

Réseau Ferré de France

RFF est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial (Epic) créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 pour gérer l'infrastructure et concourir au renouveau du mode ferroviaire dans une logique de développement durable. Il exerce de nombreuses responsabilités :

- RFF assure la répartition des sillons qui permettent d'organiser, dans l'espace et dans le temps, la circulation des trains ;
- responsable de l'entretien et de l'exploitation du réseau, RFF fixe les principes et les objectifs suivant lesquels la SNCF exécute ces missions pour son compte, et organise le maintien d'un haut niveau de sécurité sur le réseau ;
- chargé du développement du réseau, RFF conduit de multiples projets en conjuguant aménagement du territoire, exigence économique et développement durable ; il construit des lignes nouvelles en organisant la mixité voyageurs-fret chaque fois qu'elle est souhaitable. Il assure la modernisation du réseau en réalisant notamment le volet ferroviaire des contrats de plan État-région ;
- RFF assure la gestion de la dette qui lui a été transférée à sa création et recherche un financement innovant des investissements qu'il engage à la demande de l'État ;
- dans le domaine patrimonial, RFF met en œuvre une politique combinant l'anticipation des besoins ferroviaires, la prise en compte des projets des collectivités publiques ainsi que l'aménagement et la valorisation des espaces ferroviaires.

- 3** Message du président
- 4** Composition du conseil d'administration et du comité exécutif
- 6** Stratégie et gouvernement d'entreprise
- 8** Ressources humaines, organisation et communication
- 10** Intégration européenne

- 12** **GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**
 - 14. Inventaire du réseau
 - 16. Capacités, tarification et offre commerciale
 - 18. Exploitation et maintenance du réseau
 - 20. Maîtrise d'ouvrage des projets
 - 22. Gestion et valorisation du patrimoine
 - 24. Politique financière de RFF

- 26** **DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES**
 - 28. Grands projets et action régionale
 - 30. RFF au cœur des régions

- 42** **SÉCURITÉ ET QUALITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE**
 - 44. Sécurité, régularité
 - 46. Développement durable
 - 48. Qualité

« L'ANNÉE 2006
SE PRÉSENTE
POUR RÉSEAU FERRÉ
DE FRANCE
COMME CELLE
DE MULTIPLES DÉFIS,
JE SUIS CONFIANT
DANS NOTRE CAPACITÉ
À LES RELEVER. »

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE,

L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE EN MOUVEMENT



Créé en 1997, Réseau Ferré de France, dont les missions et les activités s'accroissent constamment, atteint l'âge de la maturité. Il est déterminé à jouer un rôle essentiel dans le renouveau et le développement des transports ferroviaires, enjeux stratégiques en France comme en Europe. L'entreprise se mobilise pour répondre, dans tous les domaines, aux attentes et aux objectifs des pouvoirs publics et de la collectivité nationale. L'année 2005 a bien illustré cette volonté.

2006 se présente pour Réseau Ferré de France comme une année de nouveaux défis. Il faudra, entre autres, définir des partenariats public-privé, mettre en œuvre un programme de rénovation garantissant la sécurité et la qualité du réseau ferré, installer un nouveau dispositif de sécurité ferroviaire, mettre en application la pleine ouverture à la concurrence pour le transport des marchandises. Il faudra aussi améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Dans le même temps, Réseau Ferré de France devra conduire lui-même, et de manière simultanée, deux chantiers de ligne à grande vitesse, et piloter des milliers d'actions de développement, de renouvellement et de modernisation du réseau existant.

Je suis confiant dans la capacité de Réseau Ferré de France à relever ces défis, car l'entreprise prouve constamment qu'elle sait innover et s'adapter. Pour accroître encore sa productivité et son efficacité, désormais indissociables de son image, RFF développe le management interne comme culture de direction de l'entreprise et fait évoluer son organisation. Il poursuit en l'approfondissant le mouvement de déconcentration engagé en 2004. Il renforce la conduite des projets d'investissement pour en accroître la cohérence et l'efficacité. Il optimise en permanence sa gestion financière.

Animé d'un esprit de mouvement et de dialogue, Réseau Ferré de France est en ordre de marche, aux côtés de tous les acteurs du monde ferroviaire, pour mener à bien la mutation du réseau ferré national dont la collectivité lui a confié la responsabilité.

Michel Boyon

Président de Réseau Ferré de France

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

28 septembre 2005

**Nomination de Michel Boyon
à la présidence du conseil
d'administration de Réseau
Ferré de France**

1^{er} novembre 2005

**Nomination de Hubert
du Mesnil comme
directeur général
de Réseau Ferré
de France**

Représentants de l'État

Ministre chargé des transports

Michel BOYON

Président de RFF

Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

Conseiller du directeur des affaires
économiques et internationales
au ministère des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
Secrétaire du comité des directeurs
des transports

Ministre chargé de l'économie

Edouard VIEILLEFOND

Chef de bureau
Agence des Participations de l'État

Ministre chargé du budget

Hugues BIED-CHARRETON

Sous-directeur (direction du budget)
Jusqu'au 19/02/2006

Hélène EYSSARTIER

Sous-directrice (direction du budget)
A compter du 20/02/2006

*Ministre chargé de l'aménagement
du territoire*

Jean-Benoît ALBERTINI

Directeur, adjoint au délégué interministériel
à l'aménagement et à la compétitivité
des territoires

*Ministre chargé des collectivités
territoriales*

Daniel BARNIER

Sous-directeur des compétences
et des institutions locales
(direction générale des collectivités locales)

Ministre chargé du plan

N ...

Personnalités choisies en raison de leur compétence

Jean-Claude BERTHOD

Représentant des usagers

Alain BONNAFOUS

Professeur à l'Institut d'Études Politiques
de Lyon
Vice-président du Conseil national
des transports

Membres détenteurs d'un mandat électoral local, choisis en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des questions ferroviaires

François GERBAUD

Sénateur de l'Indre
Maire de Bouges-le-Château

Adrien ZELLER

Président du Conseil régional d'Alsace

Membre choisi en raison de sa connaissance des aspects sociaux et professionnels du transport ferroviaire

Jacques CHAUVINEAU

Représentants élus par les salariés

Carole DEVILLIERS

Direction financière

Joseph GIORDANO

Direction régionale Languedoc-Roussillon

LE COMITÉ EXÉCUTIF

Marie SENNERY

Direction du patrimoine

Bernard SULPIS

Secrétariat général

François TAINURIER

Direction régionale Ile-de-France

Didier THOMAS

Direction des projets de développement

Commissaire du Gouvernement

Patrick VIEU

Directeur des transports ferroviaires
et collectifs

Commissaire du Gouvernement adjoint

Marc PAPINUTTI

Chargé de la sous-direction des infrastructures
à la direction des transports ferroviaires et collectifs

***Mission de contrôle économique
et financier des transports***

André BARILARI

Chef de la mission de contrôle économique
et financier des transports

Marie SAVINAS

Secrétaire du conseil d'administration

Laurent GANGBES

Secrétaire du comité d'entreprise

Michel BOYON

Président

Hubert du MESNIL

Directeur général

Hervé de TRÉGLODÉ

Directeur général adjoint

Denis CAUCHOIS

Directeur de cabinet

Jean-Marc CHAROUD

Directeur des projets de développement

Anne FLORETTE

Directrice du patrimoine

Luc ROGER

Directeur de la communication
jusqu'au 16 avril 2006

Patrice KREIS

Directeur de la communication
depuis le 16 avril 2006

Christian PARENT

Directeur des ressources humaines

Patrick PERSUY

Directeur financier

Jean-Michel RICHARD

Directeur de l'exploitation

Jean-Louis ROHOU

Secrétaire général

Véronique WALLON

Directrice de la prospective,
de la stratégie
et du développement durable

réactivité

reac

qualité

anticip

bonnes pr

ambition

tran

STRATÉGIE ET GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

PILOTER LE PRÉSENT ET PRÉPARER L'AVENIR

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, Réseau Ferré de France intervient dans un secteur d'activité d'une particulière intensité capitalistique et fortement structurant pour la collectivité nationale. L'importance des investissements qu'il engage, leur impact sur le territoire ainsi que leur durée de vie prévisionnelle exigent à la fois des modes de décision et de contrôle rigoureux et une vision stratégique solide.

SÉCURISER LES PROCÉDURES POUR MAÎTRISER L'ACTION

En 2005, les progrès de la gouvernance d'entreprise ont prioritairement porté sur les mécanismes de prises de décision et de management au sein de RFF. La mise en place d'un comité stratégique et d'un comité d'audit auprès du conseil d'administration a permis d'en renforcer le rôle quant à la stratégie de l'entreprise. Elle a également contribué à accroître la transparence financière et à rendre plus systématique le retour d'information aux administrateurs sur l'activité de l'établissement et sur les processus décisionnels. Le comité d'audit, qui joue un rôle de contrôle indépendant et d'expertise en matière de comptabilité, de financement et de gestion, s'est réuni 6 fois en 2005. Le comité stratégique, qui assiste le conseil dans les domaines de la stratégie d'entreprise, du budget et des principaux projets, s'est réuni 9 fois.

D'une façon générale, le fonctionnement des instances de management interne de RFF a fait l'objet d'une formalisation de leur

rôle dans le cadre du projet *Synchrone* qui consiste à mettre en qualité les processus relatifs à l'activité de maîtrise d'ouvrage de l'établissement. Cette formalisation était d'autant plus nécessaire que 2005 a constitué une nouvelle étape de déconcentration de l'entreprise avec le renforcement des responsabilités des directions régionales qui bénéficient depuis mars 2006, de délégations de pouvoirs fortement accrues. En 2005, une généralisation des animations métiers a été décidée, avec des réunions régulières et la diffusion d'instructions et de documents méthodologiques. Enfin, la diversification des responsabilités, leur élargissement et leur déconcentration ont conduit RFF à renforcer les procédures de sécurisation des achats, le développement du contrôle de gestion, la nomination d'un délégué aux risques et la définition d'une politique d'assurances.

BÂTIR LA STRATÉGIE DU RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS

La nécessité d'une vision de son réseau à moyen et long termes a conduit RFF, en

2005, à définir les orientations fonctionnelles du réseau structurant. Ce travail de stratégie d'axes a porté sur la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. Il sera suivi par l'élaboration d'autres schémas cibles d'axes. De leur côté, les directions régionales ont entrepris l'élaboration des schémas régionaux, déclinaisons territoriales des grandes politiques de RFF, afin de proposer aux responsables locaux des évolutions de l'infrastructure visant à accroître l'efficacité du réseau. L'objectif, ambitieux, est de faire aboutir la démarche d'ici à la fin de 2006.

La réflexion stratégique, comme l'action de RFF, s'inscrit par ailleurs dans les grandes décisions des pouvoirs publics. La logique de long terme à laquelle obéissent les activités de RFF et la part des financements publics au sein de celles-ci plaident en faveur de la création d'un cadre contractuel pluriannuel entre le gestionnaire d'infrastructures et l'État.

Dans l'optique de l'ouverture du réseau à la concurrence, RFF a esquissé les grandes lignes d'une stratégie patrimoniale des gares pour la partie concernant le gestionnaire d'infrastructures. Il a également poursuivi ses réflexions stratégiques sur les impacts économiques, financiers et humains des décisions du Ciadt⁽¹⁾ du 18 décembre 2003 et du Ciact⁽²⁾ du 14 octobre 2005, notamment pour la mise en place de montages innovants, de types contrat de partenariat ou délégation de service public.

Parmi les réflexions engagées à mi-2005 et à poursuivre en 2006 figurent l'évolution de la tarification, qui devra permettre

d'aboutir à un nouveau barème pour la période postérieure à 2008, ainsi que le développement d'un programme et d'une organisation de réflexion prospective sur l'avenir du transport ferroviaire.

Le colloque international sur le fret, tenu au mois de février 2005, a permis de conforter la politique de RFF au service du développement du transport ferroviaire. Il a appuyé le lancement par RFF d'un chantier visant à adapter l'appareil de production fret et soutenu le projet d'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg).



(1) Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

(2) Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

RESSOURCES HUMAINES, ORGANISATION ET COMMUNICATION

CONTRIBUER À LA COHÉSION, LA MOTIVATION
ET L'EFFICACITÉ DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Pour une entreprise chargée de gérer, avec un effectif modeste, une infrastructure de la taille du réseau ferré français, la qualité des équipes, de l'organisation, de la communication et des systèmes d'information constitue un atout décisif. Tout au long de l'année 2005, Réseau Ferré de France s'est donc attaché à faciliter chaque étape de la vie d'un collaborateur dans l'entreprise, à valoriser l'action ainsi que l'image du gestionnaire d'infrastructures et à augmenter les performances de ses systèmes d'information.

AMÉLIORER L'INSERTION PROFESSIONNELLE ET LA GESTION DES CARRIÈRES

L'année 2005 a été marquée par une intense activité de recrutement, puisque 219 nouveaux collaborateurs dont 106 en CDI ont rejoint RFF. Grâce aux séminaires d'intégration, ces nouveaux collaborateurs ont pu appréhender de manière concrète les missions de RFF, ses stratégies ainsi que les acteurs du système ferroviaire.

