

# GROUPE SNCF

## Résultats 2005



15 mars 2006

donner au train des idées d'avance





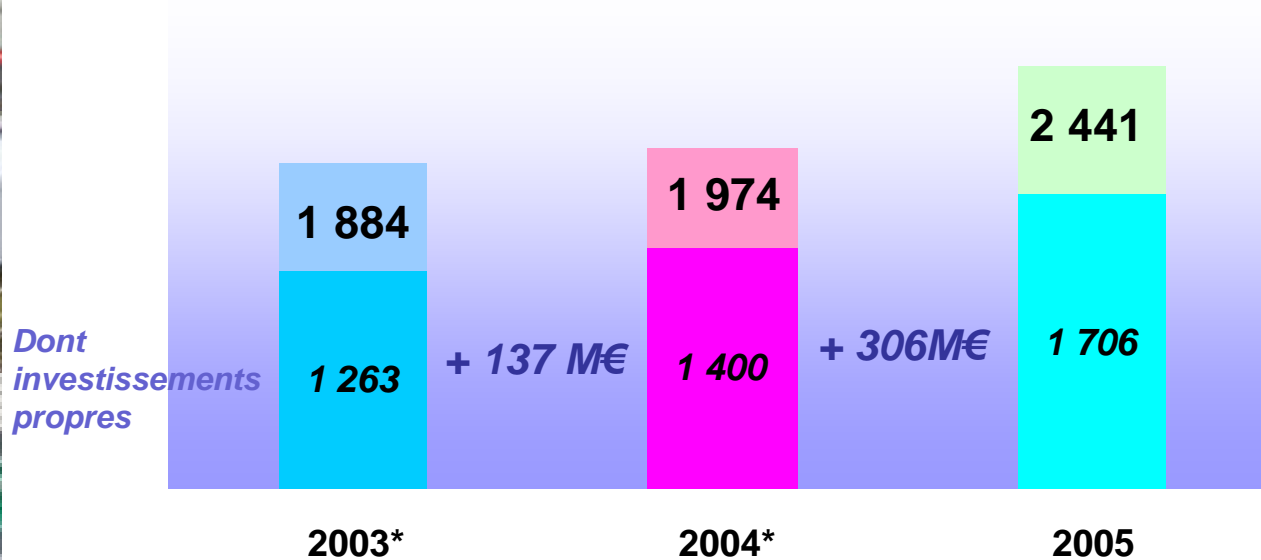
**2005 :**

**confirmation  
de la trajectoire stratégique et financière,  
développement de l'entreprise solidaire  
et préparation de l'avenir**

