	14,30	39,95	14,30	
MVA Singapour	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
MVA Systematica	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
MVA Thaïlande	ME	50,00	35,79	50,00	35,79	
Parvis	IG	100,00	99,80			ECO
Publibus	ME	100,00	20,00	100,00	20,00	
Rail Transportation Systems Inc (RTS)	ME	89,00	32,39	89,00	32,39	
S.P.F.R.D.	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SAM Paris Nord	IG	100,00	59,88			ECO
Sceta Services	IG	100,00	99,80	99,76	99,56	
SCI du Cercle	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SCI La Chapelle	IG	100,00	99,80			ECO
SCI NEY	IG	100,00	99,79	100,00	99,79	
SEMAPA	ME	20,00	20,00	20,00	20,00	
SNC Monceau	IG	100,00	99,79	100,00	99,79	
SNC Vezelay	IG	100,00	99,80	100,00	99,56	
SNCF International	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SNCF Participations	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SNEF	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SOGET	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
SOTEC Ingénierie	ME	65,00	22,82	65,00	22,82	
Sté Française de Construction Immobilière	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
Sté Hydro-Électrique du Midi (S.H.E.M.)	IG	99,62	99,62	99,62	99,62	
Systra (Groupe)	ME	35,87	35,80	50,00	35,80	
Systra Consulting	ME	50,00	33,04	50,00	33,04	
Systra Ltd	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
Systra Philippines	ME	50,00	14,29	50,00	14,29	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Systra SA	ME	100,00	35,09	100,00	35,09	
Systra Sotegni spa	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	
Systra SPA	ME	100,00	35,10	100,00	35,10	
Systra U.S.A. Inc	ME	92,28	32,90	92,28	32,90	
Télécom Développement	ME	35,00	35,00	50,01	50,01	CPC
TIFSA	ME	24,50	8,60	24,50	8,60	
Transport Public Participations	ME	50,00	35,80	50,00	35,80	