Engagée en 2004 à la faveur de la création des directions régionales, la politique de mobilité interne a permis l'an passé à 41 personnes de changer de poste au sein des directions centrales ou vers les régions. Pour répondre aux attentes des collaborateurs, un dispositif de gestion des carrières a été mis en place.

RFF a globalement consacré 1,3 M€ – soit près de 4 % de la masse salariale – à des actions de formation concernant près de 500 personnes. Dans le même esprit, une importante action de professionnalisation du management a mobilisé 80 cadres

responsables d'équipes autour de la mise en pratique d'outils de management. Par ailleurs, les actions de renforcement des compétences ferroviaires se sont poursuivies, offrant aux collaborateurs la possibilité d'acquérir les notions de base pour la connaissance du système ferroviaire, de même que des modules d'approfondissement à contenu plus nettement technique pour ceux en charge de projets opérationnels. Enfin, un accord collectif signé le 21 décembre 2005 prévoit la mise en œuvre, au sein de RFF, des dispositifs législatifs permettant l'accès des salariés à la formation professionnelle tout au long de leur vie active.

RENFORCER L'IMAGE DE RFF DANS UN CONTEXTE FERROVIAIRE ÉVOLUTIF

L'importance de l'actualité ferroviaire au cours de l'année 2005 a fortement mobilisé les équipes de RFF en charge de la communication. À titre d'exemples, celles-ci ont dû simultanément accompagner la

En croissance constante depuis la création de l'établissement, l'effectif de Réseau Ferré de France atteignait 691 collaborateurs à la fin de l'année 2005 (contre 588 au 31 décembre 2004). Avec 539 cadres pour 152 agents de maîtrise, la proportion de l'encadrement demeure forte (78 %).

transposition du 2^e paquet ferroviaire, ou train de directives européennes, et l'annonce du 3^e paquet, les chantiers de renouvellement et de modernisation les plus importants, la poursuite de la construction de la ligne à grande vitesse Est européenne, les grands débats publics, etc.

Dans ce cadre, les actions de communication interne de RFF ont contribué à renforcer la cohésion et le sentiment d'appartenance à l'entreprise, grâce à la convention *RFF 2007*, aux rencontres intra- ou inter-directions, ou à la refonte du site intranet *Fériscope*. Les actions de relations presse ont permis de conforter RFF dans son rôle d'entreprise innovante et de développer sa notoriété, notamment à l'occasion des déplacements de ses dirigeants en régions. En matière de relations publiques, de nombreuses initiatives ont permis de valoriser l'entreprise : organisation d'un colloque sur le fret, participation au congrès Eurailspeed à Milan...

Un plan de communication construit par les équipes de communication de la direction générale et celles des régions a permis de conduire ces actions en toute cohérence.

RATIONALISER LES SYSTÈMES D'INFORMATION

En 2005, RFF a rationalisé l'exploitation et la maintenance des systèmes et applications informatiques afin d'en maîtriser les coûts et de garantir aux directions régionales un niveau de service équivalent à celui dont bénéficie le site principal (siège).

Par ailleurs, le système d'information de RFF s'est enrichi de nouveaux outils :

- la mise en œuvre de *Spire*, outil de rationalisation du SI investissement et de partage des informations avec le gestionnaire de l'infrastructure délégué,
- une gestion électronique de documents,
- un portail d'entreprise (intranet).

Une réflexion a été poursuivie sur le futur système d'information commercial dont les outils de commande de sillons ou de facturation ont été mis en place ou fortement améliorés.





INTÉGRATION EUROPÉENNE

INTÉGRER LE RÉSEAU FRANÇAIS DANS L'ESPACE FERROVIAIRE EUROPÉEN

Des grands projets ferroviaires transfrontaliers aux initiatives visant à favoriser la fluidité des trafics internationaux, l'Europe structure l'environnement de Réseau Ferré de France. En 2005, la coopération de RFF avec les gestionnaires d'infrastructures de l'Europe du sud et leurs clients s'est approfondie, de même que la coopération ferroviaire franco-allemande. Par ailleurs l'Association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européens (EIM), présidée par RFF, a signé avec la Communauté européenne un accord relatif au développement de l'ERTMS sur le réseau ferroviaire transeuropéen.

Le réseau ferroviaire transeuropéen (RTE) ayant été adopté en avril 2004 par une décision conjointe du Parlement européen et du Conseil, la Commission européenne a désigné, en juillet 2005, six coordonnateurs afin de faciliter la mise en œuvre des projets d'infrastructure jugés primordiaux pour la réalisation de ce réseau. Quatre d'entre eux sont chargés de l'évaluation de corridors traversant le territoire français, ce qui souligne la place du réseau ferré de notre pays dans l'espace européen.

UNE COOPÉRATION RESSERRÉE AVEC LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES VOISINS

La croissance à long terme des trafics maritimes dans l'espace méditerranéen, la nouvelle politique espagnole des transports ferroviaires, les ambitions ferroviaires italiennes ainsi que les enjeux financiers des traversées montagneuses justifient une relation approfondie avec les gestionnaires d'infrastructures de l'Europe du sud et leurs

clients. L'interpénétration des réseaux ferrés français et espagnol devrait être renforcée avec la Catalogne en 2009 et avec le Pays basque vers 2013. RFF et son homologue espagnol ADIF ont donc constitué en 2005 un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) pour la liaison Vitoria-Dax, qui se concentrera dans un premier temps sur les fonctionnalités du complexe ferroviaire Hendaye-Irun. Les travaux du GEIE seront ensuite enrichis par les conclusions du débat public qui aura lieu en 2006 sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Dans le cadre du projet de liaison à dominante fret qui sera réalisé progressivement entre Lyon et Turin, RFF développe un partenariat durable avec le gestionnaire italien d'infrastructure Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Un comité de coordination a été mis en place pour suivre la mise au gabarit du tunnel du Fréjus et la régularité opérationnelle sur la voie existante.

Le projet de liaison ferroviaire Paris-Francfort constitue le support physique de la

coopération ferroviaire franco-allemande. Cette ligne sera la première à utiliser en 2007 le système européen de contrôle-commande ERTMS ⁽¹⁾ pour un trafic à grande vitesse transfrontalier. RFF et son partenaire allemand DB Netz ont par ailleurs contribué aux travaux préparatoires du traité qui définit les modalités de réalisation du nouveau pont de Kehl en 2010.

AMÉLIORER LA GESTION DU TRAFIC FRET TRANSEUROPEËN

En qualité de président de l'Association des gestionnaires d'infrastructures européens (EIM), le directeur général de RFF a signé avec la Commission européenne, au mois de mars 2005, un accord relatif au développement de l'ERTMS sur le rail conventionnel. RFF a coordonné les études de déploiement sur le corridor Valence-Lyon-Turin-Ljubljana et a participé à celles des corridors Anvers-Bâle et Anvers-Lyon, prolongeant de façon concrète les études pilotées par les ministères des transports directement concernés par le corridor Rotterdam-Lyon. L'approche par corridor favorisera l'insertion du réseau ferroviaire français dans les grands flux de trafic, notamment entre l'espace méditerranéen et le nord de l'Europe. Aussi RFF a-t-il activement aidé l'organisation RailNet Europe à passer au stade opérationnel. Pour une meilleure planification des sillons, RFF a fait approuver la mise en place de gestionnaires de corridors, prenant à sa charge celui qui relie l'Espagne à l'Allemagne.

FAIRE ENTENDRE LA VOIX DE LA FRANCE DANS LES ORGANISATIONS FERROVIAIRES

RFF s'est beaucoup investi dans la réforme de l'Union internationale des chemins de fer, dont le siège est à Paris et qui doit s'affirmer comme une organisation technique mondiale. Sur le plan européen, RFF a assuré en 2005 la présidence de l'EIM, Association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européens, qui a été reconnue comme organisation représentative vis-à-vis de l'Agence ferroviaire européenne installée à Valenciennes.



(1) European Rail Traffic Management System

(Système de gestion du trafic ferroviaire transeuropéen)

FAITS MARQUANTS

13 juin 2005

Arrivée de la première entreprise ferroviaire privée sur le réseau national dans le cadre de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence

6 octobre 2005

Lancement d'une émission obligataire de 300 M€

12 décembre 2005

Lancement du projet d'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg





GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE



INVENTAIRE DU RÉSEAU

Lignes

Lignes ouvertes à la circulation commerciale	29 203 km
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 550 km
Lignes électrifiées	14 778 km
En 1 500 volts continus	5 885 km
En 25 000 volts alternatifs	8 771 km
Autres types	122 km
Lignes à deux voies et plus	16 104 km

Voies ferrées

Voies principales en exploitation dont	52 990 km
Appareils de voies sur voies principales	26 081
Voies de desserte fret	819 km

Signalisation et équipements de sécurité, télécommunications

Lignes équipées de transmission voie – machine (TVM)	1 447 km
Lignes équipées de blocks automatiques dont :	15 191 km
Block automatique lumineux (BAL)	10 476 km
Block automatique à permissivité restreinte (BAPR)	4 480 km
Block automatique de voie banalisée (BAVB)	235 km
Lignes équipées de blocks manuels enclenchés	5 420 km
Lignes équipées en voies uniques (VU)	
avec cantonnement assisté par informatique (Capi)	2 420 km
Postes d'aiguillage dont :	2 273
Postes électriques	1 173
Lignes équipées de radio sol-train	14 141 km

Passages à niveau (PN)

19 050

PN publics dont :	17 826
PN gardés	1 865
PN non gardés	15 062
PN piétons	899
PN privés	1 232

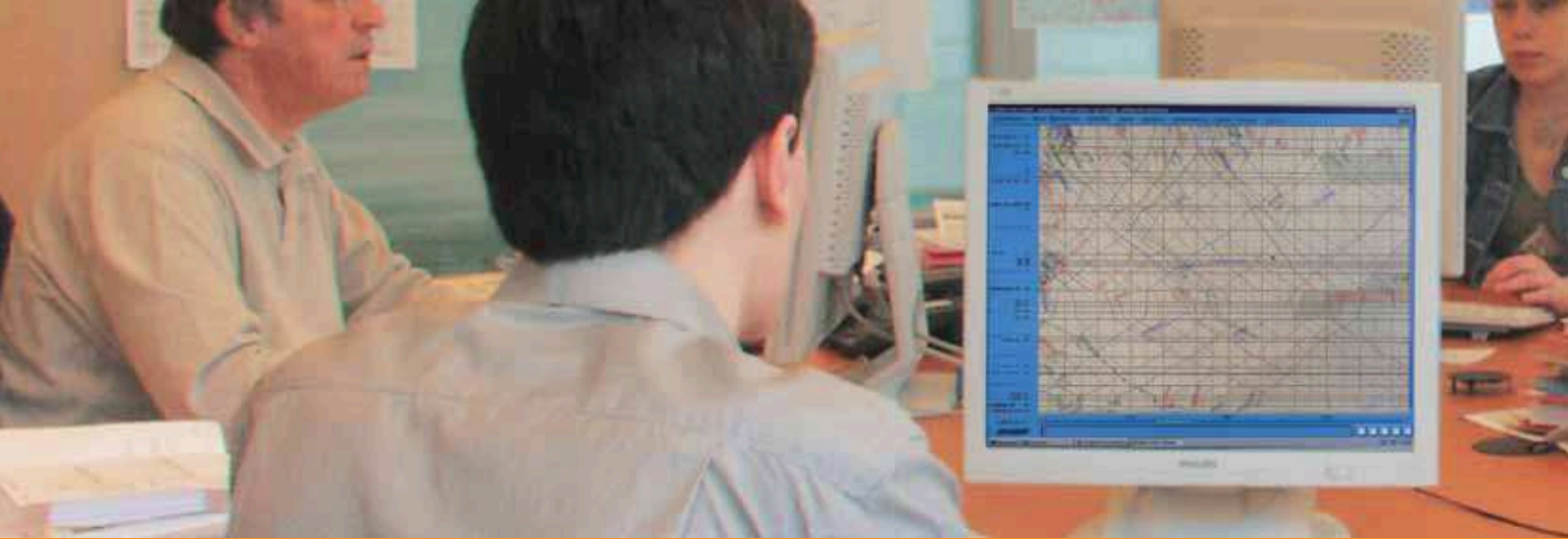
Ouvrages d'art

Tunnels (631 km de longueur cumulée)	1 720
Ponts – rails (476 km de longueur cumulée)	30 959
Murs de soutènement et perrés	19 863
Passerelles sur voies	1 204



LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DU RÉSEAU DURANT L'ANNÉE 2005

Renouvellement de voies	422 km
Renouvellement d'appareils de voies	216
Remplacement de fils de contacts (caténaies)	537 km
Mise en service de postes d'aiguillages	14
PAI	2
PIPC	22
Mise en service de sous-station électrique	1
Électrification	181 km



CAPACITÉS, TARIFICATION ET OFFRE COMMERCIALE

ACCROÎTRE L'OFFRE COMMERCIALE PAR L'OPTIMISATION DES CAPACITÉS

Un important gisement de rationalisation des investissements réside dans une approche globale de l'allocation des capacités offertes par le réseau ferré. C'est le sens des démarches de cadencement des circulations et de tarification incitative développées par RFF.