# Un effort croissant d'investissements

Résultats Groupe SNCF

## Investissements bruts \*\* (en M€)



Matériel neuf pour TER



Gares rénovées et modernisées

Technicentre Est Européen



TGV Duplex pour VFE



Locomotives pour le Fret

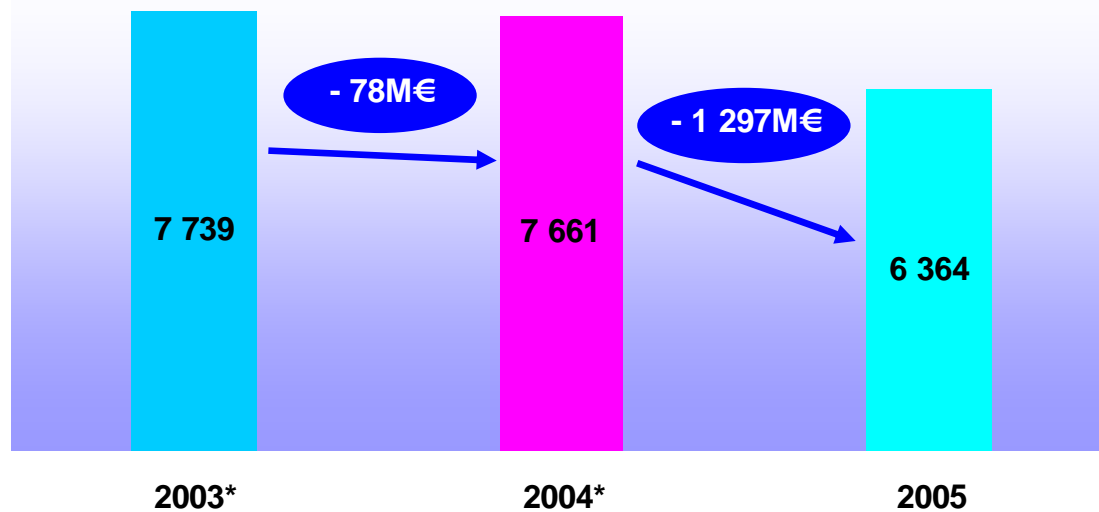


\* Pro forma \*\* hors crédit-bail

# Une réduction significative de l'endettement

Résultats Groupe SNCF

## Endettement net (en M€)

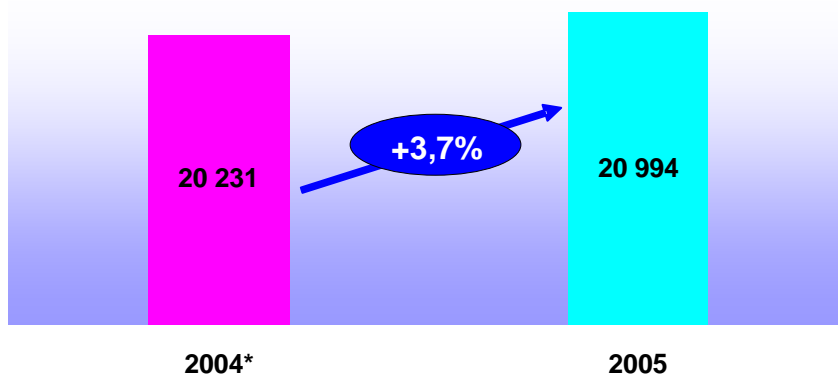


\* Pro forma

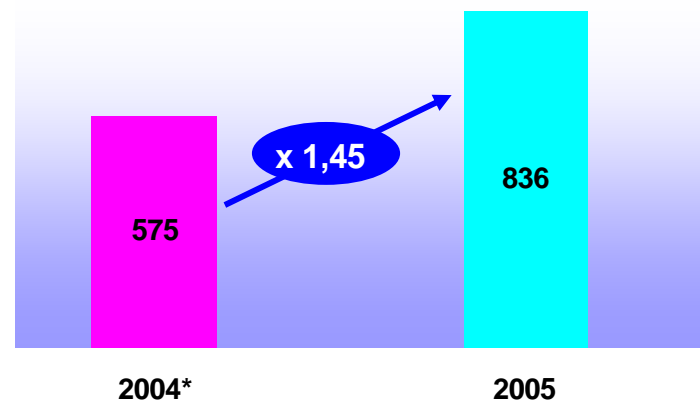
# Des résultats financiers en nette amélioration

Résultats Groupe SNCF

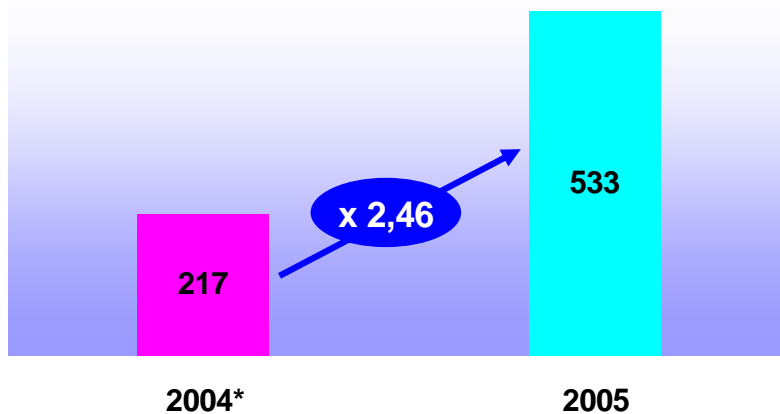
Chiffre d'affaires consolidé (en M€)



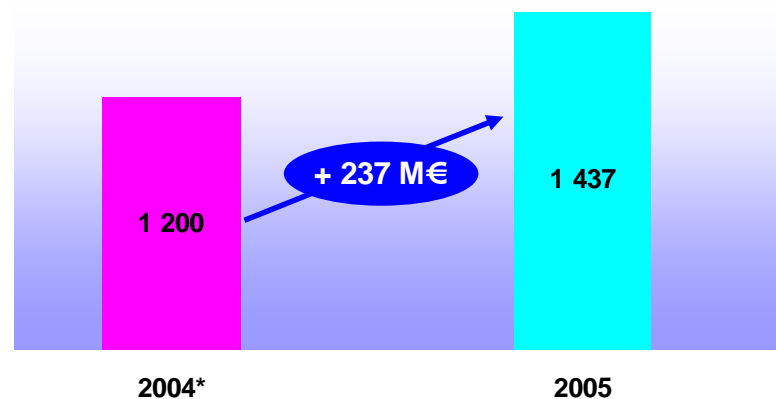
Résultat d'exploitation (en M€)



Résultat courant (en M€)



Capacité d'autofinancement (en M€)



\* Pro forma

# Compte de résultat du Groupe SNCF

En M€	2004 *	2005	Variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>20 231</b>	<b>20 994</b>	<b>4%</b>
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>1 619</b>	<b>1 800</b>	<b>11%</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>575</b>	<b>836</b>	<b>45%</b>
<b>Résultat courant des sociétés intégrées</b>	<b>217</b>	<b>533</b>	<b>146%</b>
Résultat exceptionnel	203	844	
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>330</b>	<b>1 271</b>	

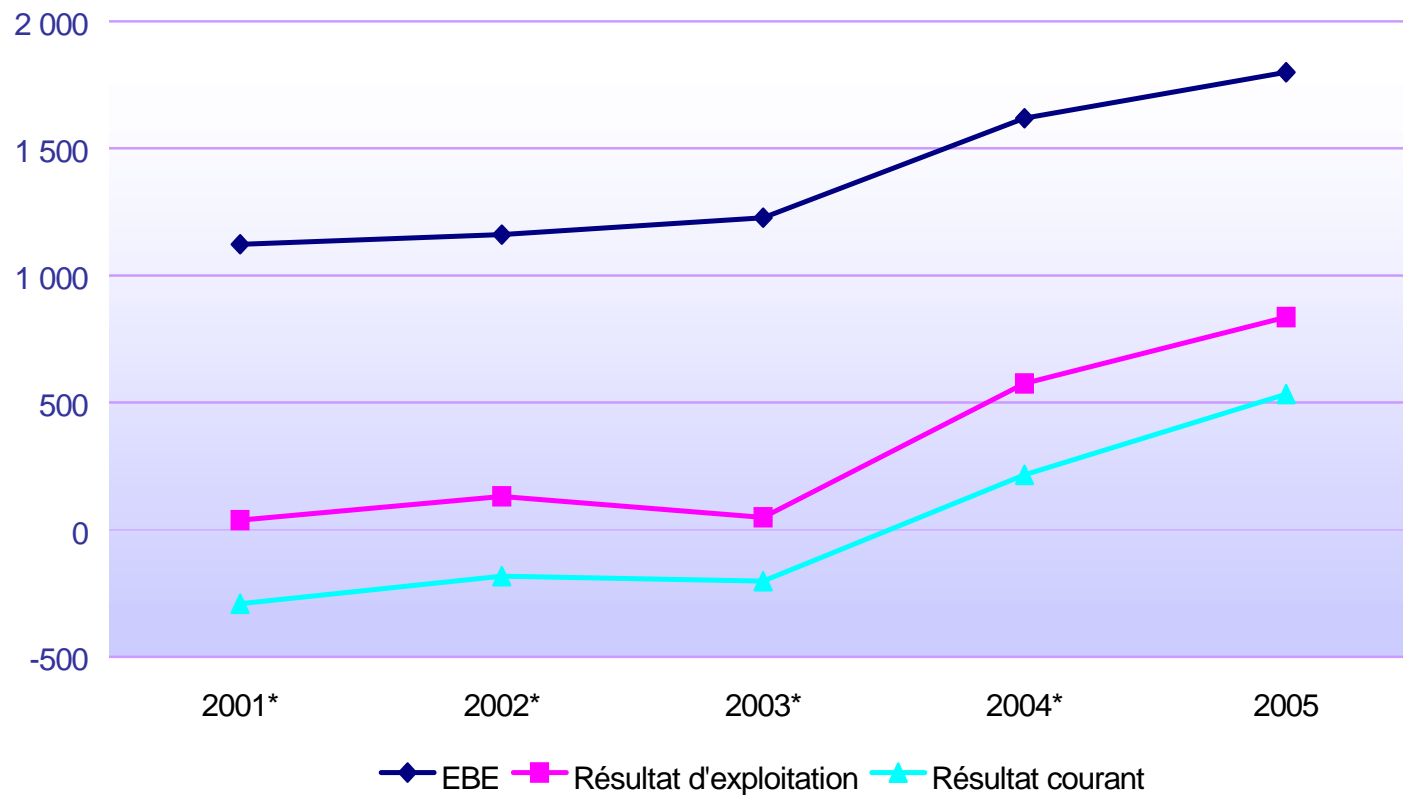
# Compte de résultat de la SNCF (EPIC)

