

Paris, le 7 avril 2011

## RFF poursuit la modernisation de son réseau

Lors de sa séance du 7 avril 2011, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, a arrêté les comptes de l'entreprise pour l'exercice 2010.

en million d'euros	2010	2009	variation
Chiffre d'affaires	4 637	4 421 (*)	+ 216
Subvention d'exploitation Etat	950	1 185 (*)	- 235
<b>Total des recettes</b>	<b>5 587</b>	<b>5 607</b>	<b>- 20</b>
Résultat opérationnel courant	1 491	1 586	- 95
Résultat net	197	304	- 107
Net cash-flow opérationnel	2 292	2 368	- 76
Net cash-flow après coût de la dette	1 095	1 229	- 135
Investissements	3 212	3 296	- 84
<i>Dont rénovation du réseau</i>	<i>1 705</i>	<i>1 639</i>	<i>+ 66</i>

(\*) Pro forma de l'impact comptable de l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification

### Tassement de l'activité et stabilité des recettes

Le chiffre d'affaires croît de 5 % à 4,6 milliards d'euros. Cet accroissement est le résultat de deux évolutions : les recettes tirées du réseau se tassent, celles tirées de l'activité immobilière sont en hausse.

Pour la première fois depuis 2003, les recettes commerciales et budgétaires de RFF ont significativement diminué, avec une baisse de 20 millions d'euros par rapport à 2009.

Les charges industrielles ont augmenté de 1,5 %, à 3,2 milliards d'euros. Les objectifs de rentabilité n'ont pas été atteints ce qui confirme la nécessité d'un meilleur pilotage de la performance économique du réseau.

Par ailleurs, contrairement à 2009, cette nouvelle contraction du ROC n'est plus compensée par l'amélioration de la performance financière puisque le coût moyen de la dette qui s'élevait à 4,25 % en 2009, est resté stable à 4,30 %.

### Financement de RFF

Le net cash-flow opérationnel ressort à 2,3 milliards d'euros, en baisse de 3,2 %, et reste nettement insuffisant pour financer la rénovation du réseau, une fois couverte la charge de la dette.

#### CONTACT PRESSE :

Malgré le déséquilibre économique du réseau et la poursuite d'un programme d'investissement ambitieux, la dette de RFF s'inscrit en légère baisse à 27,4 milliards d'euros, grâce à une évolution favorable mais non récurrente du besoin en fonds de roulement.

Dans un contexte de crise toujours aussi marqué, RFF a bénéficié en 2010 d'un accès ininterrompu à des ressources financières à court et long terme dans de meilleures conditions, grâce à la baisse des taux d'intérêts et au resserrement des marges de crédit. Au total, RFF a levé 3,3 milliards d'euros sur les marchés internationaux de capitaux.

### **Un nouveau record d'investissement pour soutenir la modernisation des infrastructures ferroviaires**

Conformément à ses engagements, RFF a cependant franchi un nouveau cap dans l'effort de rénovation du réseau en 2010 en consacrant au réseau existant 72 % des 3,2 milliards d'euros investis sur l'ensemble du réseau. Les poursuites du plan de rénovation du réseau et des plans rails compensent ainsi la diminution de 12 % des investissements de développement du réseau liée à la terminaison des chantiers de la ligne du Haut-Bugey (entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde) et de la LGV Rhin-Rhône.

En 2010, l'effort d'investissement de RFF a notamment permis de :

- Contribuer à la construction du pont de Kehl
- Lancer des travaux de la ligne à grande vitesse Est Européenne 2<sup>nde</sup> phase
- Renouveler 1043 km de voies ;
- Remplacer 532 km de fils de caténaire ;
- Mettre en service les premières « tours de contrôle » de la commande centralisée du réseau ferroviaire, à Lyon et Dijon.

### **Informations opérationnelles 2010**

L'année 2010 a été marquée par la mise en place à l'initiative de RFF, d'une nouvelle forme de financement dans le secteur ferroviaire français : le partenariat public privé.