Jean-Michel Richard,
directeur de l'exploitation

- **9 millions** : c'est le nombre de trains qui circulent chaque année sur le réseau ferré français.
- **500 millions** : c'est le nombre de données nécessaires au calcul des redevances correspondantes.

La politique menée par Réseau Ferré de France afin d'offrir un accès transparent et non discriminatoire à ses infrastructures s'est concrétisée, en 2005, par l'arrivée de nouveaux opérateurs. Dans cette dynamique, RFF poursuit une démarche de meilleure répartition des capacités offertes par son réseau afin de proposer plus de sillons susceptibles de répondre aux besoins potentiels de ses clients existants et à venir. En matière de tarification, l'objectif de RFF est de parvenir à équilibrer au moins les dépenses d'entretien courant et d'exploitation du réseau par le montant des redevances perçues.

OFFRE COMMERCIALE : UN NOUVEL OPÉRATEUR FERROVIAIRE SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS

RFF a la responsabilité d'allouer les capacités offertes par le réseau ferré français et d'instruire les certificats de sécurité présentés par les opérateurs ferroviaires. Il mène depuis plusieurs années une action visant à assurer un égal accès au réseau ferré français pour les opérateurs qui en font la demande. Celle-ci repose sur un principe de tarification non discriminatoire et une information transparente de tous les opérateurs, notamment grâce à un document de référence du réseau, disponible sur Internet. Elle consiste également à simplifier la relation commerciale avec les entreprises ferroviaires, au moyen d'un guichet unique.

L'événement 2005 est l'arrivée d'un nouvel opérateur ferroviaire, CFTA Cargo, filiale du groupe Connex, dont les trains circulent désormais sur le réseau ferré français. Il

sera suivi par EWSI qui, comme CFTA Cargo et Europort 2, a obtenu des pouvoirs publics, à la fin de 2005, un certificat de sécurité, nécessaire pour circuler sur le réseau national. L'ouverture à la concurrence du transport de fret ne concernait en 2005 que les transports internationaux, mais RFF a préparé l'ouverture complète de l'ensemble des activités fret pour le 31 mars 2006.

GESTION DES CAPACITÉS : LE CADENCEMENT EN RÉSEAU DES CIRCULATIONS

Sur un réseau ferroviaire généralement utilisé pour différentes activités de transport – fret, voyageurs régionaux, voyageurs grandes lignes –, l'optimisation des capacités offertes est un travail complexe que poursuit RFF depuis 2003. Un de ses objectifs est de trouver le meilleur équilibre entre les besoins des entreprises ferroviaires, dans leur diversité, et les plages de travaux nécessaires à l'entretien



ou à la modernisation de l'infrastructure. Dans cet esprit, RFF poursuit au fil des mois – en étroite collaboration avec la SNCF et en concertation avec les autorités organisatrices des transports – un projet de cadencement de son réseau afin d'en améliorer la performance opérationnelle. Particulièrement complexe, ce travail de structuration du graphique de circulation vise à organiser à moyen terme l'ensemble des circulations sur tout le territoire français. Il a franchi une étape décisive en 2005 avec la décision de mettre en œuvre le 15 décembre 2007 (pour le service 2008), une « tranche » du cadencement en réseau portant sur le quart sud-est de la France.

TARIFICATION : UNE NOUVELLE POLITIQUE DE RÉSERVATION DE SILLONS

Inscrite dans le cadrage macro-économique établi par les pouvoirs publics jusqu'en 2008, la politique de tarification de l'utilisation des infrastructures vise à satisfaire plusieurs impératifs. Il s'agit en particulier de couvrir les charges directes d'entretien et d'exploitation du réseau ferré, de contribuer à aménager le territoire et de tenir compte de la réalité du marché. Le niveau de redevances fixé entend également traduire, sur le plan économique, l'utilisation effective de l'infrastructure. Aussi RFF a-t-il œuvré pour proposer une tarification visant à rationaliser l'utilisation des infrastructures existantes par les opérateurs ferroviaires, afin de dégager toutes les capacités offertes par le réseau actuel avant d'envisager de coûteux investissements de capacité. Dans cet esprit, RFF a conçu une tarification incitant les opérateurs ferroviaires – et tout particulièrement la SNCF – à estimer au plus juste le nombre de sillons (c'est-à-dire des créneaux horaires) qu'ils jugent nécessaire de réserver pour assurer la circulation de leurs trains. Tout comme le cadencement en réseau, la gestion de cette tarification est un travail difficile.

Alliée au projet de structuration du graphique de circulation des trains, l'évolution de la politique tarifaire de RFF contribuera à garantir la meilleure allocation possible des capacités offertes par le réseau ferré français.



Philippe De Mester
Directeur régional Rhône-Alpes-Auvergne

« Avec la ligne à grande vitesse de Paris à Marseille, la région Rhône-Alpes sera la première à bénéficier, pour le service 2008, d'une circulation ferroviaire cadencée. Plusieurs raisons motivent ce choix. Bien sûr, la position stratégique du nœud ferroviaire lyonnais au sein du réseau ferré national, mais aussi sa saturation qui pose d'importants problèmes quotidiens d'exploitation. Le volontarisme dont fait preuve de longue date la région Rhône-Alpes pour les TER a favorisé cette évolution très importante. Avec ce partenaire, auquel s'est joint à présent la SNCF, RFF s'est attaché à remettre à plat les créneaux horaires de circulation des trains. En accroissant l'offre de sillons, à infrastructure pratiquement équivalente, le cadencement participera à l'attractivité du train grâce à des horaires plus simples pour les voyageurs, à des correspondances facilitées, à la fluidification du trafic fret et à une meilleure organisation de la maintenance de l'infrastructure. »





EXPLOITATION ET MAINTENANCE DU RÉSEAU

MAINTENIR ET MODERNISER LE RÉSEAU POUR EN GARANTIR LA PERFORMANCE ET LA PÉRENNITÉ

- **2 500 M€ consacrés en 2005 à l'entretien courant du réseau ferré et à son renouvellement**
- **422 km de voies renouvelés**
- **216 appareils de voies renouvelés**
- **537 km de lignes caténaïres remplacés**
- **3 postes d'aiguillage mis en service**
- **4 tunnels modernisés**
- **28 tabliers de ponts métalliques remplacés**

Assurer le bon fonctionnement des infrastructures et en garantir la pérennité par une mise à niveau prenant en compte l'évolution des normes et techniques, tels sont les objectifs de l'entretien courant et du renouvellement du réseau ferré. Dans un contexte budgétaire contraint, Réseau Ferré de France affine, à la lumière des conclusions de l'audit du réseau qui lui ont été remises courant 2005, ses arbitrages en matière de travaux afin de maintenir les performances de ses infrastructures. RFF continue également d'améliorer le pilotage des actions déléguées à la SNCF en approfondissant son expertise des opérations menées au titre de la convention de gestion qui lie les deux entreprises.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU RÉSEAU : UNE VISION GLOBALE

Les investissements engagés ou poursuivis par RFF en 2005 visent, de manière convergente, à accroître la qualité de l'infrastructure ferroviaire dans toutes ses composantes. D'abord la sécurité avec, notamment, la suppression de passages à niveau, la sécurisation des tunnels, diverses mises aux normes, par exemple de désamiantage ; ensuite le maintien des performances avec le renouvellement des voies (509 M€), la rénovation d'ouvrages d'art (123 M€), le remplacement d'installations de signalisation (69 M€).

Autre volet majeur : l'amélioration de la gestion du trafic avec, en particulier, la poursuite d'un vaste projet de moderni-

sation de la signalisation fondé sur le remplacement des 1 450 postes de commande existants par une commande centralisée en 17 zones. Il s'agit là d'un projet de long terme : une vingtaine d'années. Troisième aspect, l'interopérabilité. Destiné à remplacer le dispositif actuel de communication sol-train, le système radio européen GSM-R est entré, en 2005, en phase de déploiement sur la LGV Est européenne. Avec le nouveau système de signalisation ETCS (European Train Control System), il est l'une des deux composantes du système ERTMS de gestion du trafic ferroviaire transeuropéen.



Enfin, l'accessibilité de ses infrastructures constitue une préoccupation forte pour RFF qui a consacré l'an passé environ 11,5 M€ à améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite aux équipements – tels que les quais de gare – relevant de sa responsabilité.

Cet ensemble d'actions converge vers un même objectif : assurer la qualité de l'exploitation, notamment en termes de vitesse commerciale et de sécurité, tout en garantissant la pérennité de l'infrastructure.

GESTION DÉLÉGUÉE DU RÉSEAU : LES BASES D'UNE NOUVELLE CONVENTION

Par le biais d'une convention de gestion datant de 1998, RFF délègue à la SNCF l'exécution des travaux d'entretien et de renouvellement du réseau ferré français. Soucieux d'améliorer le pilotage de ces activités, RFF a poursuivi en 2005 avec son partenaire la refonte de cet acte. Structurée autour d'une obligation non plus de moyens mais de performance, la nouvelle convention devrait être signée en 2006. À ce titre, l'amélioration du processus de reporting de la SNCF auprès de RFF contribue au maintien des performances du réseau dans un cadre budgétaire contraint.

AUDIT DU RÉSEAU FERRÉ : UNE AIDE UTILE À LA DÉCISION

Commandé par RFF et la SNCF, l'audit mené en 2004-2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne sur l'état du réseau ferré français a mis en lumière l'hétérogénéité et le vieillissement d'une partie de l'infrastructure. Qu'il s'agisse de voies, de signalisation ou d'ouvrages d'art, toute politique visant à rendre cet ensemble plus cohérent en termes de performance implique ainsi de longs et coûteux travaux de mise à niveau. Aussi, tout en poursuivant la rénovation de son réseau, RFF a-t-il entrepris, à partir de mi-2005, une analyse en profondeur des conclusions de l'audit afin de présenter des propositions aux pouvoirs publics à partir de 2006. Le plan d'action a été rendu public par M. Dominique Perben, ministre chargé des transports, le 22 mai 2006.



Richard Rousseau
Directeur régional Centre-Limousin

« L'organisation de RFF en directions régionales permet à l'entreprise d'entretenir une relation de proximité avec les acteurs locaux et, à leur contact, d'optimiser les projets ferroviaires. C'est ce que nous avons fait dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal de La Souterraine (Creuse). Avec les collectivités locales, nous avons travaillé à optimiser le réaménagement d'installations utiles à l'infrastructure ferroviaire – garage, entrepôt d'outillage caténaire... – afin d'en réduire le coût et de faciliter le bouclage du financement de l'opération. La proximité permet également un vrai dialogue, au quotidien, par exemple avec les comités de lignes, afin de les éclairer sur les infrastructures. En entrant réellement dans la vie de la région et du réseau local, RFF aide ainsi les autorités organisatrices des transports à s'approprier la problématique ferroviaire pour développer leur vision stratégique. »



MAÎTRISE D'OUVRAGE DES PROJETS

CONCEVOIR ET DÉVELOPPER LE RÉSEAU FERRÉ

L'année passée s'affirme comme un jalon important pour l'électrification de lignes. Ont ainsi été mises en service au cours de l'année les électrifications des sections St-Étienne-Firminy (15 km), Rennes-St-Malo (80 km) ainsi que différentes lignes vosgiennes (80 km au total). Parallèlement, l'ouverture de nouvelles lignes a été assurée, à commencer par la section Cannes-Grasse (17 km).

Tout en conduisant ou pilotant la maîtrise d'ouvrage de plusieurs milliers d'opérations, dont 900 lancées au cours de l'année 2005, Réseau Ferré de France s'est mobilisé afin de faire progresser les grands projets ferroviaires, notamment ceux confirmés par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre. Il se prépare à la mise en place de financements innovants par le biais de partenariats public-privé. Soucieux d'améliorer encore l'efficacité de ses investissements, RFF a poursuivi la déconcentration de son organisation et mis en place des méthodologies visant à réduire les risques et coûts liés aux projets, et à accroître la qualité de la maîtrise d'ouvrage, directe ou mandatée.

INNOVER ET CONSTRUIRE POUR DEMAIN

Engageant un budget d'investissement de 2 300 M€, RFF a géré l'an passé 6 300 opérations sur le réseau ferré français, pour la plupart déléguées à la SNCF. Poursuivant les investissements menés dans le cadre des contrats de plan État-région, RFF s'est préparé dans le même temps à prendre en charge les grands projets – lignes à grande vitesse Est européenne, Rhin-Rhône, Sud Europe-Atlantique, Nîmes-Montpellier, GSM-R – confirmés par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (Ciact) du 14 octobre 2005. Afin d'en préparer le financement, l'entreprise a analysé et valorisé les risques liés à chacun d'entre eux. Elle a engagé une réflexion sur la mise

en place des contrats de partenariat ou de concession en vue d'établir les cahiers des charges correspondants, notamment sur les plans technique et juridique.

RFF a poursuivi en 2005 sa réflexion prospective en matière de stratégies d'axes. Les conditions de circulation ferroviaire dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien ont également été étudiées, en relation avec les projets du CIACT. Dans le domaine du fret enfin, RFF a co-signé⁽¹⁾, le 12 décembre dernier, le protocole lançant la réalisation d'une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg). Sur plus de 1 000 km, celle-ci offrira à partir de 2007 une capacité de transport de près de 30 000 remorques par an.