En M€	2004 *	2005	Variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>15 500</b>	<b>16 009</b>	<b>3%</b>
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>1 155</b>	<b>1 418</b>	<b>23%</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>401</b>	<b>640</b>	<b>60%</b>
<b>Résultat courant (hors dividendes SNCF Participation non récurrents)</b>	<b>153</b>	<b>417</b>	<b>173%</b>
Dividendes SNCF Participation non récurrents	200	35	
Résultat exceptionnel	91	882	
<b>Résultat net</b>	<b>444</b>	<b>1 334</b>	

\* Pro forma

# Une nette amélioration des résultats sur une trajectoire confirmée

## Trajectoire des principaux résultats du groupe SNCF (en M€)

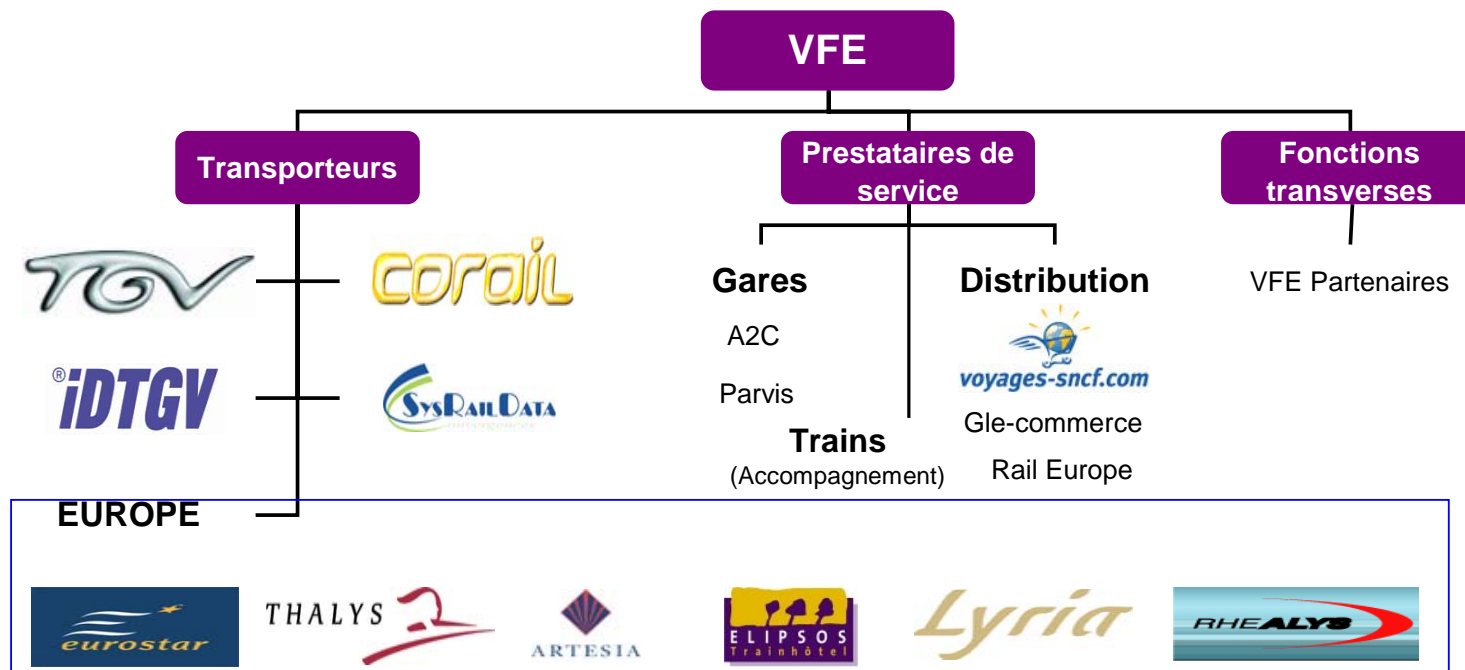


\* *pro forma*



# Les performances des branches en 2005

# Voyageurs France Europe



# Voyageurs France Europe

## Chiffre d'affaires (en M€)\*\*



> Le chiffre d'affaires progresse de 6% par :

- La progression des trafics TGV, Thalys et Eurostar
- Le développement des ventes de Voyages-sncf.com
- Le succès des actions commerciales et promotionnelles

