

Paris, le 27 avril 2010

RFF poursuit la modernisation du réseau ferré et confirme ses objectifs

Lors de sa séance du 15 avril 2010, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, a arrêté les comptes de l'entreprise pour l'exercice 2009.

en M€	2009	2008	variation
Chiffre d'affaires	3 281	3 099	+6 %
Résultat opérationnel courant	1 586	-397	+ 1 983 M€
Résultat net	304	11 849	NS
Net cash-flow opérationnel	2 368	519	+ 1 849 M€
Investissements	3 296	2 958	+11 %

Un nouveau record d'investissement pour soutenir la relance du système ferroviaire français

Les investissements s'élèvent à 3 296 M€ en 2009, en hausse de 11 % et marquent un nouveau record pour le système ferroviaire français.

Cette augmentation reflète l'effort sans précédent engagé pour rénover le réseau classique, avec plus de 1,6 Md€ investis (+ 28 %) : pour la première fois, RFF a davantage investi sur la rénovation du réseau existant que sur le développement. Ce programme d'investissement s'inscrit dans le cadre du contrat de performance signé avec l'Etat, le 3 novembre 2008 et bénéficie de l'impulsion apportée par le plan de relance national et par le Grenelle de l'Environnement.

En 2009, l'effort d'investissement de RFF a notamment permis :

- de renouveler 955 km de voie, une longueur double de celle renouvelée en 2006 ;
- de remplacer 440 km de fils de caténaire ;
- d'achever la première « tour de contrôle » de la commande centralisée du réseau ferroviaire, à Dijon ;
- d'ouvrir aux voyageurs rhônalpins une sixième gare intermodale à Lyon ;
- de poursuivre le chantier de construction de la LGV Rhin-Rhône avec 628 M€ investis.

CONTACT PRESSE :

L'activité opérationnelle en retrait du plan d'affaires

Le chiffre d'affaires est en hausse de 6% à 3 281M€. Cette augmentation est due notamment à la bonne tenue du trafic de voyageurs, à l'augmentation du barème de péages et à la comptabilisation en recettes commerciales de versements de l'Etat, et malgré la baisse de l'activité du fret (-23%).

La baisse du fret ferroviaire, de même ordre que celle qu'on observe dans les autres pays européens, est essentiellement due à la baisse de l'activité de fret SNCF, alors que les nouvelles entreprises ferroviaires continuent d'élargir rapidement leur part de marché (entre 20% et 25% en tonne-kilomètre au dernier trimestre de 2009).

En raison notamment de modifications apportées aux barèmes de la tarification, le chiffre d'affaires de RFF accuse un retard de 100M€ par rapport au plan d'affaires de l'entreprise.

L'impact de cette baisse d'activité est compensé par la hausse du barème de péages, initialement destinée à couvrir l'évolution des coûts et à financer le plan de rénovation du réseau.

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau modèle économique de l'entreprise, les subventions versées par l'Etat sont désormais directement affectées au fret, aux Corails et aux TER dont les péages ne couvrent pas la totalité des coûts. De même que les recettes commerciales, ces recettes budgétaires sont également en retrait de plus 100 M€ par rapport au niveau attendu dans le plan d'affaires.

Le coût de la gestion du réseau est stable à 2 954 M€ et retrouve le niveau prévu initialement dans le contrat pluriannuel 2007-2010 conclu avec SNCF-Infrastructure, après la forte augmentation de l'index des contrats en 2008. RFF a donc été en mesure de maîtriser l'ensemble de ses charges industrielles et internes, conformément à ses engagements.

Le résultat opérationnel courant s'améliore fortement grâce au versement de l'ensemble des subventions de l'Etat au compte d'exploitation : il atteint 1 586 M€ (+ 2,0 Md€), mais reste en retrait de 230 M€ par rapport au plan d'affaires de l'entreprise.

Grâce à un contexte de marché des taux très favorable, le coût de l'endettement financier net a diminué de 332 M€, à 1 139 M€, le taux d'intérêt apparent revenant à 4,25 % contre 5,11 % en 2008. Cette amélioration conjoncturelle du résultat financier en 2009 compense la dégradation plus durable du ROC et permet à RFF d'atteindre son objectif de résultat.

Ainsi, pour la première fois de son histoire, RFF a dégagé en 2009 un résultat net conjoncturellement bénéficiaire de 304 M€.

Financement de RFF

Le net cash-flow opérationnel atteint 2 368 M€, en hausse de 1 849 M€ avec la refonte des subventions versées par l'Etat. Il est cependant inférieur de 200 M€ au plan d'affaires et reste très insuffisant pour financer à la fois les intérêts de la dette (1,1 Md€) et les investissements de rénovation du réseau (1,6 Md€).

La dette financière nette est en légère baisse (-360 M€) à 27,8 Md€ par rapport à fin 2008, grâce à une évolution favorable mais non récurrente du besoin en fonds de roulement. Rappelons que cette dette est équivalente à la somme des actifs ferroviaires et patrimoniaux.

Dans un contexte de marché qui est resté difficile notamment sur le premier semestre, RFF a levé 3 milliards d'euros de financement long terme en 18 opérations sur une maturité à l'émission qui s'inscrit en hausse d'une année sur l'autre, à plus de 12 ans en moyenne.

Fidèle à sa stratégie financière, RFF a ainsi continué à :

- donner de la liquidité à ses émissions publiques de référence : RFF a ainsi augmenté la liquidité de son émission en sterling RFF 5,25 % 31/01/2035 ; compléter ses courbes de crédits sur ses marchés stratégiques : RFF a contribué à la réouverture du marché euro à long terme avec le lancement en janvier d'une nouvelle émission à quinze ans (RFF 4,5 % 30/01/2024) et profité du dynamisme du marché suisse avec notamment trois nouvelles émissions (RFF 1.25% 23/03/12, RFF 3% 24/04/19, RFF 2.875% 26/02/21) ;
- répondre à des besoins spécifiques par l'intermédiaire de placements privés sur mesure en EUR, CHF, HKD, et USD.