(1) Les co-signataires de l'accord sont l'État, RFF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), ASF, le groupe Caisse des dépôts, la SNCF, la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF), Modalhor et, depuis le 3 avril 2006, le Grand Duché du Luxembourg,



MAÎTRISER LES INVESTISSEMENTS

Afin de maîtriser la qualité, l'environnement et la sécurité, RFF a poursuivi en 2005 la construction d'un référentiel de la maîtrise d'ouvrage.

Dans le cadre du projet *Synchrone*, RFF s'est attaché à rationaliser ses méthodes de travail. Il a conçu des manuels, procédures et démarches de diagnostic environnemental. L'entreprise a également publié son premier rapport annuel sur le développement durable.

Parmi les autres instruments mis en place par RFF pour maîtriser ses investissements figure, au titre de 2005, un système de maîtrise des risques appliqué à tout projet supérieur à 7,6 M€. De même a été initiée la conception d'un système de management de la sécurité.

Parallèlement, l'entreprise a poursuivi sa politique de régionalisation en complétant les outils mis à la disposition des directions régionales : référentiel des conventions de mandat, animations métier, formations ferroviaires, système de suivi des projets d'investissements et des rapports d'émergence (Spire), etc.

Dans le domaine de la sécurité et de la logistique des chantiers, RFF et la SNCF ont signé le 1^{er} décembre 2005 une convention *SNCF Entrepreneur* qui substitue à une rémunération au temps passé une contractualisation forfaitaire.

CRÉATION D'UNE DÉLÉGATION AUX ACHATS

Afin de tirer le meilleur parti d'une amélioration de ses pratiques d'achats, RFF s'est doté en 2005 d'une délégation aux achats dont la stratégie repose sur trois axes :

- optimiser le coût global de possession du réseau par l'apport d'une valeur ajoutée maximale au travers des achats ;
- développer la connaissance des marchés fournisseurs afin de stimuler la concurrence ;
- rechercher, dans la négociation, la meilleure adéquation entre offre et demande.

En 2006, RFF s'attachera ainsi à décliner sa politique d'achats cible par type d'achat et à faire intervenir la délégation aux achats le plus en amont possible des projets, avant que les décisions structurantes ne soient prises.



Marc Svetchine
Directeur régional Bourgogne-Franche-Comté

« Pour RFF, une ligne ferroviaire, ce n'est pas seulement une infrastructure de transport mais, au-delà, un projet d'aménagement et de développement du territoire porté par toute une région. Dans le cadre de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, RFF travaille avec tous les acteurs locaux afin, notamment, de recenser les besoins d'emploi et de formation. 7 % du total des heures travaillées sur le chantier sont ainsi réservées à des personnes en retour à l'emploi ou des organismes d'insertion. En construisant ces lignes à grande vitesse, RFF contribue aussi au développement d'une industrie ferroviaire française de haute technologie ouverte aux nouvelles spécifications européennes. En outre, les besoins de services liés à ces énormes chantiers font travailler les entreprises locales pour le logement, la restauration, les services à la personne, les prestations mécaniques, la location de matériels... Enfin, les LGV participent au développement des régions traversées sur les plans touristique, agricole, etc. En rappelant Antoine de Saint-Exupéry, on pourrait donc dire : « Si tu veux unir les hommes, fais leur bâtir une ligne ferroviaire. »



GESTION ET VALORISATION DU PATRIMOINE

GÉRER, RATIONALISER ET VALORISER LE PATRIMOINE FERROVIAIRE

RFF mène une analyse stratégique de la reconversion des espaces dépourvus d'utilité pour le développement du mode de transport ferroviaire.

Il accompagne ainsi de manière pertinente les projets urbains des collectivités locales, notamment pour favoriser la construction de logements, tout en obtenant la meilleure valorisation financière de ses actifs.

En 2005, il a pu accélérer cette démarche grâce à l'achèvement de la répartition des propriétés entre RFF et la SNCF.

Anne Florette, directrice du patrimoine

Réseau Ferré de France a poursuivi, en 2005, un travail méthodique d'analyse de son patrimoine lui offrant une vision prospective de la valorisation possible de ses terrains et bâtiments. L'entreprise entend ainsi tirer le meilleur parti non seulement des actifs utiles à son métier de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais aussi de ceux qui sont devenus non nécessaires à l'exercice de celui-ci. Afin de jouer son rôle d'acteur du développement local, RFF a par ailleurs engagé en 2005 une démarche de signature de protocoles avec différents élus locaux et d'implication de plusieurs promoteurs immobiliers.

DÉVELOPPEMENT D'UNE VISION PROSPECTIVE DES ACTIFS DE RFF

L'analyse de la contribution potentielle du patrimoine foncier et immobilier de RFF à l'avenir du transport ferroviaire constitue pour l'entreprise une mission stratégique. À la fin de 2005, la propriété des actifs ferroviaires étant clarifiée entre la SNCF et RFF, ce dernier a pu développer une réflexion prospective sur la valorisation des terrains susceptibles d'être cédés à des collectivités locales ou à des promoteurs immobiliers. RFF entend ainsi jouer son rôle au service des projets de développement urbain et, en particulier, d'habitat. C'est dans cet esprit qu'ont été menés à bien, l'an passé, des dossiers aussi complexes que la vente des terrains de la place de Rungis (Paris 13^e) ou du Pré Gauchet, à Nantes.

GESTION DU PATRIMOINE : SIGNATURE D'UN AVENANT À LA CONVENTION RFF-SNCF

Mieux piloter la gestion du patrimoine immobilier de RFF, déléguée à la SNCF

dans le cadre d'une convention pluri-annuelle, tel est le sens de l'avenant signé entre les deux parties pour la période 2005-2006. Celui-ci établit une distinction entre le remboursement des dépenses engagées pour compte par la SNCF et les honoraires perçus par cette dernière.

RECONVERSION DES BIENS CESSIBLES : DE NOUVELLES ACTIONS EN DIRECTION DES ÉLUS ET DES PROMOTEURS

La valorisation potentielle des terrains cédés par RFF aux collectivités est étroitement liée à la qualité des projets appelés à y être réalisés. Aussi RFF a-t-il engagé, avec plusieurs collectivités locales, une politique de signature de protocoles. Par le biais d'une formalisation des objectifs réciproques ainsi que des méthodes de travail envisagées, ces protocoles visent à établir des règles claires de collaboration relatives à l'évolution des biens fonciers sans affectation ferroviaire. Signé en janvier 2005 avec la commune de Nantes, ce type de



protocole est en préparation avec d'autres collectivités locales comme Bordeaux, Rouen, Saint-Denis et Plaine Commune en Seine-Saint-Denis.

Soucieux par ailleurs de fluidifier et d'accélérer les processus de valorisation des actifs fonciers destinés à être vendus, RFF a lancé en 2005 une démarche expérimentale de mise en concurrence de 9 grands promoteurs immobiliers. Il s'agissait de les inciter à présenter aux collectivités locales plusieurs projets susceptibles de leur valoir la préférence pour l'acquisition du terrain proposé par RFF. Fort du bilan positif de cette action, RFF envisage, après concertation préalable avec les collectivités concernées, que le principe en soit étendu à une quarantaine de terrains situés à travers la France.

EXTENSION DU RÉSEAU FERRÉ : RFF CONTRIBUE AU REMEMBREMENT RURAL

Les acquisitions foncières réalisées dans le cadre de la construction de lignes nouvelles peuvent contribuer au remembrement des territoires traversés. Aussi RFF met-il à profit ses actions de concertation et de débat public afin de proposer aux riverains des futures emprises des réponses préservant au mieux les intérêts réciproques. RFF apporte aujourd'hui des compensations aux communes forestières situées sur le tracé de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, comme il avait hier proposé des vignobles de substitution à des exploitants installés sur celui de la LGV Est-européenne.

CESSIONS D'ACTIFS FONCIERS : OBJECTIF TENU

Avec un montant de 154 M€, l'année 2005 est marquée par une valorisation record des transactions immobilières conclues par RFF. En ligne avec les objectifs chiffrés de l'entreprise, ces cessions de terrains sont l'aboutissement de dossiers complexes menés, parfois depuis plusieurs années, à Paris et en région. On retiendra en particulier les opérations suivantes :

- Quartier des Batignolles, 1^{re} phase (Paris 17^e) 54 M€
- Place de Rungis (Paris 13^e) 40 M€
- Pré Gauchet-Malakoff (Nantes) 6 M€
- Colombes (Hauts-de-Seine) 5 M€
- Rouen 1,7 M€
- Arras 1 M€

RFF se propose de mettre son expertise au service de la société foncière créée par la loi de finances pour 2006 afin de valoriser le patrimoine désormais inutile à l'activité ferroviaire et concourir ainsi aux objectifs du Gouvernement en matière de construction de logements. Dans cet esprit, RFF s'est mobilisé dès 2005 afin d'établir la liste des biens correspondants.



Yves Jouanique
Directeur régional Nord-Pas-de-Calais-Picardie

« La problématique de la valorisation du patrimoine ferroviaire est emblématique de l'état d'esprit de RFF : celui de l'ouverture des projets ferroviaires à tous les partenaires intéressés à l'aménagement des territoires. Aujourd'hui, les grandes infrastructures de transport doivent desservir le cœur des villes tout en améliorant le caractère urbain. Aussi RFF s'efforce-t-il de créer les conditions d'une rencontre fructueuse entre un terrain non utile à l'activité ferroviaire et un projet porté par une collectivité. À Lille, par exemple, la collaboration menée par RFF avec la ville a permis de lancer une consultation d'architectes dans le cadre du programme européen d'architecture nouvelle European afin de faire muter vers l'espace urbain les 20 ha de l'ancienne gare de marchandises de St-Sauveur. À Saint-Quentin et à Lens, RFF a conclu des protocoles avec plusieurs partenaires afin de réaménager les alentours des gares. Cette recherche de compréhension des objectifs réciproques pour construire un projet collectif original est parfois complexe, mais toujours passionnante. »



POLITIQUE FINANCIÈRE DE RFF

TENDRE VERS LES GRANDS ÉQUILIBRES FINANCIERS

Équilibres économiques
et financiers de RFF
en 2005

- Excédent brut
d'exploitation : 602 M€
- Résultat d'exploitation
(compte tenu de dotations
aux amortissements
et provisions nettes
de 462 M€) : 260 M€
- Résultat financier (après
versement par l'État
d'une subvention de
désendettement
de 800 M€) : -510 M€
- Résultat net (compte tenu
d'un résultat exceptionnel
de 124 M€) : -126 M€

Dans le domaine économique et financier, l'année 2005 est marquée par une progression significative du résultat d'exploitation de Réseau Ferré de France. Celle-ci est imputable pour une large part à l'application de nouvelles normes comptables ; une faible augmentation des redevances versées pour l'utilisation des infrastructures n'a pas permis de compenser la baisse de la contribution de l'État aux charges d'infrastructure. Le résultat net est revenu à -126 M€. Cette évolution positive encourage RFF à se mobiliser afin de se rapprocher de l'équilibre de ses comptes, notamment par le développement de ses recettes commerciales.

L'activité ferroviaire est une activité particulièrement capitalistique. RFF gère ainsi un montant d'actifs de l'ordre de 30 milliards d'euros et traite des flux financiers très importants au regard de la taille de l'entreprise. En 2005, RFF a perçu des redevances pour un montant de près de 2 200 M€ et investi plus de 2 400 M€ dans le renouvellement, la modernisation et le développement du réseau ferré français.

GESTION DU RÉSEAU : LÉGÈRE DIMINUTION DES RECETTES D'EXPLOITATION

En 2005, les recettes commerciales, redevances et produits liés au patrimoine, ont atteint 2,29 milliards d'euros (à comparer à 2,24 milliards d'euros en 2004). De son côté, la contribution aux charges d'infrastructures versée par l'État a diminué à 1,04 milliard d'euros en 2005 contre 1,1 milliard d'euros l'année précédente. Au total, les recettes d'exploitation de RFF ont ainsi été réduites de 0,6 % l'an passé.

UNE ÉQUATION FINANCIÈRE EN AMÉLIORATION

Pour la première année depuis sa création, RFF a enregistré en 2005 un résultat d'exploitation positif. D'un montant de 260 M€ (à comparer à -215 M€ l'année précédente), celui-ci s'explique largement par l'application de la nouvelle norme CRC2002-10 sur les actifs. Celle-ci a en effet conduit RFF à diminuer la valeur de ses actifs de 8,8 milliards d'euros et à réduire corrélativement de plus de 400 M€ ses dotations annuelles aux amortissements. Le résultat financier demeure fortement négatif (-510 M€), en raison de l'important endettement de l'entreprise (27,2 milliards d'euros), malgré la subvention de désendettement de 800 M€ versée par l'État. Grâce à la réalisation d'importantes cessions immobilières telles que les terrains des Batignolles (53 M€) et la place de Rungis (40 M€), le résultat exceptionnel 2005, d'un montant de 124 M€, a contribué à l'amélioration du résultat net, ramené à



-126 M€ contre -651 M€ l'année précédente. La dette a diminué de 327 millions d'euros.