## Excédent brut d'exploitation (en M€)



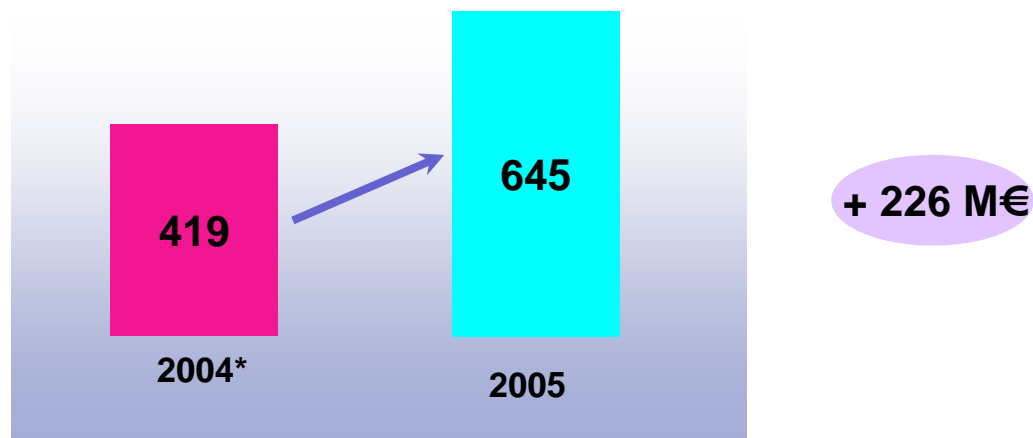
> L'EBE reflète :

- La poursuite de la politique volontariste de maîtrise des charges
- L'optimisation du remplissage des trains

\* Pro forma \*\* Y compris le chiffre d'affaires interne réalisé avec les autres branches du groupe.

# Voyageurs France Europe

## Résultat courant (en M€)



- > Poursuite de la politique de volume
- > VFE poursuit la croissance de son résultat
- > La rentabilité ne permet pas encore de faire face aux niveaux élevés d'investissements
- > Préparation du TGV Est Européen

\* Pro forma

# Transport Public



## Transport Public

ter

Keolis

Transilien SNCF

EFFIA

Corail Intercités

# Transport Public

## Chiffre d'affaires (en M€)\*\*



## Excédent brut d'exploitation (en M€)



### > TER poursuit la croissance des trafics :

- Mise en place de nouvelles dessertes grâce aux AO
- Modernisation du parc

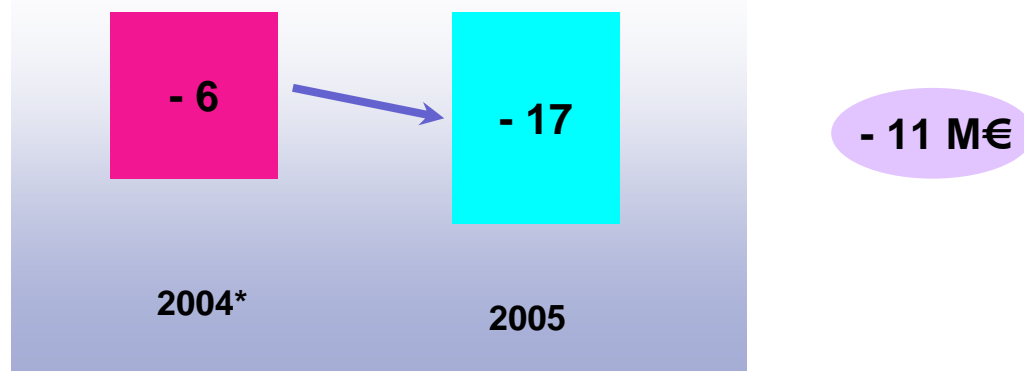
### > Transilien. La progression des trafics reflète l'amélioration de la qualité de service

- Engagement de service
- Régularité des trains
- Entretien des gares

### > Corail Intercités. Les trafics progressent mais les résultats demeurent lourdement déficitaires.

\* Pro forma \*\* Y compris le chiffre d'affaires interne réalisé avec les autres branches du groupe.

## Résultat courant (en M€)



> **En dépit de la progression des trafics....**

- l'accélération des programmes liés à la qualité de service, la régularité et la sûreté, qui pèse sur les charges...
- se traduit par une érosion d'un résultat courant, déficitaire à périmètre comparable (incluant Corail Intercités)

## Fret



Wagons



Céréales  
CTC  
Logistra

Combiné



Modalhor  
Transport  
et  
logistiques



Automobile



Portuaire

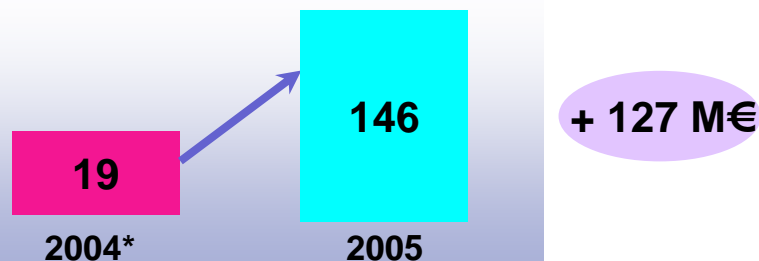


# Fret

## Chiffre d'affaires (en M€)\*\*



## Excédent brut d'exploitation (en M€)



> Fret SNCF est en ligne avec le plan de redressement :

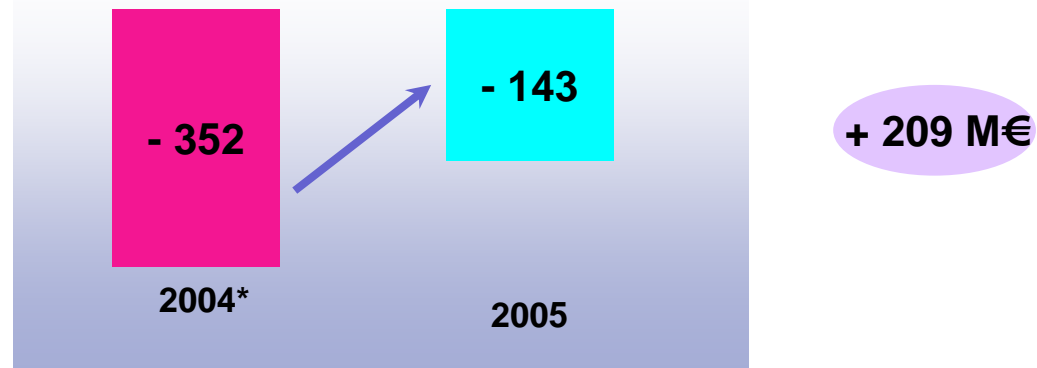
- Le chiffre d'affaires baisse de 200 M€
- Mais le résultat courant progresse de 165 M€.