Transport de marchandises

A.A.T.	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Aïn Express (01 Express)	IG	69,85	31,30	69,85	31,30	
Aisne Express (02 Express)	IG	100,00	44,94	100,00	44,94	
Akidis	IG	99,99	81,73			ECR
Alpes-Maritimes Express (06 Express)	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Ambrosetti Stracciari	IG	100,00	44,99	100,00	44,54	
Artois Express	IG	49,90	22,45	49,90	22,45	
Ateliers d'Orval	IP	66,34	64,09	100,00	66,45	CME
Ateliers ferro. et industriels de Fos	IP	66,34	64,09	100,00	66,44	CME
Atlantis Cargo	IG	100,00	68,20			ECR
Autolink	ME	50,00	40,86	50,00	40,18	
Åveyron Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Axis et associés	ME	49,00	22,05	49,00	22,05	CME
B.M. Dauphine	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
B.M. Auvergne	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
B.M. Normandie	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
B.M. Provence	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Batrans	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Begey	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Belgitrans	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Beugniet	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Blazy	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Chimie	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Deutschland	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Equipt 1	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Equipt 2	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Equipt 3	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Francilienne	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Holding	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Italia	IG	99,75	44,44	99,75	44,44	
BM Ouest	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
BM Route	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Bouches-du-Rhône Express	IG	100,00	45,00	99,70	44,86	
C.A.A.T.	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
C.H.C.M.	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
C.N.C.	IG	93,81	94,16	71,05	72,86	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
C.T.C.	IG	62,98	69,21	62,68	75,87	
Cadefer	ME	20,00	19,96	20,00	19,96	
Calberson	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Alsace	IG	99,95	44,98	99,95	44,98	
Calberson Ardennes	IG	99,90	44,95	99,90	44,95	
Calberson Armorique	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Aube	IG	95,00	42,75	95,00	42,75	
Calberson Autun	IG	100,00	44,99	100,00	44,99	
Calberson Belgium	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Bretagne	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Danzas	IG	99,94	22,44	99,94	22,44	
Calberson Eure et Loir	IG	99,03	44,56	99,03	44,56	
Calberson Europe Île-de-France	IG	100,00	45,00	99,91	45,00	
Calberson Europe Nord	IG	99,97	44,98	99,97	44,98	
Calberson Europe Rhône-Alpes	IG	100,00	45,00	99,99	44,99	
Calberson F.M.	IG	100,00	45,00	99,98	45,00	
Calberson GE	IG	99,97	46,96	99,97	46,96	
Calberson Grèce	IG	50,00	22,50	50,00	22,50	CME
Calberson Île-de-France	IG	100,00	45,00	100,00	44,99	
Calberson International	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Limousin	NC	99,99	45,00	99,99	45,00	SCO
Calberson Location	IG	99,99	45,00	99,99	44,99	
Calberson Loir-et-Cher	NC	99,94	44,97	99,94	44,97	SCO
Calberson Loire	IG	99,80	44,91	99,80	44,91	
Calberson Loiret	IG	99,95	44,98	99,95	44,98	
Calberson Lorraine	IG	100,00	44,99	100,00	44,99	
Calberson Marne-la-Vallée	IG	99,99	45,00	99,99	45,00	
Calberson Méditerranée	IG	99,99	44,99	99,99	44,99	
Calberson Moselle	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Normandie	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Oise	IG	99,99	44,99	99,99	44,99	
Calberson Paris	IG	99,99	45,00	99,99	45,00	
Calberson Picardie	IG	99,95	44,98	99,95	44,98	
Calberson Rhône-Alpes	IG	100,00	44,99	100,00	44,99	
Calberson Roussillon	IG	99,96	44,98	99,96	44,98	
Calberson Seine-St-Denis	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Sud-Ouest	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Calberson Yvelines	IG	99,99	44,99	99,99	44,99	
Caldéveloppement	NC	0,00	0,00	100,00	45,00	SFU
Calfinances	NC	0,00	0,00	100,00	45,00	SFU
Calopération	NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SCO
Calystème	NC	0,00	0,00	100,00	45,00	SFU
Calvados Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Camionnages transports rapides	NC	100,00	100,00	100,00	100,00	SFU
Car & Commercial	IG	100,00	81,73	90,00	72,32	
Car & Commercial Deliveries	IG	100,00	73,06	100,00	72,32	
Car & Commercial Land	IG	100,00	81,73	100,00	72,32	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Cargo Docks	IG	100,00	99,80			ECE
Castle Services	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
CES	ME	40,00	18,00	40,00	18,00	
CFDI	IG	65,00	64,66	65,00	64,66	
CFM	NC	100,00	44,75	100,00	44,75	SFU
Chalabre Transport	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
Challenge Intern. Belgium NV	IG	99,95	66,27	99,95	66,27	
Challenge Intern. Méditerranée	IG	100,00	66,30	99,90	66,24	
Challenge International SA	IG	66,44	66,30	66,44	66,30	
Charente Express	NC	99,76	44,89	99,76	44,89	SCO
Chaveneau Bernis	IG	99,91	32,53	99,91	32,53	
Chemfreight Tpt Logistik & Waggonvermietung GmbH	IP	24,80	24,75	50,00	49,80	CPC
Ciat Rossi	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Cie Modalhor Express	IG	51,00	50,90	51,00	50,90	
Cita GmbH	IP	66,34	57,62	100,00	59,75	CME
Cobatrans	IG	96,00	78,45	96,00	77,14	
Cofital	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Cogewip	IG	100,00	80,47	100,00	78,57	
Cogip	ME	34,00	15,30	34,00	15,30	
Compagnie Catalane de Logistique (CICAL)	ME	33,15	32,04	33,35	33,22	CPC
Compagnie des Containers Réservoirs	IP	66,34	64,08	100,00	66,42	CME
Coquelle Gourdin	IG	98,33	97,44	98,33	96,79	
Créneau SA	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
CWS	ME	33,93	33,86	33,93	33,86	
D.A.T.	ME	49,99	40,86	49,99	40,17	
Delisle	IG	99,99	44,73	99,85	44,49	
Desbrugères	IG	100,00	64,66	100,00	64,66	
Distribuzione Internazionale Ferroviaria	IG	100,00	44,99	100,00	44,11	
Districhrono	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Dordogne Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Drôme Express	IG	99,81	44,91	99,81	44,91	
Dusolier Calberson	IG	99,93	44,97	99,93	44,97	
E.D.I. Fret	IG	60,84	60,72	60,84	60,72	
EAT	NC	50,00	32,21	50,00	31,99	SCE
Ecorail	IG	99,99	99,79	99,99	99,79	
Egerland France	IG	51,00	49,69	51,00	48,85	
Ego Boniface	IG	99,96	44,98	99,96	44,98	
Energie et Traction	IG	98,67	98,14	99,67	98,14	
Ermechem	NC	83,19	69,44	100,00	66,39	SCE
Ermechem	IG	83,19	69,44			ECE
Ermefer Berlin GmbH	IP	49,60	49,50	100,00	99,60	CME
Ermefer Genève SA	IP	49,60	49,50	100,00	99,60	CME
Ermefer GmbH (Vienne)	IP	49,60	49,50	100,00	99,60	CME
Ermefret Belgium	IP	66,34	64,02	100,00	99,60	CME

