

Réseau ferré de France voit ses bénéfices fondre de moitié



Hubert du Mesnil, président de RFF (à g.) discutant avec Guillaume Pepy, patron de la SNCF.

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires RFF a vu son bénéfice net pratiquement divisé par deux en 2010, à 197 millions d'euros et estime qu'il lui manque plus d'un milliard d'euros pour la rénovation du réseau ferroviaire. Sa dette continue de se creuser. Trent cent quatre millions en 2009, 197 millions en 2010 : une chute de près de 50% de son bénéfice net. En annonçant ses résultats le 7 avril 2011, Réseau ferré de France (RFF) continue de tirer la sonnette d'alarme qu'il ne cesse d'actionner depuis un an.

Son chiffre d'affaires (alimenté par les péages acquittés par les opérateurs ferroviaires et par des subventions publiques) a augmenté en 2010 de 5% à 4,6 milliards d'euros, un chiffre légèrement révisé par rapport à une première estimation de janvier 2011. "Cet accroissement "a été fortement pénalisé par les mouvements sociaux et n'a pas suffi à compenser la contraction de 20% des subventions d'exploitation versées par l'Etat" qui se sont élevées à 950 millions, souligne RFF.

Aujourd'hui, le gestionnaire des voies ferrées françaises s'inquiète de sa capacité à financer les investissements nécessaires pour maintenir le réseau en état (lire l'article "La SNCF demande aux Français d'être patients, RFF s'impatiente").

"Il manque un milliard d'euros"

Le résultat opérationnel courant s'est élevé à 1,5 milliard d'euros, en baisse de 6%. "Le niveau de rentabilité n'est pas suffisant "pour assurer la pérennité du réseau et couvrir les charges financières et les risques supportés par l'entreprise", avertit RFF.

Hubert du Mesnil, son président, estime qu'en 2010, il lui a manqué 610 millions d'euros pour couvrir la rénovation du réseau. "Structurellement, il manque plus d'un milliard d'euros pour équilibrer financièrement le réseau actuel", selon ses estimations.

RFF a investi 3,2 milliards d'euros (-2,5% par rapport à 2009), dont 1,7 milliard consacré à la rénovation du réseau. Et si le gestionnaire des voies ferrées a pu bénéficier jusqu'à présent de taux d'intérêt bas, cela ne devrait pas durer et sa dette continue de se creuser : 28 milliards d'euros, dont 20,5 hérités de la SNCF lors de la création de RFF en 1997.

Tous les ans, RFF paie près d'un milliard d'euros d'intérêts, "un fardeau permanent qui nous empêché d'investir dans l'entretien et la rénovation du réseau", avait précédemment observé Hubert du Mesnil.

"Dans un contexte difficile pour le secteur ferroviaire en 2010, nous avons maintenu notre capacité d'investissement pour la modernisation du réseau ferré", commente Hubert du Mesnil.

Pour faire face à la grogne d'usagers concernant les retards des trains, le gestionnaire du réseau va lancer un "observatoire de la régularité" pour rendre le réseau plus fiable, indique-t-il.

Perspectives 2011

Pour 2011, le patron de Réseau ferré de France table sur "un rebond global du trafic", a-t-il indiqué lors d'une conférence de presse le 7 avril.

Afin de rendre la gestion du réseau plus efficace, RFF va aussi conclure "un nouveau projet industriel avec la SNCF", qui entrera en vigueur en 2012, a-t-il fait savoir. La précédente "convention de gestion" liant les deux entreprises avait expiré en 2010 sans que RFF et la SNCF ne parviennent à s'entendre sur son renouvellement.

Officiellement chargé de l'entretien du réseau, RFF est tenu de confier cette tâche à la SNCF, sans possibilité de passer par un prestataire concurrent.

N.Arensonas (avec AFP)