> Geodis poursuit sa croissance rentable et contribue pour 75 M€ au résultat courant de la branche.

> Naviland Cargo enregistre des pertes importantes (-24 M€) et lance l'ouverture de son capital.

\* Pro forma \*\* Y compris le chiffre d'affaires interne réalisé avec les autres branches du groupe.

## Résultat courant (en M€)



Après une nouvelle étape franchie en 2005, la branche devrait revenir proche de l'équilibre en 2006 avec :

- Le maintien de la rentabilité de Géodis
- La restauration en tendance de la situation financière de Fret SNCF
- La conquête de nouveaux trafics et l'amélioration de la productivité.

# Infrastructure



Infrastructure

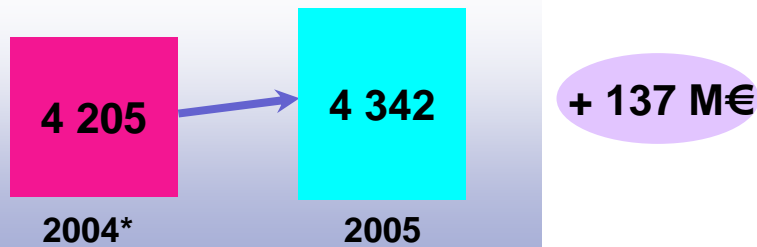
INFRA



AREP

# Infrastructure

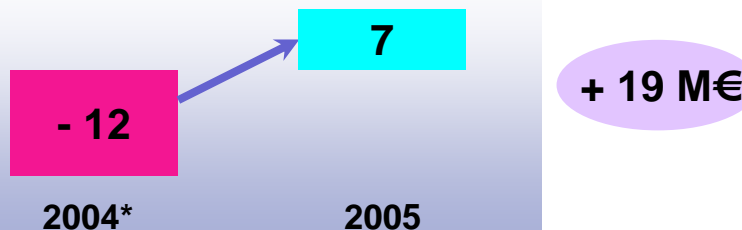
Chiffre d'affaires (en M€)\*\*



> Les travaux de construction du TGV Est Européen connaissent un pic

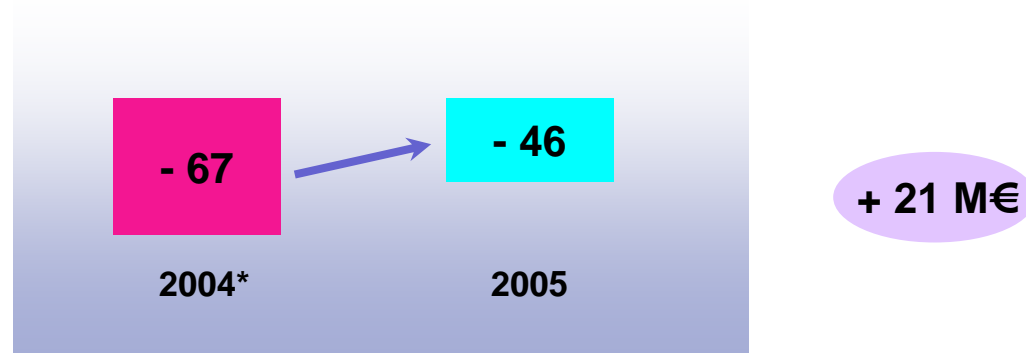
> La perte courante provient pour 56 M€ du gestionnaire délégué de l'Infrastructure : la stabilité de la rémunération de la convention de gestion avec RFF ne permet pas de compenser la hausse des coûts, en dépit des gains de productivité.

Excédent brut d'exploitation (en M€)



\* Pro forma \*\* Y compris le chiffre d'affaires interne réalisé avec les autres branches du groupe.

## Résultat courant (en M€)



- > La branche doit adapter ses moyens pour proposer une production de qualité dans le cadre contraint de la convention de gestion (système au forfait non réévalué).
- > La prise en compte par les pouvoirs publics des conclusions de l'audit du réseau permet d'envisager l'allocation de moyens financiers supplémentaires.
- > Systra et SNCF International sont au cœur des réflexions sur l'ingénierie ferroviaire au moment où vont se développer les PPP sur les infrastructures nouvelles.



## **Présentation détaillée des résultats financiers du Groupe SNCF en 2005**



**Un exercice 2005 marqué  
par des évolutions de périmètre,  
par le début des impacts des normes IFRS  
et par l'amélioration structurelle de la trajectoire financière**

# Des variations de périmètre importantes

- > Cession de 40% de la SHEM, de Sernam et de Cegetel
- > Mise en équivalence du groupe KEOLIS et de la SHEM qui étaient intégrés globalement en 2004
- > Reconsolidation de la Société Immobilière des Chemins de Fer
- > Intégration proportionnelle de SYSTRA qui était mis en équivalence