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Ermefret Italia Srl	IP	66,34	42,95	33,35	33,22	CPC
Ermefret Nederland BV	IP	49,60	49,50	100,00	99,60	CME
Ermewa Ferroviaire	IP	66,34	64,09			ECR
Ermewa Hambourg GmbH	IP	49,60	49,50	100,00	99,60	CME
Ermewa Iberica	IP	66,34	64,09			ECR
Ermewa Intermodal	IP	66,34	64,09			ECR
Ermewa SA	IP	66,34	64,09	100,00	99,80	CME
Ermewa SA Suisse	IP	49,60	49,50	100,00	99,80	CME
Ermewa Sati	IP	66,34	64,09	100,00	66,45	CME
Euromatic Belgium	IG	98,39	44,03	100,00	44,75	
Europe Courses 33	IG	100,00	44,97	100,00	44,97	
Eurotainer Asie	IP	33,17	32,05	48,76	48,66	CPC
Eurotainer Europe	IP	33,17	32,05	33,35	33,22	CPC
Eurotainer Finances	IP	33,17	32,05	33,36	33,23	CPC
Eurotainer Inc	IP	33,17	32,05	33,35	33,22	CPC
Eurotainer SAS	IP	33,17	32,05	33,35	33,22	CPC
EVS	IP	66,34	33,03	55,00	53,95	CME
Express Seine & Marne	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
F.A.T.	IG	99,74	44,88	99,74	44,88	
Féron de Clebsattel	IG	100,00	99,10	98,00	98,43	
Fertis	IG	100,00	99,47			ECR
Financière Ermewa	IP	49,60	49,50			ECR
Flandre Express	IG	74,88	33,69	74,88	33,69	
Foissin	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Fortec Distribution network Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
France Wagons	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
France-Location Caudron Meunerie	ME	50,00	22,50	50,00	22,50	
France-Location Distribution	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Francomtoise de Distribution et Camionnage	NC	100,00	100,00	100,00	100,00	SLI
Freight Europe UK	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Fret International	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
Froidcombi	IG	50,93	49,74	50,93	49,74	
Gard Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Garmatex	IG	78,42	78,26	78,42	78,26	
Gemafer	IG	100,00	99,47			ECR
Geodis Overseas Polynésie	IG	93,83	42,21	93,83	42,21	
Geodis Afrique	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Amérique	NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SFU
Geodis Benelux	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis BM Rakotrans	IG	52,00	23,40	52,00	23,40	
Geodis BM Réseau	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Deutschland	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Groupage Services	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis International	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	CGN
Geodis Interservices	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Geodis Italie	IG	99,00	44,55	99,00	44,55	
Geodis Logistics	IG	99,45	44,75	99,45	44,75	
Geodis logistics Argentina	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Logistics Center C.V.	IG	98,53	44,34	48,92	22,01	
Geodis Logistics Euromatic	IG	100,00	44,75	100,00	44,75	
Geodis Logistics Europarts	IG	100,00	44,75	100,00	44,75	
Geodis Logistics France	IG	100,00	44,75	100,00	44,75	
Geodis Logistics France Champagne Ar.	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis Logistics France Nord	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis logistics France ouest	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis Logistics France Rhône-Alpes	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis Logistics France Sud	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis logistics France sud ouest	IG	99,99	44,75	99,99	44,75	
Geodis Logistics Gestion Immobilière	IG	99,96	44,74	99,76	44,65	
Géodis Logistics Gmba & CoKG NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SFU	
Geodis Logistics Île-de-France	IG	100,00	45,00			ECR
Geodis Logistics Ireland	IG	100,00	45,00			ECR
Geodis logistics Mexico	IG	99,99	44,99	99,99	44,99	
Géodis logistics Polska	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis logistics Taiwan	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Logistics Vitesse Belgium N.V.	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis logistics Vitesse holding	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Logistique Méditerranée	IG	99,99	44,75	99,76	44,75	
Geodis Magyarország Logisztika	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Air Pte Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Cameroun	IG	90,18	40,58	90,18	40,58	
Geodis Overseas Côte d'Ivoire	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas France SA	IG	99,98	44,99	99,98	44,99	
Geodis Overseas Guadeloupe	IG	99,92	44,95	99,88	44,93	
Geodis Overseas India	IG	96,50	43,42	94,00	42,30	
Geodis Overseas Ltd (H K + chine)	IG	99,89	44,95	99,80	44,91	
Geodis Overseas Ltd Taiwan	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Ltd Thailand	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Malaysia	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Maroc	IG	99,98	44,99	99,96	44,97	
Geodis Overseas Martinique	IG	99,87	44,93	99,80	44,90	
Geodis Overseas Mexico	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas PT Indonesia	IG	90,00	40,50			ECR
Geodis Overseas PTE (Singapore)	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Réunion	IG	89,95	40,47	89,95	40,47	
Geodis Overseas Sénégal	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Overseas Services-GOS	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Geodis Overseas Shanghai E & TIG	IG	49,78	22,38	49,78	22,40	
Geodis Overseas Transport Thailand	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Géodis Overseas UK Ltd	NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SCO
Géodis Overseas Vitesse Belgium	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Réseaux	IG	100,00	45,00	100,00	44,35	
Geodis SA	IG	45,09	45,01	48,92	45,01	
Geodis Solutions	IG	99,84	44,93	99,84	44,93	
Geodis Tchad	IG	100,00	45,00			ECO
GEODIS UK	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis UK Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Vitesse Distribution B.V.	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Geodis Vitesse Overseas B.V.	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Géosiap Cameroun	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Gie Financière Géodis	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Gironde Express	IG	99,93	44,97	99,93	44,97	
GMP	NC	50,00	49,55	50,00	49,22	SCE
Gordon Leslie	NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SCO
Groupe Ermewa SA	IP	49,60	49,50	100,00	99,80	CME
Haute-Garonne Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Haute-Provence Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Helif	IG	100,00	78,42	37,95	30,82	
Helu Trans Malaysia	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Hérault Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Holding de St-Jean	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Indre Express	NC	99,96	44,98	99,96	44,98	SCO
Infralog	IG	100,00	44,73	100,00	44,75	
Inst. de Formation Eur. Multimodal	IG	91,50	91,02			ECE
Le Bois Chaland	IG	100,00	44,75	100,00	44,75	
Locatransports	NC	66,34	64,02	100,00	66,32	SCE
Locorem	IG	100,00	64,73	100,00	64,73	
Locotract	NC	100,00	98,14	100,00	98,14	SFU
Logistra	IG	99,80	99,60	99,80	99,60	
M. N. Walbaum	IG	99,75	44,88	99,75	44,88	
M.E.I. (Mancelle d'Emballages)	IG	99,40	44,69	99,40	44,69	
M.G. Transports	IG	99,50	44,77	99,50	44,77	
Management Invest	NC	100,00	99,10	100,00	98,43	SCE
Marne Express	IG	100,00	44,88	100,00	44,88	
Mostva	ME	50,00	40,86	50,00	40,18	
MPL	IG	99,99	44,99	99,99	44,99	
MTM	NC	50,00	47,17	50,00	39,37	SCE
MTND	NC	50,00	49,55	50,00	49,22	SCE
Normanche	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Novatrans	ME	38,63	38,17	40,63	39,11	
Ortrans	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
Pan European Transport Ltd	IG	62,21	27,99	62,21	27,99	
Paris 8	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Picardie Express	IG	49,70	22,36	49,70	22,36	
PLC	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Provence Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Puy de Dôme Express	IG	100,00	29,96	100,00	29,96	
R.D.C. S.P.A.	IG	50,00	22,50	50,00	22,27	
Rail Euro Concept	ME	50,00	49,90	50,00	49,90	
Ramscroft Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
RFS France	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
RFS Hollande	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Rhône Dauphiné Express	IG	99,58	44,81	99,58	44,81	
Riverain	IG	65,00	64,66	65,00	64,66	
Rouch Intermodal	IG	99,92	98,68	99,92	98,70	
Rouen domicile	IG	99,91	99,91	99,91	99,91	
Rouleurs du Cambresis	IG	99,93	44,97	99,93	44,97	
S.C.T.B.	IG	99,00	30,19	99,00	30,19	
S.M.C.	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
S.M.T.R.	IG	99,98	44,99	99,99	44,99	
S.N.T.C.	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
S.N.T.N. Calberson	IG	99,93	44,97	64,95	29,23	
S.T.S.I.	IG	97,22	97,02	97,22	97,02	
S.T.V.A.	IG	81,63	81,73	80,80	80,35	
S.T.V.A. U.K.	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Savin	IG	99,92	44,96	99,92	44,96	
SBGTA (Sté Gestion Terminal d'Aiton)	IG	65,00	33,08			ECR
Sceta Transport	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Schuhler et Nestra	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Alsace	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI BM Chelles	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI BM Craywick	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI BM Le Fontanil	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Borny	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Cel	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Champagne Ardennes	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Charlotte	IG	100,00	44,75	100,00	44,56	
SCI Charval	IG	99,50	44,77	99,50	44,77	
SCI Danjoutin.	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI de la Brèche	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI De La Poudrière	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI de Vaux	IG	100,00	44,99	100,00	44,99	
SCI Du Rouvray	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Du Serp	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Etupes	IG	99,90	44,95	99,90	44,95	
SCI Euroflory	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Ferrus Immo	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	