DES INVESTISSEMENTS QUI DÉPASSENT 2,3 MILLIARDS D'EUROS

En 2005, RFF a consacré 900 M€ au renouvellement et à la mise aux normes du réseau existant, et 1 450 M€ à la modernisation et à l'extension de celui-ci. Ils ont été financés pour partie sur fonds publics et pour partie par appel aux marchés financiers. 2005 a été marquée par l'effet en année pleine du versement des subventions mises en place par l'État en 2004, la subvention de régénération passant ainsi de 675 à 900 M€. Ces contributions de l'État ont été complétées par les ressources supplémentaires dégagées dans le cadre de la mise en place de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). Afin de compléter ses financements, RFF a émis sur les marchés de moyen/long terme pour 1,747 milliard d'euros. Les lignes obligataires existantes ont été abondées à hauteur de 1,350 milliard d'euros et complétées par 397 millions d'euros en placements privés. Ceux-ci ont été réalisés sur une maturité moyenne de 21 ans, à un taux moyen de 3,94 % pour les emprunts à taux fixe.

REPRISE DE PROVISIONS DANS LES COMPTES 2005

Sur le plan comptable, la commission d'arbitrage sur le partage de certains actifs entre RFF et la SNCF a rendu l'essentiel de ses conclusions, permettant à RFF de procéder dans ses comptes 2005 à une reprise de provisions nette de 96 M€ sur les 160 M€ provisionnés à fin 2004.

FINANCEMENTS : PRÉPARATION DE SOLUTIONS INNOVANTES

Pour les opérations dont il assure le portage, RFF travaille activement à la mise en place de solutions financières innovantes de type contrats de partenariat public-privé, susceptibles de se substituer à la maîtrise d'ouvrage classique. Les projets actuellement concernés sont notamment le déploiement du nouveau système de communication sol-train (GSM-R), le contournement de Nîmes et de Montpellier et la LGV Sud-Europe Atlantique. Ces nouveaux partenariats devraient contribuer au financement du programme d'investissements prévu par RFF.



Serge Michel
Directeur régional Bretagne-Pays de la Loire

« Afin de conduire efficacement les multiples opérations en cours dans les régions Bretagne et Pays de la Loire, RFF signe fréquemment des conventions avec ses partenaires, l'État en premier lieu et les régions, mais aussi les départements, les agglomérations et les communes. Véritable contrat pour la gestion administrative et financière de chaque projet, la convention établit une relation transparente et équilibrée visant à préserver les intérêts de RFF et à garantir à ses partenaires une gestion et un suivi rigoureux de la prestation réalisée. Elle doit traduire clairement les objectifs en termes de service attendu de l'investissement et décrire le contenu de l'opération, les processus et le planning, ainsi que les modalités de son financement. Véritable levier d'efficacité et base de la confiance mutuelle entre les partenaires, la convention constitue un "référentiel" pour l'opération et une aide pour les gestionnaires qui doivent intégrer la dimension temps pour des projets ferroviaires réalisés sur des périodes souvent longues. »

FAITS MARQUANTS

31 janvier 2005

Déclaration d'utilité publique pour la réouverture de la ligne du Haut-Bugey

21 février 2005

Lancement du débat public LGV PACA

16 mai 2005

Lancement de l'enquête publique de la LGV Rhin-Rhône, en application de la loi sur l'eau

17 mai 2005

Déclaration d'utilité publique du contournement de Nîmes et de Montpellier

8 juin 2005

Lancement du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse

7 juillet 2005

Approbation de l'avant-projet et lancement du projet d'installations terminales de Perpignan permettant le raccordement de la future ligne Perpignan-Figueras

17 octobre 2005

Renouvellement des voies entre Orléans-Les Aubrais et Vierzon

18 octobre 2005

Saisine de la Commission nationale du débat public sur le projet de LGV Poitiers-Limoges

24 octobre 2005

Fin des travaux de génie civil de la LGV Est européenne

1^{er} décembre 2005

Saisine de la Commission nationale de débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole






DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES



GRANDS PROJETS & ACTION RÉGIONALE

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS
ET À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



La poursuite du processus de décentralisation, grâce auquel les collectivités territoriales s'affirment de plus en plus comme autorités organisatrices du transport ferroviaire régional, a inspiré la structuration de RFF en entités implantées localement. Ces directions régionales sont capables d'agir en interlocuteur compétent afin de moderniser le réseau ferré, de cadencer le transport des voyageurs comme celui du fret ou d'imaginer, sur des emprises devenues inutiles à l'activité ferroviaire, des projets utiles au développement urbain et à l'habitat.

Allié à de solides directions centrales, le maillage régional s'attache à faire coïncider, au travers des milliers de projets d'exploitation, de maintenance, de renouvellement et d'extension du réseau, les besoins ferroviaires et les ressources mobilisables pour les satisfaire. La cohérence entre les grands projets (et notamment ceux retenus par le CIADT du 18 décembre 2003) et les projets régionaux, entre les grandes missions de RFF et leur traduction sur le terrain, caractérise ainsi, de plus en plus nettement, l'action de RFF.



Le nombre de débats publics menés ou préparés en 2005, en particulier dans le cadre de projets de lignes à grande vitesse (Bordeaux-Toulouse, Paca...) et ceux en préparation pour 2006 (Poitiers-Limoges et Bordeaux-Espagne) traduisent l'ampleur des projets étudiés et le dynamisme des processus de concertation.

2005 aura également manifesté la volonté de RFF de créer les synergies les plus fortes possibles entre les dimensions régionale, nationale et européenne des projets ferroviaires. En témoignent l'électrification des lignes vosgiennes, en lien avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Est européenne en 2007, ou la signature, en région Rhône-Alpes, de plusieurs conventions mobilisant à la fois des investissements des collectivités territoriales, de l'État et de l'Union européenne.

Par-delà l'effort important de modernisation du réseau et d'accroissement de sa capacité mené dans plusieurs régions, comme l'Ile-de-France, la Lorraine, Midi-Pyrénées ou la Picardie, 2005 aura été l'année d'une intensification des actions de valorisation du patrimoine de RFF. Celles-ci se sont traduites par un montant inégalé de cessions de terrains et d'initiatives conduites par RFF auprès des collectivités locales, au service de leurs projets urbains – et en particulier du logement – dans la plupart des régions françaises.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS

ALSACE

De nouvelles étapes pour les projets de trans-trains

Le dossier préliminaire de sécurité du projet de tram-train Mulhouse-vallée de la Thur a été présenté en juillet 2005 au ministre des Transports et les études de projet se sont poursuivies. Les travaux doivent démarrer dès 2007 sur la ligne Mulhouse-Thann-Kruth pour une première étape de réalisation dès 2010 prévoyant l'interconnexion des réseaux urbain et ferroviaire.

Le principe d'une première phase de renforcement de la desserte TER des vallées de la Bruche et du Piémont depuis Strasbourg a été arrêté. Il comprend la modernisation de l'infrastructure ferroviaire en parallèle à l'extension du réseau de

tramway desservant la gare, préfigurant pour 2009 l'itinéraire d'un futur tram-train. Le décret déclarant d'utilité publique l'aménagement de tronçons de troisième voie sur la ligne de la plaine d'Alsace a été signé le 24 mars, les travaux réalisés entre Vendenheim et Haguenau ont permis l'instauration du cadencement des TER toute la journée, et la modernisation de la ligne Colmar-Munster-Metzéral a été réalisée.

AQUITAINE

Modernisation du réseau et coopération internationale

Dans le cadre de la suppression du « bouchon ferroviaire » de Bordeaux, le projet Eiffage TP a été retenu pour le futur pont ferroviaire sur la Garonne. La mise en service de l'ouvrage – un tablier unique à 4 voies reposant sur 5 piles en rivière – est prévue pour la fin de 2008.

Plusieurs opérations de modernisation du réseau sont intervenues en 2005 : sur la ligne Libourne-Sarlat pour un montant de 10 M€, sur le tronçon Libourne-Bergerac, avec la mise en place d'une commande centralisée et le remplacement de certains appareils de voie, et sur la section Saint-



LGV Sud Europe-Atlantique : avis favorable de la commission d'enquête publique

Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 a décidé d'accélérer la réalisation du projet de la section Tours-Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique. Pour la section Angoulême-Bordeaux (121 km), la commission d'enquête publique a rendu au mois

d'août un avis favorable assorti de quelques réserves. Pour la section Tours-Angoulême (182 km), les études d'avant-projet sommaire se sont poursuivies et ont fait l'objet d'une intense concertation.

LGV Bordeaux-Toulouse : l'année du débat public

L'année 2005 a été consacrée à la préparation et au déroulement du débat public auquel le projet a donné lieu. Ce débat, qui a confirmé



AUVERGNE

Mettre Clermont-Ferrand à trois heures de Paris

André-de-Cubzac-Saint-Mariens, dans le cadre de la régénération des voies.

Par ailleurs, la France et l'Espagne ont créé le GEIE SEA Dax-Vitoria, chargé d'étudier la réalisation du maillon transfrontalier Dax-Vitoria, dans le cadre de l'itinéraire prioritaire européen Paris-Madrid.

Enfin, RFF réhabilite l'ancien bâtiment du tri postal de style art déco, situé près de la gare Saint-Jean, pour y installer, dans un premier temps, un nouveau poste d'aiguillage.



Les travaux de modernisation de la ligne Clermont-Ferrand-Paris (mise aux normes de l'infrastructure et suppression de passages à niveau) vont permettre de gagner 30 minutes sur le parcours en portant la vitesse des trains à 200 km/h sur une partie de cette liaison, entre Vichy et Nevers. La convention relative au financement des études et travaux pour la première phase d'amélioration de l'offre ferroviaire entre l'Auvergne et Paris a été signée le 30 juin. Par ailleurs, la création du raccordement de Saint-Germain-des-Fossés va permettre un gain de temps de sept minutes sur le trajet Clermont-Ferrand-Lyon. Les travaux seront terminés à la fin de l'année 2006.

BASSE-NORMANDIE

Modernisation et développement

En 2005 a débuté l'électrification de la section Lison-Saint-Lô et se sont achevées les études de modernisation des sections Saint-Lô-Folligny et Trouville-Dives, de même que la mise en sécurité du tunnel de la Motte. La réalisation du système d'espacement automatique des trains entre Saint-Lô et Coutances et le renouvellement partiel des voies entre Coutances et Folligny ont été engagés fin 2005.

notamment les options proposées pour la desserte d'Agen et de Montauban, a éclairé la décision prise par le conseil d'administration de RFF le 13 avril 2006.

Liaison Bordeaux-Espagne : étude du corridor atlantique et préparation du débat public

Six scénarios d'aménagement de la liaison entre Bordeaux et

la frontière espagnole ont été définis sur la base des hypothèses de trafics voyageurs et fret à l'horizon 2020, présentées par RFF. La Commission nationale du

débat public a été saisie le 1^{er} décembre 2005, dans la perspective d'un débat public en 2006, et RFF a engagé une série d'études pour préparer ce débat.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS

BOURGOGNE

Une meilleure accessibilité pour les usagers

Dans le cadre de l'amélioration de l'axe Dijon-Nevers, un passage souterrain avec ascenseur pour l'accès des personnes à mobilité réduite a été construit en gare de Montchanin, pour un montant de 2,5 M€. Fin 2005, des travaux de rehaussement des quais en gare de Louhans, d'un montant de 310 K€, ont commencé afin de faciliter l'accès des voyageurs aux trains. Sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, près de 18 km de voie ont été renouvelés entre les gares de Blaisy-Bas et Dijon pour un coût de 31 M€.

BRETAGNE

Électrification et amélioration de liaisons

L'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo s'est achevée avec un an d'avance

sur le programme initial, permettant une mise en service le 12 décembre 2005. Le projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper s'inscrit en complément du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire. Le dossier d'avant-projet pour la première phase a fait l'objet d'une approbation ministérielle le 23 août 2005. Sur les deux axes seront effectués des relèvements de vitesse et des suppressions de passages à niveau. La rectification du tracé entre Quimper et Lorient a débuté en mars 2005. Par ailleurs, les travaux de renouvellement de la voie et du ballast entre Lorient et Quimper ont été achevés.

CENTRE

Trois opérations majeures en phase de réalisation

La première opération concerne l'électrification de la ligne Tours-Vierzon dont le financement (107 M€) a été bouclé,

permettant le démarrage des travaux de la sous-station de Villefranche-sur-Cher en septembre.

Ensuite, le renouvellement des deux voies entre Les Aubrais et Vierzon (140 M€ avec la réalisation des installations permanentes de contresens associées) a commencé en octobre, pour 8 mois.

Enfin, le projet de la nouvelle gare d'Orléans et le remaniement des voies qu'il induit ont pu être lancés à la rentrée avec un programme de plus de deux ans de travaux.