# Des variations de périmètre importantes

L'année 2004 pro-forma

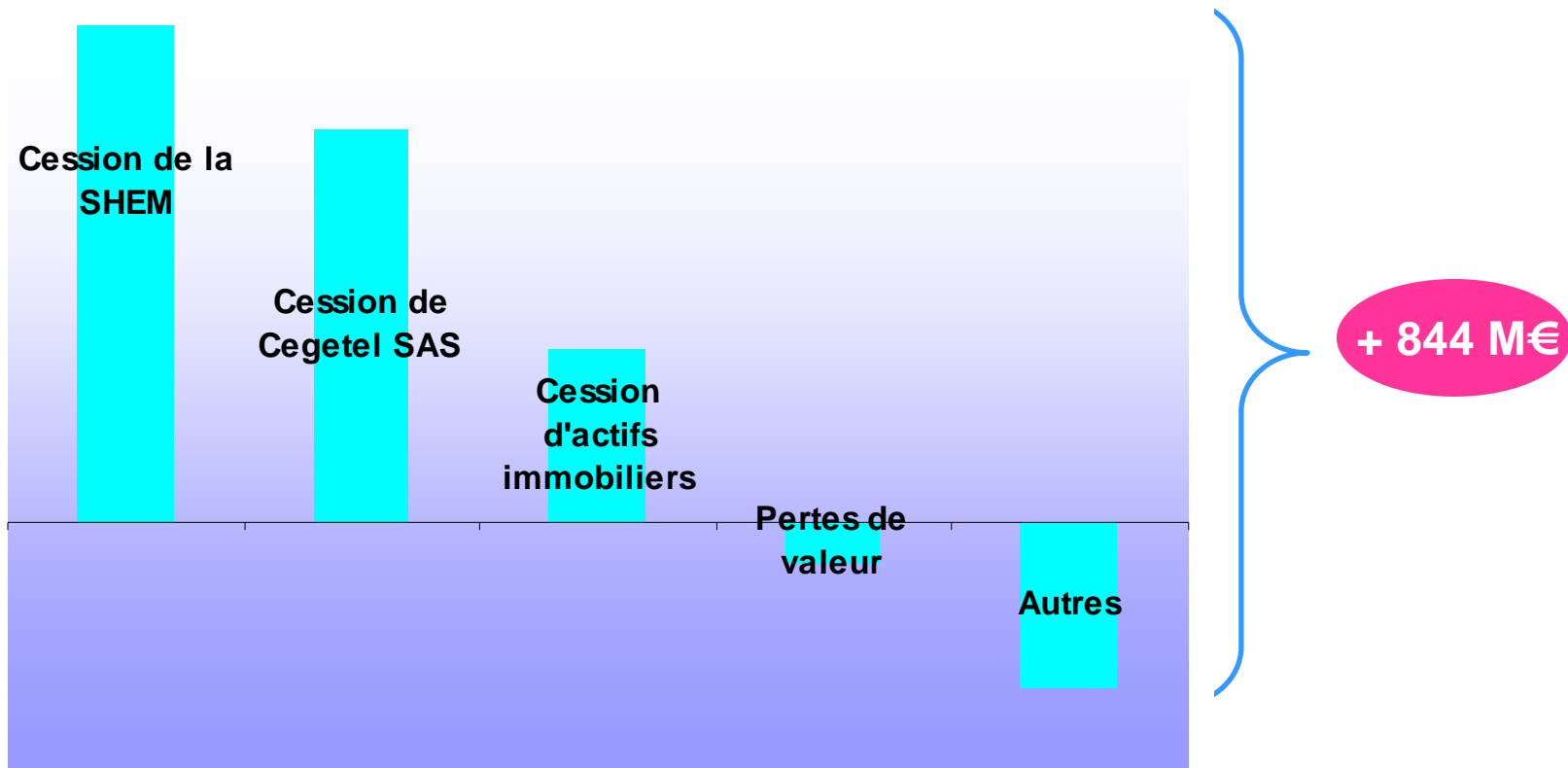
En millions d'euros	2004 publié	Variations de périmètre et changement de méthode	2004 proforma
<b>Chiffre d'affaires consolidé</b>	<b>22 059</b>	<b>-1 828</b>	<b>20 231</b>
Production stockée et immobilisée	755	-1	754
Subventions d'exploitation	37	-0	37
Achats et charges externes	-10 574	798	-9 776
Impôts et taxes	-763	36	-727
Frais de personnel	-9 779	880	-8 900
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 735</b>	<b>-116</b>	<b>1 619</b>
Dotations nettes aux amortissements et provisions	-1 100	58	-1 043
Autres charges et produits de gestion courante	13	-14	-1
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>647</b>	<b>-72</b>	<b>575</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-362</b>	<b>3</b>	<b>-358</b>
<b>Résultat courant des sociétés intégrées</b>	<b>286</b>	<b>-69</b>	<b>217</b>

- > **Les changements de méthode concernent l'application de l'avis sur les actifs (approche par composants)**

# Le résultat exceptionnel



Résultat exceptionnel (en M€)