	M	PC ANNÉE N	PI ANNÉE N	PC ANNÉE N-1	PI ANNÉE N-1	VAR
SCI Gilly	IG	82,50	37,12	82,50	37,12	
SCI Horizons	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Île-de-France	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Immolog	IG	99,00	44,31	99,00	44,31	
SCI JCC	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Le Petit Bois	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Le Polygone	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Mery	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Norferrus	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
SCI Normandie	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Ouest	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Portes Les Valences	IG	100,00	44,99	100,00	44,99	
SCI Prosoldier	IG	99,87	44,94	99,87	44,94	
SCI Région Bretagne	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Rhône Ferrus	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
SCI Roynneau le Coudray	IG	98,39	43,84	99,38	43,84	
SCI Salaise	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SCI Sopyrim	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
SCI Sud Est	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI Sud Ouest	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SCI SVIG	IG	99,97	44,99	99,97	44,99	
SCI Val Ferrus	IG	80,00	65,38	80,00	64,28	
SCI Voujeaucourt	IG	80,00	36,00	80,00	36,00	
SD Calberson	IG	99,97	44,98	99,97	44,98	
Sealogis	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SEFERGIE	IG	100,00	98,76	98,61	97,41	
SEGI	IG	98,31	98,76	98,31	98,77	
Seine Express Transport	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Seine-Maritime Express	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SERMA	IG	100,00	99,47	100,00	99,47	
SERNAM Route	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SERNAM SA	IG	100,00	100,00	100,00	91,48	
SERNAM Transport Île-de-France	IG	99,76	99,76	99,76	99,76	
Set CARGO International	ME	33,50	10,20	33,50	10,20	
Setcargo	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Seti	IG	49,89	22,45	49,89	22,45	
Setrada	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
SEVIK	IG	100,00	45,00	0,00	0,00	ECO
SFC	IG	99,98	99,07	99,97	98,40	
SGW	IG	65,93	67,36	60,61	0,74	
SHGT Midi	NC	100,00	66,46	100,00	66,46	SCE
Sideuropa	ME	50,00	49,90	50,00	49,90	
Silagro	NC	100,00	66,46	100,00	66,46	SCE
SLV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
SNC Bercy	IG	100,00	71,85	100,00	71,85	