CHAMPAGNE-ARDENNE

Préparation de l'arrivée du TGV Est européen et développement des dessertes régionales

Après l'électrification de la ligne entre Saint-Hilaire-au-Temple et Châlons-en-Champagne en direction de la vallée de la



GRANDS PROJETS

LGV Bretagne-Pays de la Loire : préparation de l'enquête publique

Le 3 mai 2005, le bilan de la consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations a été présenté au comité de pilotage. Le dossier d'avant-projet sommaire,

enrichi des résultats de cette consultation, a été approuvé par le conseil d'administration de RFF le 7 juillet et transmis le 11 octobre pour approbation au ministre chargé des transports. La décision ministérielle est intervenue le 26 février 2006. Dès l'été

ont été lancées les études complémentaires nécessaires à la réalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, et un dispositif foncier permettant la constitution de réserves foncières a été mis en place.



Marne, les travaux préparant l'arrivée du TGV Est européen et le développement de nouvelles dessertes TER ont pris un tour actif dans l'agglomération rémoise : raccordement de Bezannes, doublement des voies entre Reims et Trois-Puits, élargissement du pont du Rouillat.

Deux grandes opérations de modernisation ont été menées : d'une part la réalisation du bâtiment destiné à accueillir les installations techniques du futur poste d'aiguillage informatisé de Reims, d'autre part la modernisation complète de voies dans les secteurs de Charleville et Sedan. Les équipes du patrimoine de RFF se sont associées aux réflexions touchant aux projets d'urbanisme des quartiers "gares" comme à Vitry-le-François, Reims ou Châlons-en-Champagne.

FRANCHE-COMTÉ

Modernisation du réseau et réduction des temps de parcours

Dans le cadre de l'amélioration de l'axe ferroviaire Dole-Belfort se sont déroulés, au cours de l'été 2005, des travaux de renouvellement de voies en gare de Saint-Vit pour un montant de 2,3 M€.

La convention bilatérale franco-suisse signée le 25 août 2005 prévoit une modernisation des liaisons Paris-Dijon-Dole-Lausanne-Neufchâtel-Berne. Pour un coût estimé à 41,4 M€ courants, elle permettra un gain de temps de 15 minutes sur Paris-Vallorbe-Lausanne et Paris-Pontarlier-Berne. Par ailleurs, la seconde tranche des travaux sur les lignes Besançon-Le Locle et Andelot-La Cluse a été signée le 27 juin 2005.

HAUTE-NORMANDIE

Modernisation des installations ferroviaires de Port 2000 et sécurité

En 2005, sur la section Motteville-Montérolier-Buchy, 35 km de voies ont été renouvelés avant leur électrification. Sur le site même du port du Havre, le nouveau faisceau de triage permettant de massifier des trains fret longs de 750 m a été réalisé et son électrification a débuté.

Les études nécessaires à la suppression du passage à niveau de Forges-les-Eaux ont été réalisées, tandis que cinq tunnels sur les axes Paris-Le Havre et Paris-Evreux étaient mis en sécurité.



LGV Est européenne : deux chantiers en un

Les grands travaux de génie civil de la première phase se sont achevés en 2005 dans les délais fixés par le maître d'ouvrage RFF.

Les équipements ferroviaires sont en cours d'installation sur les 300 km de la ligne nouvelle.

Le 24 octobre, en présence de M. Dominique Perben, ministre des Transports et des partenaires

cofinanceurs du projet, RFF a confirmé la mise en service de la LGV en juin 2007.

Chacune des trois bases travaux équipe la ligne à raison de 600 m de plateforme par jour. Fin 2005, la voie était posée sur 200 km, 75 % des poteaux caténaires étaient en place et deux tiers des postes de signalisation équipés.

Un programme conjoint de modernisation des gares existantes a été lancé

par la SNCF et RFF avec, par exemple, la rénovation de la gare de l'Est à Paris. Les mares recréées dans la Marne ont fait l'objet de premiers suivis par le Conservatoire du patrimoine naturel de Champagne-Ardenne, partenaire de RFF. L'acquisition des terrains s'est poursuivie en Alsace pour préparer la seconde phase du projet.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS

ILE-DE-FRANCE

Fiabiliser le réseau, en accroître la capacité et améliorer la régularité du trafic

Avec ses 3 900 km de voies à usage multiple, le réseau ferré d'Ile-de-France joue un rôle déterminant dans le développement des transports et supporte un trafic intense.

■ Dans ce contexte, RFF a travaillé en 2005 selon trois axes pour **fiabiliser le réseau actuel et améliorer la régularité du trafic ferroviaire**.

Fiabiliser l'infrastructure pour éviter les incidents, grâce au renouvellement des installations les plus anciennes et à la clôture des emprises ferroviaires.

Améliorer la capacité de récupération face aux incidents :

- la mise en place de la télésurveillance réduit les délais de traitement des incidents ;

- la modernisation des outils de gestion des circulations (automatisations, informatisations) apporte une plus grande réactivité et une plus grande efficacité dans la gestion des incidents grâce à une nouvelle application de régularisation du trafic à Paris-Saint Lazare et de nouveaux postes d'aiguillage informatisés à Melun et Plaisir Grignon ;

- des modifications de la consistance de l'infrastructure permettent de réduire les conflits de circulations et les répercussions des incidents. Un plan d'urgence a ainsi été signé avec le Conseil général 91 visant à améliorer les infrastructures ferroviaires du RER D.

Réorganiser l'exploitation des lignes les plus fragiles

Sur le RER B, le schéma de principe du

RER B nord + qui consiste à spécialiser deux voies entre Paris et Mitry pour le RER et transformer la desserte pour la rendre omnibus a été adopté.

Sur les RER C et D, la concertation s'est poursuivie avec le STIF, la région et la SNCF pour élaborer des schémas directeurs d'amélioration à moyen et long terme.

Sur la ligne Paris-Mantes la Jolie, des travaux ont été engagés aux Mureaux qui permettront, fin 2006, la mise en place d'une nouvelle desserte plus robuste et plus fiable.

■ Plusieurs actions ont été poursuivies en 2005 afin d'**accroître les capacités du réseau**. La nouvelle liaison directe Ermont-Eaubonne-Paris Saint-Lazare a bénéficié de l'achèvement de la construction du viaduc sur la Seine. Sur la ligne du tram-train Aulnay-Bondy, trois ouvrages d'art ont été réalisés, tandis que le dossier d'enquête d'utilité publique de la « Tangentielle nord » était élaboré.

■ Afin d'**accompagner la croissance des trafics longue distance**, RFF a étudié en 2005 les perspectives d'évolution des grandes gares parisiennes – gares de Lyon, du Nord et Montparnasse – en définissant des orientations d'aménagement





de capacités et en mettant à jour des schémas directeurs d'aménagement, comme celui d'Austerlitz-Tolbiac-Mas-sena. L'augmentation du trafic et de la vitesse sur la LGV Paris-Lyon a nécessité la poursuite en 2005 de la modernisation progressive des composants d'infrastructure : six appareils de voie ont été remplacés à Marolles sur Seine, le ballast a été renouvelé.

■ En 2005, RFF a également mis en œuvre **la diversité de ses savoir-faire en Ile-de-France**. Tout d'abord en matière d'aménagement urbain, avec l'élaboration de quatre schémas directeurs du patrimoine ferroviaire à Nanterre, Saint-Ouen, la Plaine-Saint-Denis et Pantin-Bobigny afin de clarifier les besoins ferroviaires et d'identifier les terrains susceptibles d'être mobilisés pour les projets urbains. Dans ce cadre, un protocole foncier a été signé entre la ville de Vitry-sur-Seine, l'Etat, la SNCF et RFF en vue de la reconversion d'une quinzaine d'hectares pour l'implantation d'activités économiques et la construction de logements. Dans le domaine du fret, RFF a accompagné les projets de futurs clients par la réalisation de projets d'infrastructures comme l'installation terminale embranchée de Paris-Val Bréon, le plus



grand parc logistique d'Ile-de-France connecté au réseau ferré. S'agissant des pôles d'échanges, le schéma de principe du pôle de Juvisy a été approuvé, la convention de financement du pôle de Massy a été signée, l'enquête publique de Versailles-Chantiers a été réalisée tandis que le pôle de Lieusaint a été inauguré.

Pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, 57 projets de gares sont en cours d'études ou de réalisation, et des expérimentations en situation réelle de dispositifs d'accessibilité du quai au train sont conduites avec des associations de handicapés et Transilien, sur la ligne Montparnasse-Dreux.

Dans le domaine des points noirs bruit,

RFF a lancé 9 nouvelles études préliminaires sur les 33 projets de suppression désignés comme prioritaires par la région.

Enfin, RFF a participé aux travaux de révision du schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif), présentant une première contribution à l'État et à la région fin 2005.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS

LANGUEDOC-ROUSSILLON

2005, année décisive pour de nombreux projets

Les études d'avant-projet des Installations terminales de Perpignan ont été soumises à la décision ministérielle d'approbation. Les travaux, d'un montant de 200 M€, seront lancés dès 2006 pour une mise en service en 2009, à l'ouverture de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras.

Par ailleurs, la convention de financement du viaduc de Courbessac, signée en mars 2006, permettra d'achever l'ouvrage début

2010, réduisant alors de huit minutes le temps de parcours entre Nîmes et Alès. L'année 2005 aura également été marquée par le démarrage des travaux sur la ligne Montpellier-Saint-Jean-de-Védas, utilisée par la seconde ligne du tramway de Montpellier, et la déclaration d'utilité publique de l'extension du chantier de transport combiné de Perpignan.



Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier : déclaration d'utilité publique

Publié au Journal officiel du 17 mai 2005, le décret de déclaration d'utilité publique représente l'aboutissement de plusieurs années d'études et de concertation menées par RFF.

Le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 a retenu le CNM, ligne nouvelle mixte d'environ 70 km de long, parmi les projets susceptibles de faire l'objet d'un contrat de

partenariat public-privé. RFF a lancé dès la fin de l'année l'évaluation préalable qui doit confirmer l'intérêt d'un recours à cette forme nouvelle de financement.

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : relance des études

Le ministre des Transports a décidé, au mois de juillet 2005, le principe d'une relance des études relatives à la création d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

RFF a présenté à ses partenaires un vaste programme de travail, intégrant des études économiques, techniques, environnementales, d'exploitation ferroviaire préparatoires à un futur débat public.

LGV Limoges-Poitiers : débat public pour 2006

Les études préliminaires ont été poursuivies en 2005 et un comité de suivi réunissant l'État, les collectivités territoriales et le maître d'ouvrage RFF a été mis en place pour informer les élus de l'avancement des actions. La Commission nationale du débat public a décidé, en décembre, l'organisation en 2006 d'un débat sur ce projet.



LIMOUSIN

Modernisation de la voie de Paris-Limoges-Toulouse

La deuxième phase des travaux de renouvellement entre Masseret et Brive a été conduite au printemps 2005. Les installations permanentes de contresens réalisées sur cette section de ligne permettront une meilleure gestion de la circulation en cas d'incident.

LORRAINE

Électrification, aménagements de capacité et modernisation

L'électrification de 80 km de lignes – dont 65 à double voie entre Blainville-Épinal-Remiremont d'une part et Lunéville-Saint-Dié de l'autre – conclut la réalisation d'un chantier majeur pour le désenclavement des Vosges. Elle permettra en 2007 au TGV de relier Paris depuis les vallées vosgiennes, avec un gain de temps de 75 à 90 minutes.

Les travaux d'aménagement de la capacité du sillon lorrain pour tous les trafics se sont poursuivis en 2005 au nœud de Frouard, dans la continuité des travaux terminés en 2004.

Les nouveaux postes d'aiguillage informatisés de Metz-Sablon (mis en service en octobre) et de la gare de Nancy (en construction) permettront de gérer quotidiennement 600 à 700 mouvements de trains dans leur rayon d'action respectif, répondant à la croissance des trafics fret, TER et TGV en 2007.

Pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les travaux d'équipement d'ascenseurs pour l'accès aux quais de la gare de Nancy ont démarré, parallèlement à la réalisation d'études pré-opérationnelles sur l'ensemble des autres grandes gares de la région.

LGV Rhin-Rhône : poursuite des études

Pour la branche est de la LGV Rhin-Rhône, 2005 marque le lancement des travaux préparatoires avec les premières consultations d'entreprises. Les procédures réglementaires ont été instruites, les premières fouilles archéologiques commandées et les travaux prioritaires de déviations de réseaux organisés. À fin 2005,

la moitié des terrains nécessaires étaient acquis. Les travaux commenceront en juillet 2006. Sur la branche ouest, les études d'avant-projet sommaire comprenant la traversée de l'agglomération dijonnaise se sont poursuivies. La concertation a abouti à un large consensus sur le choix définitif du tracé, permettant de réserver les emprises et de les inscrire dans les plans locaux d'urbanisme des communes.

La branche sud, qui doit relier les branches est et ouest de la LGV à l'agglomération lyonnaise, est en phase d'études préliminaires.