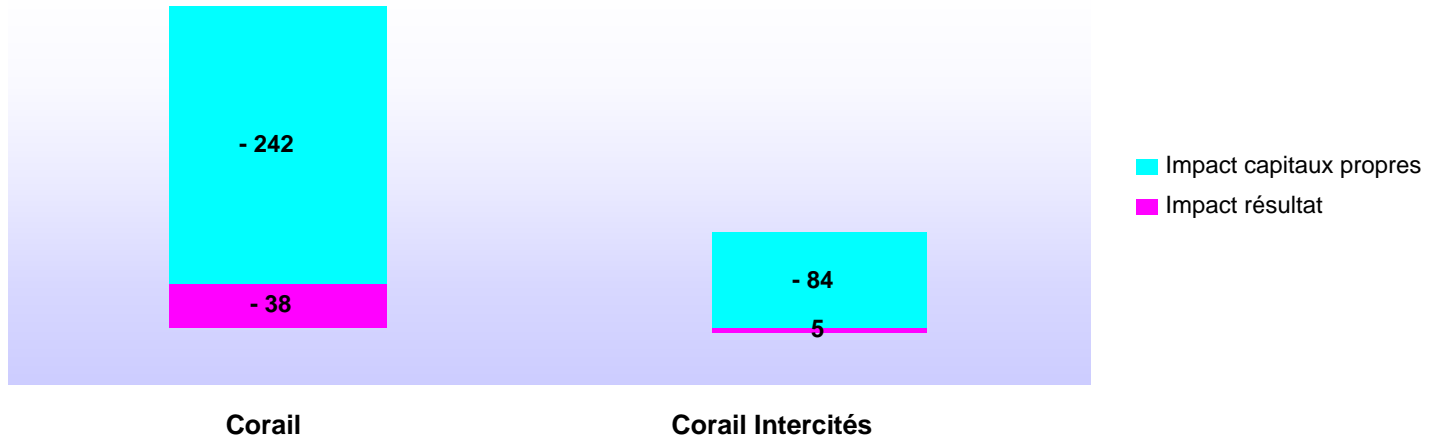


# Des évolutions importantes de normes comptables qui font entrer progressivement la SNCF dans le monde IFRS

- > Des évolutions très significatives dans la comptabilité des actifs
  - Décomposition des actifs en composants des actifs
  - Allongement des durées d'amortissement du matériel ferroviaire à 30 ans ;
  - Raccourcissement de la durée d'amortissement de certains bâtiments à 30 ans au lieu de 50 ans
  - Modification du mode de calcul de la provision pour gros entretien
  - Adoption d'une nouvelle méthode de détermination des pertes de valeurs d'actifs conforme aux normes internationales
- > Des évolutions significatives sur la valeur des contrats
  - Passage aux normes IFRS pour les filiales du Groupe
  - Provisionnement des déficits inéluctables des contrats déficitaires, y compris sur l'EPIC
- > Impacts considérables
  - L'estimation de la valeur future des actifs entre pleinement dans le bilan
  - Les variations d'estimations de valeur future sont enregistrées dans le compte de résultat
  - Les déficits futurs inéluctables doivent être provisionnés sans attendre

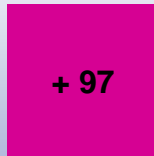
# Des évolutions de normes comptables à forts impacts : première application de l'avis sur les actifs et entrée progressive dans les normes IFRS

## Pertes de valeur (en M€)



## Approche par composants et durées d'utilité

Matériel roulant

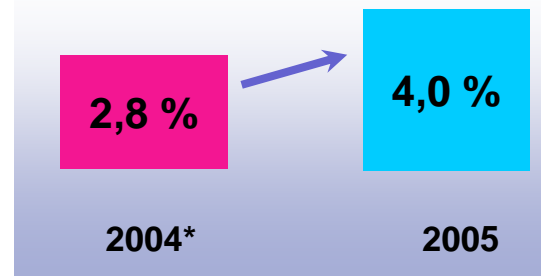
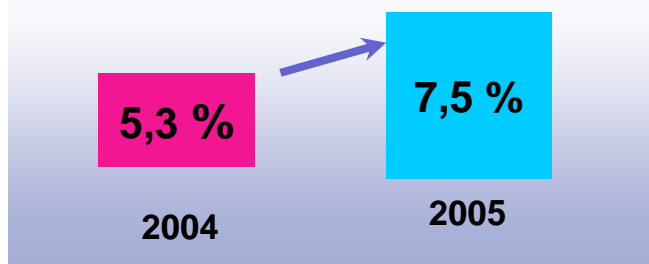


Installations fixes



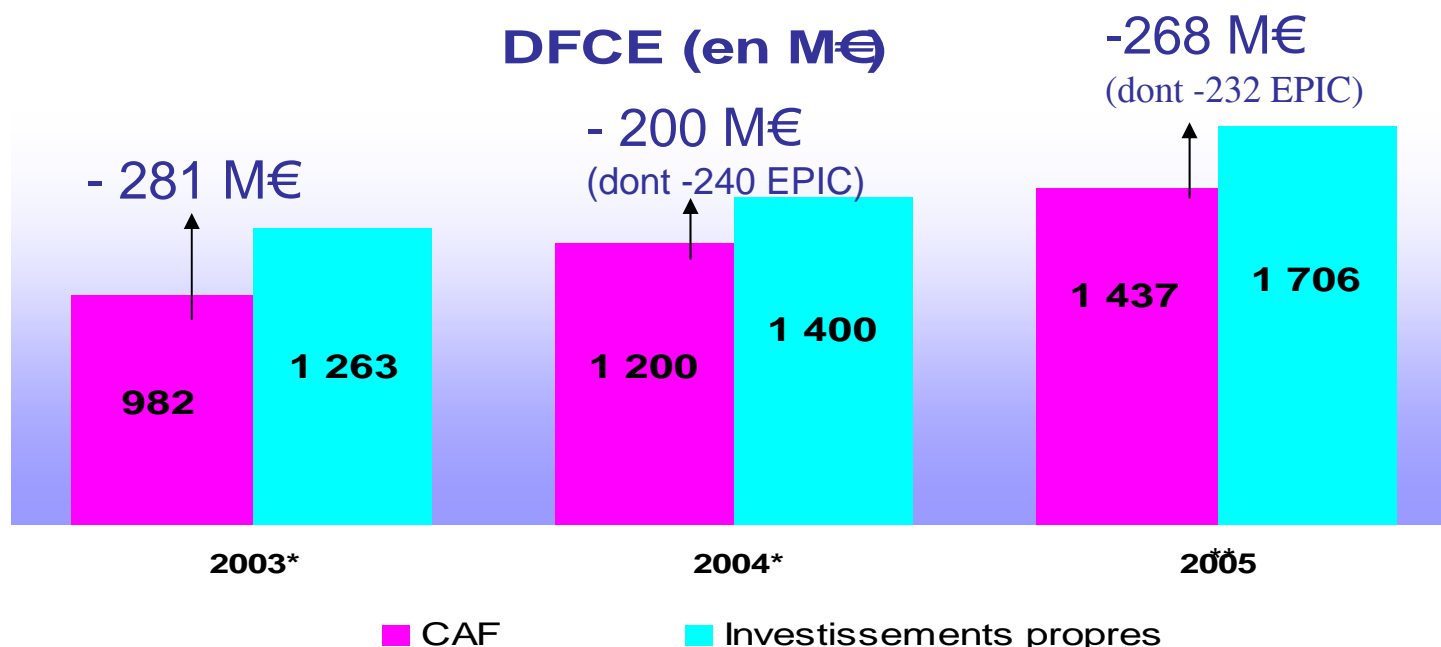
# La rentabilité s'améliore et le cap sur l'autofinancement est maintenu, mais le Groupe SNCF a fait le choix de prendre de l'avance sur ses investissements