	M	PC	PI	PC	PI	VAR
		ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	ANNÉE	
		N	N	N-1	N-1	
SNC Sernam Centre	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Est	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Île-de-France	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam LDI	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Nord	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Ouest	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Services	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Sud-est	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNC Sernam Sud-ouest	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
SNCF Fret Benelux	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SNCF Fret Deutschland	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SNCF Fret Italia Srl	IG	100,00	99,80	100,00	99,80	
SNTD Noyon	ME	35,59	16,02	35,59	16,02	
Société des entrepôts Paris-Sud (SEPS)	IG	100,00	44,75	100,00	44,75	
Sogewag	IG	100,00	79,16	100,00	76,07	
Somap	IG	63,67	63,09	63,67	62,66	
Somedat	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Soptrans	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Sotraf	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Sotrargo	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Sotrameuse	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Soyer Devaux	IG	100,00	66,30	98,85	66,21	
SPW Modalhor	IG	100,00	99,80	100,00	50,90	
Sté Lilloise de camionnage à domicile	IG	100,00	100,00	95,17	95,17	CPC
Sté Marseillaise de Camionnage et de Mes.	IG	97,12	97,12	97,12	97,12	
Stesimaf	IG	80,00	86,61	80,00	86,61	
Stockage Manutention Transit (SMT)	NC	100,00	66,46	100,00	66,46	SCE
Stracciari	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Strasbourg Domicile	IG	66,40	29,88	66,40	29,88	
Teisa	IG	99,44	44,75	99,44	44,75	
Telf Lamaysouette	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Téthys	IG	99,99	81,73			ECR
Thales Geodis Freight Logistics	IP	50,00	22,50	50,00	22,50	
Transcars	IG	100,00	81,73	100,00	80,35	
Transfesa (Groupe)	ME	20,20	16,51	20,20	16,23	
Transnord	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Transport Bernis	IG	67,64	30,44	67,64	30,44	
Transport Logistique Marnais (TLM)	NC	66,34	64,00	100,00	66,44	SCE
Transports Bigaud	IG	98,74	44,43	98,74	44,43	
Transports Petitbon	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Transports Raisch	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux	IP	66,34	64,09	100,00	66,45	CME
Transportvoiture Belgique	IG	99,96	81,69	99,95	80,32	
Transucre	IP	66,34	38,45	39,97	39,81	CME
Trappes Distribution	IG	100,00	100,00	100,00	100,00	
Trate Sud S.R.L.	IG	50,00	22,50	50,00	22,27	
Union & Gest. de Moyens de Tpts ferrov.	IP	66,34	61,55	100,00	66,46	CME
Uniroute	IG	100,00	81,72	100,00	80,35	
United Distribution Group plc	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
United Distribution Homelink Ltd	NC	100,00	45,00	100,00	45,00	SCE
United Distribution Internation. Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
United Distribution Ltd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Valenciennes Express	IG	100,00	44,97	100,00	44,97	
Valenda	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Valtrans	IG	80,00	65,38	80,00	64,28	
Van der Laan	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Var Express	IG	100,00	45,00	100,00	44,86	
Vellave de Transport	IG	98,04	44,12	98,04	44,12	
VFLI	IG	99,67	99,47	99,67	99,47	
VFLI Cargo	IG	100,00	99,47	100,00	99,47	
VFLI Romania	IG	100,00	99,47			ECR
Vienne Express	IG	100,00	32,53	100,00	32,53	
Vitesse Belgium Bvba	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Logistics BV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Onroerend Goed BV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Pharmaceuticals distribution BV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Transport BV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Warehousing and distribution BV	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Vitesse Warehousing and distribution Venlo.	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Voies Ferrées du Morvan	IG	65,00	64,66	65,00	64,66	
Wagrain	IG	100,00	73,60	100,00	68,78	
Waren Brokers	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Waren Shipping	IG	100,00	45,00			ECO
Werner Egerland	ME	20,00	16,35	20,00	16,07	
XP Log	IG	99,82	66,19	99,82	66,19	
ZA Far (SEA) pte Ltd Singapore	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Zasped (Malaysia) Sdn Bhd	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Zati SPA	ME	48,97	22,04	48,72	21,92	CGN
Zust Ambrosetti Far East Ltd (Hong-K)	NC	72,00	32,07	72,00	32,07	SCE
Züst Ambrosetti KOREA (Séoul)	IG	100,00	45,00	100,00	45,00	
Züst Ambrosetti spa	IG	100,00	44,99	98,47	44,54	

5- Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés Exercice clos le 31 décembre 2003

En exécution de la mission qui nous a été confiée, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. OPINION SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Comme au 31 décembre 2002, il existe des différends entre RFF et SNCF concernant tant la dévolution de certains biens immobilisés que les modalités de transfert qui pourraient découler des arbitrages à venir tels que mentionnés dans la note 6 de l'annexe. Nous ne sommes pas en mesure d'apprécier les conséquences de cette situation sur les comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2003.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le point exposé dans la note 2 de l'annexe concernant les changements de méthodes comptables liées aux provisions pour grosses réparations et aux provisions pour médailles du travail.

II. JUSTIFICATION DE NOS APPRÉCIATIONS

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, qui s'appliquent pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les autres éléments suivants :

- La note 3 de l'annexe expose :
 - ▶ les modalités de non-inscription au bilan de la dette financière transférée au service annexe d'amortissement de la dette,
 - ▶ le traitement comptable relatif aux services annexes à vocation sociale.

Dans le cadre de notre appréciation de la présentation d'ensemble des comptes, nous avons vérifié le caractère approprié des informations relatives à ces deux sujets fournies dans la note 31 de l'annexe.

- Les engagements de retraite et de prévoyance ne font pas l'objet de provisions en application de l'option ouverte par les principes comptables applicables en France. Dans le cadre de notre appréciation des estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes, nous avons examiné les bases et les modalités du calcul actuariel ainsi que l'information donnée par la société dans la note 16 de l'annexe qui décrit les spécificités des régimes de la SNCF.

Les appréciations que nous avons portées sur ces éléments s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit qui porte sur les comptes consolidés pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de l'opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. VÉRIFICATION SPÉCIFIQUE

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés ci-dessus, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Le 24 mars 2004