Ligne Lyon-Turin : consultation et communication

Une consultation sur l'itinéraire fret entre Lyon et la combe de Savoie a été organisée au printemps 2005 afin de permettre aux pouvoirs publics

de retenir le fuseau de passage permettant d'engager les études d'avant-projet sommaire sur la globalité du projet fret. La décision ministérielle est intervenue le 17 février 2006. Une importante communication a été effectuée sur le projet, à l'occasion de salons professionnels comme *l'Attes* ou *Eurailspeed*.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS



MIDI-PYRÉNÉES

Développement, capacité du réseau et valorisation du patrimoine

En 2005, la réalisation d'un nouveau quai en gare de Toulouse-Matabiau a été engagée pour une mise en service prévue fin 2008, ainsi que celle d'installations de contresens. La généralisation du cadencement des dessertes se poursuit, tandis que les aménagements de la signalisation nécessaires sur l'axe de l'Ariège ont été mis en service en décembre 2005.

Dans les domaines de la gestion et de la valorisation du patrimoine, RFF a cédé, sur un site proche de la gare Matabiau, 4,5 ha de terrain à la SNCF qui y a réalisé un établissement régional de maintenance du matériel moteur.

NORD-PAS DE CALAIS

Pôle de compétitivité ferroviaire et modernisation

En 2005, RFF a contribué au projet *i-trans*, retenu comme pôle de compétitivité ferroviaire "à vocation mondiale", pour ses recherches en matière d'électromagnétique et de voie ferrée sans ballast.

Dans le domaine de la modernisation et du renouvellement, les travaux de la ligne Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise ont été achevés en fin d'année et les nouveaux équipements mis en service. Les premiers travaux de doublement de la voie ferrée reliant Don-Sainghin à Béthune ont été lancés à l'automne, avec la création d'un passage souterrain en gare de La Bassée. Enfin, une importante opération de renouvellement de voies, traverses et ballast a été menée sur 33 km entre Lille et Ostricourt, d'une part, Douai et Somain, d'autre part.

Concernant son patrimoine, RFF a signé une promesse de vente d'un terrain de



GRANDS PROJETS

Lyon Turin Ferroviaire : préparation de l'enquête publique

Promoteur de la section transfrontalière de la ligne Lyon-Turin, qui comprend le futur tunnel international de 53 km sous le massif d'Ambin, la société Lyon Turin Ferroviaire, filiale de RFF et de son homologue italien Rete Ferroviaria Italiana (RFI),

a poursuivi en 2005 l'élaboration de l'avant-projet de référence du segment Saint-Jean-de-Maurienne-Brusolo. LTF a également bâti le dossier d'enquête publique pour la section transfrontalière, dans un parallélisme étroit avec la procédure italienne. Par ailleurs, les travaux de reconnaissance ont connu d'importants développements

avec l'avancement de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte, l'engagement du chantier de celle de La Praz et la reprise, en fin d'année, des travaux de celle de Modane. En Italie, les travaux de la galerie de reconnaissance de Venaus sont soumis à une évaluation environnementale complémentaire.



5 ha situé à Lille avec la chambre des métiers et de l'artisanat du Nord ainsi qu'un protocole foncier avec la ville de Lens concernant le quartier de la gare.

RFF a engagé avec la région des échanges de vue préalables à la mise en place d'horaires cadencés en Nord-Pas de Calais et préparé la mise en place de nouvelles dessertes fret, dès 2006, par Euro Cargo Rail (filiale du groupe britannique EWSI).

PAYS DE LA LOIRE **Électrification, modernisation** **et opérations foncières**

L'électrification de la ligne Nantes-La-Roche-sur-Yon-Les-Sables-d'Olonne et la construction d'un nouveau quai au sud de la gare de Nantes constituent les deux opérations majeures entrées en phase de réalisation en 2005. Deux chantiers de

renouvellement de voie et ballast ont été conduits en 2005 sur les lignes Le Mans-Angers et Le Mans-Rennes, ainsi que deux opérations de renouvellement d'aiguillages en gares d'Angers et de Sablé-sur-Sarthe. Principales opérations foncières situées à Nantes, les sites de Nantes État (projet urbain Ile-de-Nantes) et de Malakoff-Pré Gauchet (grand projet de ville Nouveau Malakoff) ont fait l'objet d'un protocole signé le 14 janvier 2005 entre Nantes Métropole, RFF et la SNCF.

Enfin, les travaux du projet de pôle d'échanges multimodal de Challans ont été achevés en 2005 tandis que la signature d'un protocole d'accord général intervenait pour celui du Mans.

Ligne du Haut-Bugey : lancement des appels d'offres de génie civil

La modernisation de la ligne entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine va permettre de réduire de 47 km la distance entre Paris et Genève et de gagner 22 minutes sur le trajet. Après la publication du décret d'utilité publique et la signature

d'un accord franco-suisse sur le financement du projet, les études d'avant-projet se sont achevées à l'automne 2005. Les offres des lots de génie civil ont été lancées en vue d'un passage des marchés en 2006, dès accord de financement des parties.

Contournement ferroviaire de Lyon : les tracés se précisent

Afin de favoriser le report modal de la route vers le rail, le projet a pour but d'offrir un itinéraire fret de qualité à travers le nœud ferroviaire lyonnais. Après une consultation organisée au stade des études préliminaires, au printemps 2005, la décision

ministérielle du 26 décembre retient le fuseau de passage pour la section nord du projet et délimite le périmètre sud dans lequel doit se poursuivre le tracé pour achever le contournement complet.



RFF AU CŒUR DES RÉGIONS

PICARDIE

Développement et valorisation du patrimoine

2005 a vu le démarrage des travaux de l'opération de Longueau-Nesle, inscrite au contrat de plan État-région afin d'augmenter la capacité de la ligne en réduisant les conflits de circulation entre trains fret et trains de voyageurs. Parallèlement, la concertation avec le public pour le projet d'amélioration de la gare de Rieux-Angicourt a été menée à bien et l'étude de renouvellement des postes d'aiguillage de Longueau engagée.

À Amiens, RFF a réalisé avec la SNCF une étude de faisabilité ferroviaire pour le développement d'une zone d'aména-

gement concerté dans le quartier de la gare et accompagné, à Saint-Quentin, un projet d'aménagement urbain par la cession d'un terrain de plus d'un hectare.

Enfin, RFF a mené les études préfonctionnelles d'une nouvelle liaison à grande vitesse Paris-Londres par Amiens, conformément aux décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003.

POITOU-CHARENTES

Modernisation du réseau

Dans le cadre du renouvellement du réseau interrégional, RFF a poursuivi au 1^{er} trimestre 2005 des travaux de régénération des voies sur plus de 37 km entre La Rochelle et Tonnay-Charente (ligne Bordeaux-Nantes). Par ailleurs, la modernisation de la voie Niort-La Rochelle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en fin d'année.



GRANDS PROJETS

LGV PACA : un débat public pour orienter le projet

Conduit sous l'égide de la Commission nationale du débat public du 21 février au 8 juillet 2005, le débat sur la LGV PACA a fait progresser la réflexion de tous les acteurs, y compris celle du maître d'ouvrage, RFF. À l'issue de 39 réunions publiques réunissant 8 300 participants, les commissions nationale et particulière du débat public ont conclu

à l'opportunité du projet et mis en évidence trois familles de projet : la LGV Côte d'Azur, la LGV des métropoles du Sud et la LGV des solutions alternatives.

Le 6 décembre 2005, le conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre le projet de LGV PACA et de conduire un programme d'études complémentaires lancé en 2006, pour vérifier les performances ainsi que la faisabilité technique et financière des différentes

solutions, en prenant pour scénario de référence, la LGV des métropoles du sud. À l'issue de ces études, RFF proposera le fuseau sur lequel seront fondées les études préliminaires.



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Programmation, réouverture de lignes et études

En 2005, RFF a lancé avec la région une programmation de la mise en accessibilité des gares et préparé l'ouverture aux voyageurs de la ligne Marseille maritime ainsi que le schéma directeur des installations de Fos pour le fret. RFF a également accompagné des collectivités dans des projets de pôle d'échange et réalisés des études de reconstitution indispensables à des opérations de valorisation, à Toulon, Nice, Arles, etc.

2005 marque la réouverture, le 26 mars, de la ligne Cannes-Grasse au service voyageurs. Avec un temps de parcours d'une heure entre Grasse et Nice, la fréquentation de la ligne dépasse les prévisions.

Sur les projets Marseille-Aubagne-Toulon et Cannes-Antibes-Nice, les conventions de financement ont été signées et, sur Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence, les travaux débuteront en 2006.

Enfin, RFF a lancé un diagnostic complet du réseau régional comme première étape de l'élaboration d'une vision stratégique du réseau à l'horizon 2020.

RHÔNE-ALPES

Important effort de contractualisation et poursuite des grands projets

Un avenant au contrat de plan État-région a été signé, en juin 2005, pour améliorer l'offre ferroviaire sur les liaisons Grenoble-Valence et Lyon-Grenoble pour un investissement de 170 M€. Une première phase de travaux est engagée depuis la fin de l'année, avec la création à Moirans d'un pont ferroviaire permettant le franchissement de voies, la mise à double voie entre Moirans et Saint-Marcellin et le doublement partiel de la voie entre Saint-Marcellin et Romans.

Dans le même esprit, le contrat d'objectifs signé entre RFF et la région Rhône-Alpes contribuera à moderniser le réseau ferré, développer les dessertes régionales, rénover des gares et réaliser des études pour un investissement de 250 M€. Il prévoit notamment la mise à double voie partielle de la ligne Lyon-Bourg-en-Bresse (à l'horizon 2008), la modernisation du réseau de l'ouest lyonnais, la création d'un nouveau dispositif de signalisation sur l'étoile d'Annemasse ainsi que des modernisations de voies entre Lyon, Roanne et Saint-Gervais-Chamonix-Vallorcine.

La modernisation de l'axe Dijon-Modane-Italie a connu d'importants progrès en 2005 avec la mise au gabarit « transport combiné » de 7 des 19 tunnels qui doivent faire l'objet de travaux. S'agissant du tunnel transfrontalier du Mont Cenis-Fréjus, les travaux ont démarré côté italien en 2005 et se poursuivront en 2006 côté français.

Parallèlement, les tracés du contournement ferroviaire de Lyon se sont précisés. Après une consultation organisée au stade des études préliminaires, au printemps 2005, la décision ministérielle du 26 décembre a retenu le fuseau de passage pour la section nord du projet et délimité le périmètre sud dans lequel doit se poursuivre le tracé pour achever le contournement complet. Ce projet a pour but d'offrir un itinéraire fret de qualité à travers le nœud ferroviaire lyonnais, afin de favoriser le report modal de la route vers le rail.

L'électrification de la ligne Saint-Étienne-Firminy (50 M€) été mise en service en décembre 2005, tandis que se déroulaient quatre opérations de régénération (43 M€) : l'achèvement des travaux dans le tunnel du Crêt-d'Eau, le renouvellement des voies sur les lignes reliant Lyon à Ambérieu-en-Bugey, Chasse-sur-Rhône, Vienne et Givors.

FAITS MARQUANTS

26 mars 2005

Mise en service
de la ligne Grasse-Cannes

Mai 2005

Mise en service
des lignes vosgiennes
après électrification

20 mai 2005

Bouchon ferroviaire
de Bordeaux : désignation
du groupement chargé de
la réalisation du nouveau
pont ferroviaire sur la
Garonne à Bordeaux

30 juin 2005

Signature de la convention
de financement pour
l'électrification de la ligne
Tours-Vierzon

Juin 2005

Signature de la convention
de financement
des travaux sur la ligne
Clermont-Ferrand-Paris

26 juillet 2005

Création du GEIE Sud
Europe Atlantique
Dax-Vitoria visant
au développement
des infrastructures
ferroviaires entre
la France et l'Espagne

25 août 2005

Accord franco-suisse
concernant le financement
des travaux sur l'axe
Paris-Dole-Lausanne-
Neuchâtel-Berne et sur
la réouverture de la ligne
du Haut-Bugey

Août 2005

Lancement des travaux
d'électrification de la ligne
Lison-St-Lô

31 octobre 2005

Mise en service du nouveau
poste d'aiguillage
informatisé
de Metz-Sablon

11 décembre 2005

Mise en service
des lignes électrifiées
- Rennes-Saint-Malo
- Saint-Etienne-Firminy





SÉCURITÉ ET QUALITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE



SÉCURITÉ/RÉGULARITÉ

AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA RÉGULARITÉ
DU TRANSPORT FERROVIAIRE

À l'heure où de nouveaux opérateurs empruntent le réseau ferré français ou s'approprient à le faire, Réseau Ferré de France consacre une part croissante de son action et de ses ressources à la sécurité et à la régularité du transport ferroviaire. En 2005, RFF a contribué à l'élaboration du futur décret sur la sécurité et l'interopérabilités et a continué l'examen de la sécurité des systèmes nouveaux ou modifiés. Dans le même temps, il a augmenté ses investissements tant de sécurité – portés à plus de 60 M€ – que d'amélioration de la régularité, par des actions telles que la maintenance préventive, la télésurveillance ou la sécurisation des installations.