**ROCE**  
(REX/  
capitaux  
engagés)



**REx / CA**

**DFCE (en M€)**



**DFCE : Disponible après financement de la croissance par l'exploitation**

\* Pro forma

\*\* hors crédit-bail

Comptes annuels 2005

28



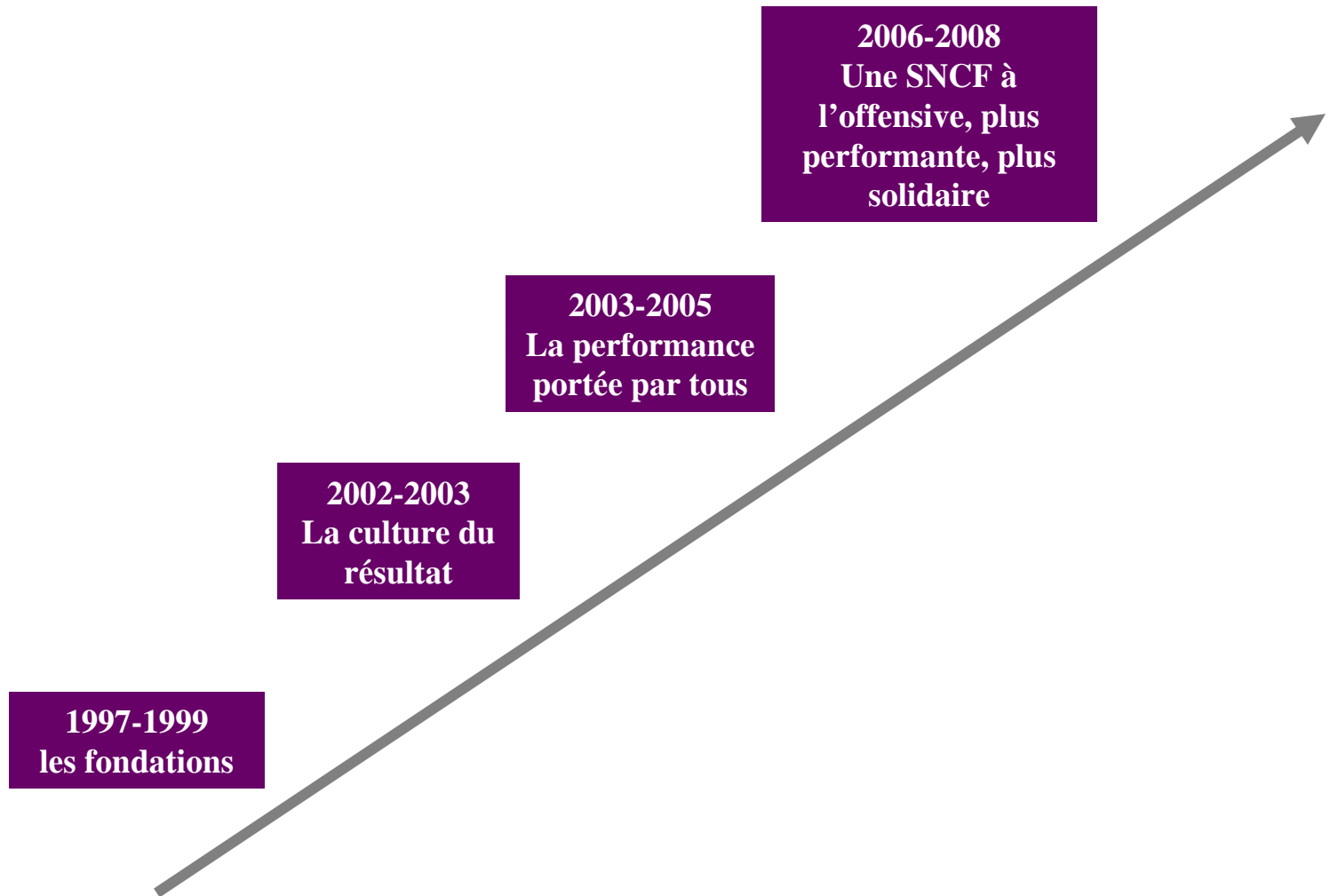
# Le Groupe SNCF se prépare aux enjeux financiers et comptables de 2006

- > Dernière année de préparation du passage aux normes IFRS
- > Finalisation du partage des actifs RFF / SNCF
  - Une commission d'arbitrage mise en place en 2004 à la demande des ministères de tutelle
  - Des principes de répartition à mettre en œuvre en 2006
- > Sensibilité des tests de valeur à la bonne réussite des plans de redressement, notamment Fret SNCF
- > Poursuite du renforcement du pilotage du Groupe par branche



## Les perspectives 2006

# En 2005, la SNCF a défini une nouvelle ambition pour une nouvelle étape du projet industriel



# L'amplification de la trajectoire stratégique



Dans une période marquée par la dimension européenne, la montée de la concurrence ferroviaire et l'émergence de nouveaux besoins de service public, le projet industriel 2006 – 2008 s'articule autour de 2 axes complémentaires et indissociables :

- > La **compétitivité** autour du service aux clients, de la maîtrise des coûts, de l'investissement et de l'innovation
- > La **solidarité** autour du service public, du développement durable et de la solidarité des cheminots.

# GROUPE SNCF

## Résultats 2005



15 mars 2006

donner au train des idées d'avance