Les Commissaires aux Comptes

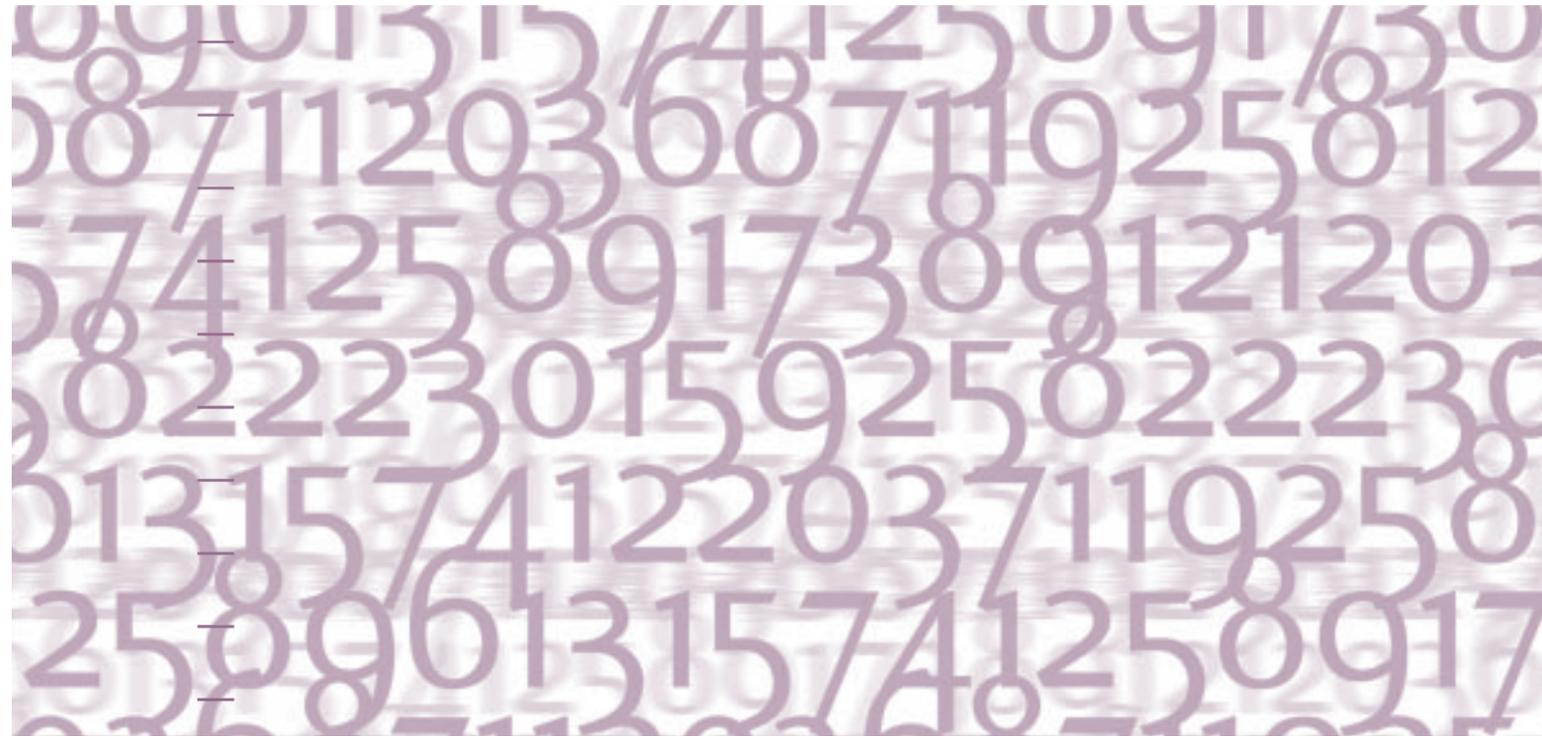
MAZARS & GUÉRARD
Jean-Louis Lebrun

Gilles Rainaut

ERNST & YOUNG Audit
Christine Vitrac

Francis Gidoïn

Comptes sociaux



1 - BILAN	136
2 - COMPTE DE RÉSULTAT	138
3 - TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE	139
4 - RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	140

1- Bilan

au 31 décembre 2003

Les éléments significatifs explicatifs des comptes individuels de l'établissement public SNCF sont contenus dans les comptes consolidés. Pour cette raison, seuls sont présentés ci-après des comptes sociaux résumés de la SNCF.

Les comptes sociaux complets sont disponibles sur simple demande auprès de la SNCF (direction du contrôle de gestion) au 34 rue du commandant Mouchotte – 75014 Paris.

ACTIF

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Immobilisations incorporelles	40	35
Immobilisations corporelles	12 796	12 088
Créance vis à vis de RFF	10 331	12 201
Autres immobilisations financières	5 180	3 470
Total actif immobilisé	28 347	27 794
Stocks et en cours	449	461
Créances d'exploitation	6 324	6 224
Comptes d'actif du service annexe d'amortissement de la dette	196	165
Comptes d'actifs des services annexes à vocation sociale	1 441	1 423
Valeurs mobilières de placement	1 325	1 722
Disponibilités	70	98
Total des actifs circulant	9 805	10 093
Comptes de régularisation	81	106
Primes de remboursement des obligations	19	28
Écart de conversion – actif	133	250
TOTAL DE L'ACTIF	38 385	38 271

PASSIF

	31 DÉCEMBRE 2003	31 DÉCEMBRE 2002
Capital	4 271	4 271
Écart de réévaluation	70	70
Report à nouveau	(1 497)	(172)
Résultat de l'exercice	50	19
Situation nette	2 894	4 188
Subventions d'investissement	2 442	2 089
Provisions réglementées	64	70
Total capitaux propres	5 400	6 347
Provisions pour risques et charges	2 888	1 482
Emprunts et dettes financières	18 169	18 684
Dettes d'exploitation	8 585	8 486
Comptes de passif du service annexe d'amortissement de la dette	234	213
Comptes d'actifs des services annexes à vocation sociale	426	412
Comptes de régularisation	2 224	2 346
Écart de conversion – Passif	459	301
TOTAL DU PASSIF	38 385	38 271

2- Compte de résultat

	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Chiffres d'affaires	14 742	14 782
Production immobilisée et stockée	658	551
Achats et charges externes	(6 380)	(6 403)
Valeur ajoutée	9 020	8 930
Subventions d'exploitation	34	65
Impôts, taxes et versements assimilés	(605)	(629)
Charges de personnel	(7 693)	(7 653)
Excédent brut d'exploitation	756	713
Dotations nettes aux amortissements et provisions	(848)	(708)
Autres charges de gestion	(17)	(22)
Résultat d'exploitation	(109)	(17)
Résultat financier	(95)	(166)
Résultat courant	(204)	(183)
Résultat exceptionnel	223	168
Produit de l'intégration fiscale	31	34
Bénéfice, (perte) de l'exercice	50	19

3- Tableau des flux de trésorerie

Montants exprimés en millions d'euros (M€)

	ANNÉE 2003	ANNÉE 2002
Résultat net	50	19
Élimination des charges et produits sans effet sur la trésorerie ou non liés à l'activité		
▶ Dotations nettes aux amortissements et provisions (à l'exclusion des provisions pour actif circulant)	907	780
▶ Plus ou moins values de cession	(231)	(193)
▶ Éléments non liés à l'activité	0	(8)
Marge brute d'autofinancement	726	598
Variation du besoin en fonds de roulement	256	387
A) Flux liés à l'activité	982	985
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 768)	(1 725)
Acquisition de titres	(110)	(11)
Acquisition d'autres immobilisations financières	(76)	(83)
Sous total (1)	(1 954)	1 819
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	113	228
Cession de titres	239	2
cession d'autres immobilisations financières	206	165
Sous total (2)	558	395
B) Flux liés aux opérations d'investissement (1) + (2)	(1 396)	(1 424)
Encaissements provenant de nouveaux emprunts	1 565	2 271
Remboursements nets d'emprunts	(1 539)	(1 824)
Subventions d'investissements reçues	618	721
Variation des valeurs mobilières de placement ⁽¹⁾	(93)	71
Variation des dettes de trésorerie ⁽¹⁾	(374)	430
Autres variations	5	(29)
C) Flux liés aux opérations de financement	182	1 640
Variation de trésorerie (A+ B + C)	(232)	1 202
Trésorerie nette à l'ouverture	412	(790)
Trésorerie nette à la clôture	180	412

(1) pour la part à plus de 3 mois dès l'origine.