- la signature du contrat pour le GSM-Rail avec le groupement Vinci
- le lancement des PPP Sud Europe Atlantique (entre Tours et Bordeaux) avec le groupement Vinci Concessions
- le lancement du PPP Bretagne - Pays de Loire (entre Rennes et Le Mans) avec l'entreprise Eiffage
- la poursuite de la mise en place du contrat pour le contournement de Nîmes et de Montpellier

2010 a vu l'entrée en vigueur de l'ARAF avec les premières décisions sur les tarifs des péages de la LGV Sud Europe Atlantique et, début 2011, la confirmation du montant global des péages perçus par RFF.

La ligne nouvelle du Haut Bugey qui ramène Paris à Genève à presque 3h au lieu de plus de 3h20, a été mise en service fin 2010.

### **Performances du réseau : RFF va lancer un observatoire de la régularité**

En 2010, la régularité des circulations s'est dégradée à l'occasion notamment des grèves et des intempéries du mois de décembre. La part des défaillances liée à l'infrastructure est de 12,7%. Les causes sont essentiellement dues à la vétusté du réseau ferré (8,6%) et aux « plages travaux » (3,2%) engagées pour renouveler le réseau dans la perspective de réduire durablement les désagréments.

Afin de mieux cibler collectivement les efforts à entreprendre pour rendre le réseau plus fiable en matière de régularité, RFF va lancer un « observatoire de la régularité » en collaboration avec la direction de la circulation ferroviaire (DCF) et en concertation avec tous les acteurs du secteur ferroviaire.

Le train reste le mode de transport le plus sûr en matière de sécurité. On compte moins de 70 décès en 2010, une tendance à la baisse depuis 10 ans. RFF poursuit ses efforts pour renforcer la sécurité aux passages à niveau et la sensibilisation auprès des conducteurs. Ainsi en 2010, 250 passages à niveau ont été supprimés ou améliorés et la première journée mondiale de sécurité aux abords des passages à niveau a été mise en place au mois de juin en collaboration avec plus de 40 pays.

### **Perspectives 2011**

Mise en place depuis le 13 décembre 2009 pour les voyageurs internationaux, l'ouverture à la concurrence devrait devenir effective d'ici la fin de l'année. Le groupement Veolia – Trenitalia a annoncé son arrivée sur le réseau ferré français d'ici fin 2011.

Le chantier de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (entre Dijon et Mulhouse) réalisé en maîtrise d'ouvrage directe par RFF, s'est achevé au début de l'année 2011. L'inauguration de l'infrastructure est prévue en septembre 2011 et les premiers trains commerciaux y circuleront dès décembre 2011.

L'insertion de cette ligne nouvelle dans le réseau ferré national nécessite une réorganisation des horaires pour l'année 2012. Ainsi, RFF et ses partenaires travaillent ensemble pour une mise en place progressive plus structurée des circulations ferroviaires avec pour objectif de mieux anticiper les demandes de circulations et d'offrir un service plus fiable et régulier aux voyageurs.

RFF poursuit la mise en place des contrats de partenariats publics privés, nouveau mode de financement pour les infrastructures ferroviaires.

En 2011 sont attendus :

- les signatures des PPP de la LGV entre Tours et Bordeaux, de la LGV entre Rennes et Le Mans
- le lancement du contrat en PPP du contournement de Nîmes et de Montpellier

RFF et la branche infrastructure de SNCF, chargée de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour le compte de RFF, finalisent le contrat 2012-2015 qui établit les principes d'un nouveau partenariat industriel et contractuel.

Pour Hubert du Mesnil, président – directeur général de Réseau Ferré de France : « *Dans un contexte difficile pour le secteur ferroviaire en 2010, RFF a maintenu sa capacité d'investissement pour la modernisation du réseau ferré. 2011 est une année charnière en matière de qualité de service et de mise en place des nouveaux horaires de circulation en décembre prochain. Les équipes de RFF sont pleinement mobilisées pour réussir ce défi.* »



#### A propos de RFF

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 300 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 4,6 milliards d'euros en 2010, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Consultez notre site : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande : [www.mediatheque-rff.fr](http://www.mediatheque-rff.fr)