Informations opérationnelles 2009

L'entreprise a signé le 17 juillet 2009, une convention de partenariat pluriannuelle avec le STIF afin de concentrer ses efforts sur la qualité du réseau ferré francilien, et d'améliorer sa capacité à écouler des trafics denses et en croissance continue.

RFF est appelé à contribuer activement au redressement du trafic fret avec une implication de premier plan dans l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire présenté par le Gouvernement le 16 septembre 2009.

Depuis décembre 2009, l'entreprise se prépare à accueillir de nouveaux opérateurs de transport international de voyageurs, poursuivant ainsi la politique d'ouverture du réseau ferroviaire au marché européen.

Enfin, le rôle pivot de RFF au sein du système ferroviaire français a été confirmé par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, publiée le 8 décembre 2009 :

- RFF est appelé à améliorer la gestion des trafics sur le réseau par une contractualisation spécifique avec la Direction des Circulations Ferroviaires, entité indépendante créée au sein de la SNCF ;
- l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) contrôlera l'activité de RFF, tant pour les modalités d'accès au réseau que pour les questions économiques et tarifaires.

Pour Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France, « En accélérant son effort d'investissement, RFF modernise le réseau ferré mis à disposition de ses clients. Grâce aux engagements du Grenelle de l'Environnement, la France a mis fin au déclin de son infrastructure ferroviaire. RFF, avec ses partenaires, est en ordre de marche, pour poursuivre sa feuille de route industrielle et commerciale. »

CONTRAT DE PERFORMANCE 2008 -2012

Des engagements totalement ou largement tenus à 80%

En novembre 2008, RFF a signé avec l'Etat, un Contrat de Performance établissant les objectifs de l'entreprise pour la période 2008-2012. Ce Contrat vise à parvenir à un financement durable du réseau en y assurant l'exploitation, la rénovation et le développement. Pour cela, la mission de RFF est de développer un service de qualité à un coût économiquement supportable pour ses clients.

Sur les 33 engagements assortis d'indicateurs de résultats et de pilotage définis, RFF a tenu 80% de ses engagements, totalement ou largement.

Détails du bilan relatif aux quatre axes majeurs du Contrat de Performance:

1. **Développer le service commercial** auprès de ses divers clients : améliorations notables, notamment, en matières d'avancement du planning des publications des horaires d'accès (attribution de sillons) et de publications des grands chantiers de travaux sur le réseau pour assurer une meilleure offre de service sur le réseau ;

2. **Moderniser le réseau** : les investissements records s'élèvent à **1,6 milliard d'€**, pour 2009. Cela porte à la fois sur la **rénovation** (ex. : 956 km de voies ont été renouvelés en 2009 ainsi qu'une dynamique enclenchée sur l'accessibilité en gare) et sur le **développement** (ex. : la construction de la LGV Rhin-Rhône pour 628 M€ en 2009, l'ouverture d'une sixième gare intermodale à Lyon ainsi que la construction de la première tour de contrôle centralisé du réseau basée à Dijon).

3. Assurer **les équilibres économiques** pour pérenniser le réseau ferroviaire. Les objectifs tenus sont de trois ordres :

- la stabilisation des coûts de renouvellement et d'entretien ;
- la stabilisation du coût complet de l'infrastructure ;
- les recettes liées aux opérations foncières avec un doublement des cessions par rapport à 2008 pour 120 M€ (60% de l'objectif réalisé)

4. Acteur de l'aménagement du territoire, RFF mène un plan d'actions transversal durable en matière de **gouvernance ferroviaire et de développement durable** :

- Afin d'améliorer l'empreinte carbone de ses projets et RFF propose des outils d'aide à la décision, 2009 a été ainsi marquée par la parution du premier bilan complet d'une infrastructure ferroviaire, le **Bilan Carbone** © de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône.
- Pour mieux faire accepter le transport ferroviaire dans le paysage, RFF lutte contre le **bruit**. Plus de 100 M€ ont été investis de 2009 à 2011 et 6 opérations de résorption du bruit sont lancées sur environ 700 points noirs du bruit.

- Afin de mieux faire profiter les communautés locales des retombées, en termes d'emploi des chantiers, des **clauses d'insertion sociale** ont été intégrées dans les grands projets. Sur le chantier Rhin-Rhône, 12% des heures travaillées le sont par des personnes en insertion.

Perspectives 2010

Malgré l'impact de la crise, RFF confirme son objectif de résultat net positif pour 2010 et prévoit de maintenir son effort d'investissement.

Après la signature en février 2010 du premier PPP ferroviaire pour le déploiement du GSM-Rail, RFF prévoit d'investir avec des partenaires privés près de 4 Md€ en 2010. RFF poursuit ainsi simultanément quatre grands projets de LGV totalisant 850 km (dont trois PPP) et le plan de rénovation du réseau qui continuera de représenter de la moitié de cet effort d'investissement.

RFF considère néanmoins qu'il existe un risque réel de dégradation de sa trajectoire financière, avec la remontée probable des taux d'intérêt dans un contexte de stabilité des trafics voyageurs et de baisse des trafics fret. Dans cette perspective, RFF cherche à maîtriser davantage ses charges en travaillant avec SNCF-Infrastructures à établir un nouveau partenariat industriel et contractuel sur la maintenance du réseau. Les deux entreprises doivent s'engager sur un projet qui garantisse le niveau de performance attendu du réseau par les clients, et qui assure des perspectives économiques durablement supportables pour les deux partenaires.