4- Rapport général des commissaires aux comptes sur les comptes annuels *Exercice clos le 31 décembre 2003*

En exécution de la mission qui nous a été confiée, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2003, sur :

- ▶ le contrôle des comptes annuels de la SNCF, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- ▶ la justification de nos appréciations,
- ▶ les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Comme au 31 décembre 2002, il existe des différends entre RFF et SNCF concernant tant la dévolution de certains biens immobilisés que les modalités de transfert qui pourraient découler des arbitrages à venir tels que mentionnés dans la note 4 de l'annexe. Nous ne sommes pas en mesure d'apprécier les conséquences de cette situation sur les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 2003.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le point exposé dans la note 2 de l'annexe concernant les changements de méthodes comptables liées aux provisions pour grosses réparations et aux provisions pour médailles du travail.

II. JUSTIFICATION DE NOS APPRÉCIATIONS

En application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, qui s'appliquent pour la première fois à cet exercice, nous portons à votre connaissance les autres éléments suivants :

- La note 3 de l'annexe expose :
 - ▶ les modalités de non-inscription au bilan de la dette financière transférée au service annexe d'amortissement de la dette,
 - ▶ le traitement comptable relatif aux services annexes à vocation sociale.

Dans le cadre de notre appréciation de la présentation d'ensemble des comptes, nous avons vérifié le caractère approprié des informations relatives à ces deux sujets fournies dans la note 30 de l'annexe.

- Les engagements de retraite et de prévoyance ne font pas l'objet de provisions en application de l'option ouverte par les principes comptables applicables en France. Dans le cadre de notre appréciation des estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes, nous avons examiné les bases et les modalités du calcul actuariel ainsi que l'information donnée par la société dans la note 27 de l'annexe qui décrit les spécificités des régimes de la SNCF.

Les appréciations que nous avons portées sur ces éléments s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit qui porte sur les comptes annuels pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de l'opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. VÉRIFICATIONS ET INFORMATIONS SPÉCIFIQUES

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi. À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés ci-dessus, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion Groupe sur la situation financière et les comptes annuels.

Le 24 mars 2004

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS & GUÉRARD

Jean-Louis Lebrun

Gilles Rainaut

ERNST & YOUNG Audit

Christine Vitrac

Francis Gidoïn

RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ET LE CONTROLE INTERNE DU GROUPE SNCF

La SNCF est soumise à l'application de la nouvelle Loi de Sécurité Financière (LSF), en tant qu'émetteur faisant appel public à l'épargne, selon l'article 122 de cette loi.

Le rapport sur le gouvernement d'entreprise et le contrôle interne du Groupe SNCF répond aux obligations nouvelles de la SNCF de rendre publiques les informations sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'Administration et sur les procédures de contrôle interne.

Ce rapport, émis au titre de l'exercice 2003, a été présenté au Conseil d'Administration du 24 mars 2004. Il s'agit d'un premier rapport qui s'inscrit dans une approche descriptive, conformément aux recommandations de l'Autorité des Marchés Financiers. La SNCF étant engagée de longue date dans la mise en œuvre d'un contrôle interne de qualité, différents projets sont d'ores et déjà initiés ou prévus pour les années à venir, dont les plus significatifs sont mentionnés dans ce rapport.

Ce rapport est disponible sur simple demande auprès de la Direction Financière de la SNCF (Direction de la Comptabilité et du Contrôle de Gestion) - 34, rue du Commandant Mouchotte - 75699 Paris cedex 14.

SNCF

Direction de la Communication
34, rue du Commandant Mouchotte
75699 Paris cedex 14
sncf.com

Crédits photos :

© SNCF-CAV : Dominique Larosière, Eric Bernard, Ivan Zdanevitch, Jean-Marc Fabbro, Michel Urtado, Olivier Thomas, Patrick Levêque, Philippe Fraysseix, Sylvain Cambon, Vincent Leloup
© Charles Thatcher/Getty Images
© Camille Tokerud/Getty Images
© Zefa/Kayoco
© Jean-Jacques d'Angelo

Conception et réalisation :

TBWA\CORPORATE

Impression

Groupe Question d'Édition

Le rapport d'activité 2003 de la SNCF est édité en français et en anglais. Il est également disponible sur le site www.sncf.com

Juin 2004