RÉPONDRE AUX EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

Pour le réseau ferré français, 2005 restera une année historique avec, au mois de juin, les premières circulations de CFTA Cargo (groupe Connex) qui avait obtenu son certificat de sécurité l'année précédente. 2005 aura également vu l'octroi d'un certificat de sécurité à EWSI, l'extension de celui de CFTA Cargo et l'accélération des demandes de certificats de la part d'autres entreprises ferroviaires. En effet, cinq nouvelles demandes ont été présentées auxquelles s'ajoutent des demandes d'extension pour de nouvelles dessertes. Toujours en 2005, RFF a analysé 18 projets d'infrastructures nouvelles ou modifiées ainsi que 10 projets de matériels roulants nouveaux ou modifiés. Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la législation exigeant l'évaluation de la sécurité des systèmes nouveaux ou modifiés, préalablement à leur mise en exploitation, afin de

garantir un haut niveau de sécurité du réseau ferré français.

RFF a, par ailleurs, engagé en 2005 les travaux nécessaires à la création et au déploiement de son système de management de la sécurité, afin d'obtenir un agrément de sécurité de la part de l'Établissement public de la sécurité ferroviaire (EPSF). Cette démarche vise à satisfaire les dispositions de la directive européenne n° 2004/49 concernant la sécurité ferroviaire selon laquelle les gestionnaires d'infrastructures doivent disposer d'un agrément prouvant leur capacité à exercer leur activité en toute sécurité.

CONTRIBUER À L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE EN FRANCE...

En 2005, RFF a participé activement à la préparation des textes liés à la transposition de la directive européenne n° 2004/49 : proposition de décret relatif à la sécurité



ferroviaire et à l'interopérabilité, modification de certains arrêtés encadrant en particulier la sécurité de l'exploitation, etc. RFF a également contribué à la mise en forme des référentiels opposables aux nouveaux entrants ainsi qu'à la mise en application de l'évolution de certains textes législatifs concernant notamment les marchandises dangereuses.

...EN EUROPE ET À L'INTERNATIONAL

Pour faire évoluer la sécurité ferroviaire, RFF a participé aux travaux de plusieurs instances internationales, à commencer par le réseau Samnet⁽¹⁾. Menés sous l'égide de la Commission européenne, les travaux de recherche et développement de ce réseau dédié à la sécurité et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires se sont achevés fin 2005. RFF a également apporté sa contribution aux initiatives de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), à travers la plate-forme sécurité et les travaux relatifs à l'exploitation et la sécurité du *Forum Infrastructure*. Plusieurs experts de RFF se sont intégrés aux premiers groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et ont coordonné leur action au travers de l'Association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires européens (EIM).

(1) *Safety management and interoperability thematic network for railway systems.*

INVESTIR DANS LES ACTIONS DE SÉCURITÉ

Tout en préparant l'avenir, RFF a continué d'investir dans la sécurité du réseau ferré français à laquelle il a consacré 60,3 M€, dont 20,9 M€ pour sécuriser plusieurs tunnels, 12,2 M€ pour supprimer des passages à niveau, 4,7 M€ pour en aménager, 4,5 M€ pour sécuriser les traversées de voies et 18 M€ pour divers équipements de sécurité (clôtures, balises de contrôle de vitesse, etc). Ces investissements sont globalement supérieurs de 7 M€ à ceux de 2004.

CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA RÉGULARITÉ

Bien que la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'intervienne que dans 1/6^e des cas de retard de trains, RFF a continué à investir pour améliorer la régularité relevant de son périmètre comme la maintenance préventive, la télésurveillance ou la sécurisation des installations. En effet, parmi les causes d'irrégularité du transport ferroviaire, seules celles qui sont liées par exemple à une rupture de rail, un dérangement de signalisation ou une direction erronée d'un train relèvent de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure. Les autres causes sont soit liées aux entreprises ferroviaires (remise d'un train en retard par rapport à l'heure de départ prévue, défaillance d'un engin de traction...), soit à des événements externes (accident de personne, acte de malveillance, collision à un passage à niveau...).



Bernard Charvet
Chef du service sécurité et exploitation

« Ce qui fait l'intérêt des sujets liés à la sécurité, c'est leur complexité et le niveau d'expertise ferroviaire qu'ils exigent. Cet intérêt s'accroît de jour en jour avec l'attribution à RFF de nouvelles missions, dans le cadre de l'application des dispositions du 2^e paquet ferroviaire. En effet, l'émergence d'acteurs comme les nouvelles entreprises ferroviaires ou l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) fait évoluer le périmètre de responsabilités de RFF. Y préparer l'entreprise en identifiant les missions correspondantes et en sensibilisant toutes les directions concernées est un travail passionnant. À l'heure de l'ouverture totale du transport du fret à la concurrence, ce travail d'organisation de l'exploitation du réseau ferré, mené avec les équipes des ministères, de SNCF-Infra et de l'EPSF, doit apporter aux différentes entreprises ferroviaires la garantie de pouvoir faire circuler leurs trains en toute sécurité. »



DÉVELOPPEMENT DURABLE

VEILLER AU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT, À L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE ET À L'ÉQUITÉ SOCIALE/SOCIÉTALE

La mission confiée à Réseau Ferré de France par le législateur a placé sa finalité première, la gestion et le développement du réseau, dans la logique du développement durable. Les atouts reconnus du mode ferroviaire ne constituent qu'une partie des réponses aux enjeux de mobilité durable. Concilier transport, économie et préservation de l'environnement à long terme, mais aussi qualité de service, sécurité des infrastructures, accessibilité aux personnes à mobilité réduite et amélioration du management interne, telle est la responsabilité sociale de RFF.

2005 : RFF PUBLIE SON PREMIER RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Fidèle à sa vocation et dans la logique de la stratégie nationale de développement durable, RFF a réalisé un premier rapport intitulé *RFF au service du développement durable*. Il dresse un état des lieux des pratiques de l'entreprise. Il met en perspective la façon dont RFF se saisit des enjeux de développement durable dans son secteur d'activité, son niveau d'engagement et ses pratiques réelles. Il expose de manière concrète les objectifs de l'entreprise :

- créer les conditions de la mobilité durable en développant l'intermodalité et en proposant de nouveaux services ;
- améliorer la qualité du fret ferroviaire en offrant des sillons de qualité ;
- dialoguer avec l'ensemble des partenaires du système ferroviaire français et européen pour contribuer à définir les équilibres les plus pertinents ;
- promouvoir le transport ferroviaire auprès du grand public ;
- renforcer la maîtrise des impacts environnementaux ;

- développer la culture de la concertation et du débat public ;
- assurer la continuité territoriale européenne ;
- gérer le patrimoine dans l'esprit d'un développement durable des territoires.

Les indicateurs présentés ci-après sont ceux retenus dans ce premier rapport.

RFF ÉLABORE SON PLAN D'ACTION DÉVELOPPEMENT DURABLE

Sur la base de l'état des lieux dressé en 2005, RFF entreprend une formalisation des actions à mener afin d'ancrer une culture du développement durable au sein de l'entreprise et obtenir la reconnaissance des partenaires extérieurs sur ce thème. Cette démarche passe par la clarification des enjeux prioritaires, par la mise en place d'indicateurs de suivi et également par la sensibilisation et la mobilisation de tous les agents.



SYNTHÈSE DES INDICATEURS	UNITÉ	2003	2004
EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE			
Redevances d'infrastructure (péage)	Milliard d'€	1,95	2,24
Contribution aux charges de l'infrastructure (concours public)	Milliard d'€	1,38	1,11
Contribution publique ramenée au train.km	€/train.km	2,48	1,95
Rémunération du gestionnaire délégué (SNCF)	Milliard d'€	2,63	2,64
Renouvellement et mise aux normes	Milliard d'€	0,84	0,88
Opérations de développement	Milliard d'€	1,3	1,56
Dette financière nette	Milliard d'€	28,6	28,4
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT			
Bruit (lutte contre les points noirs bruit)			
• Sites pilotes en cours d'étude	Nombre	34	47
• Montant des travaux engagés	Million d'€	-	0,42
Air, climat			
• Lignes électrifiées (pour un réseau exploité de 29 232 km)	% du réseau	49,6	49,9
Eau, protection de l'eau			
• Achat de produits phytosanitaires	Tonne	214	205
Déchets			
• Traverses créosotées recyclées	Tonne	11 000	11 000
• Avancement du plan de décontamination des appareils contenant du PCB	%	-	40
• Avancement du programme d'élimination de l'amiante	%	-	3,4
Management			
• Personnel chargé d'environnement (siège et régions)	Nombre	7	9
ÉQUITÉ SOCIALE / SOCIÉTALE			
Emploi			
• Salariés RFF provenant du secteur privé	Nombre	396	459
• Salariés RFF provenant du secteur public	Nombre	34	33
• Salariés RFF provenant de grandes entreprises du transport	Nombre	91	96
• Répartition hommes/femmes	%	57/43	57/43
• Stagiaires	Nombre	28	34
Formation			
• Budget de la formation continue	% de la masse salariale	2,85	3,78
Sécurité			
• Taux d'accidents de trains sur le RFN	Nb/million de trains.km	0,48	0,33
• Taux de personnes tuées sur le RFN	Nb/milliard de voyageurs.km	0,10	0,07
• Certificats de sécurité attribués à des entreprises ferroviaires	Nombre	-	2
Loisirs			
• Lignes réaménagées pour loisirs depuis 1998	Km	Ind	980



Anne Guerrero
Responsable du pôle développement durable

« Pour RFF, le développement durable n'est pas une dimension particulière de l'entreprise ; il constitue une valeur transversale de l'entreprise. Et mon objectif à la tête du pôle développement durable est de faire en sorte que ce mode de lecture devienne consciemment celui de chacun et de chacune au sein de RFF, dans les directions fonctionnelles aussi bien qu'opérationnelles. Dans les faits, RFF se comporte depuis sa création en acteur du développement durable. La mobilisation de l'entreprise autour des actions de concertation et de débat public illustre bien sa volonté de faire prendre conscience à toutes les parties prenantes de la primauté de l'enjeu commun par-delà les intérêts individuels. Cet acte démocratique contribue largement à faire émerger des solutions de transport durables, gage d'un meilleur équilibre entre les impératifs de respect de l'environnement, d'efficacité économique et d'équité sociale et sociétale. »



QUALITÉ

FAIRE PROGRESSER L'ENTREPRISE PAR LA QUALITÉ



Pierre Bontoux
Responsable qualité et méthodes

« Bien réaliser de bons projets, du premier coup. Exprimée en termes d'objectif, l'ambition de RFF quant à la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement se résume de manière simple.

Mais, comme pour tout ce qui paraît simple, l'atteinte de cet objectif exige de la maturité - des outils et modes de travail performants, la capitalisation des bonnes pratiques, etc. - et l'engagement de tous les acteurs de la maîtrise d'ouvrage. Et parce qu'un système vaut, avant tout, par l'état d'esprit de ceux qui l'utilisent, une centaine de collaborateurs ont participé, à divers titres, à la conception de *Synchrone*, système de management de la qualité et de l'environnement de la maîtrise d'ouvrage et plus de trois cents y ont été formés en 2005. »

Sur la base de plusieurs années d'expérience, Réseau Ferré de France inscrit son activité de maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement dans une démarche d'amélioration continue. Baptisée *Synchrone*, celle-ci vise à améliorer dans sa globalité la qualité des projets conduits par RFF et, par-delà les équipes directement chargées de la maîtrise d'ouvrage ; c'est un impératif pour toute organisation. Dans ce contexte, l'année 2005 a été marquée par la validation du système *Synchrone* et son déploiement progressif.

Le lancement par RFF du système *Synchrone* de management de la qualité et de l'environnement remonte à fin 2003. La nécessité pour l'entreprise de renforcer son activité de maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement par une démarche d'amélioration continue s'était alors imposée comme une priorité. Depuis, un important travail a été accompli.

GÉNÉRALISER LES BONNES PRATIQUES

L'harmonisation des bonnes pratiques et le développement de règles de fonctionnement poursuivent plusieurs objectifs. Il s'agit en particulier de mieux répondre aux missions que la loi confère à RFF, d'améliorer la qualité des projets et de placer la satisfaction des usagers et des parties intéressées au cœur de chacun d'eux.

En 2005, l'approbation de la démarche *Synchrone* aura permis son déploiement progressif, avec la recherche constante de l'appropriation du système par ses utilisateurs, car un système de management vaut d'abord par l'état d'esprit de ceux auxquels il appartient de le mettre en œuvre.

Conduits en fin d'année dans une optique de pédagogie auprès des équipes de RFF, les premiers audits de qualité interne ont permis de constater l'application du système et de proposer des actions concrètes d'amélioration.

SE PRÉPARER AUX DÉMARCHES DE CERTIFICATION

L'année 2006 constituera un cap important pour la démarche *Synchrone*. En effet, ce système de management de la qualité et de l'environnement devra prendre en compte les évolutions de RFF et du contexte de son activité, afin notamment d'articuler le management de la qualité et de l'environnement avec celui de la sécurité. Il devra, dans le même temps, préparer RFF à la certification qualité ISO 9001. Enfin, la réalisation d'un diagnostic environnemental fournira les éléments nécessaires à l'engagement de la démarche de certification environnementale ISO 14001.

<http://www.rff.fr>

Sont consultables sur le site Internet de RFF

- le rapport d'activité 2005
- le rapport sur le développement durable
- le rapport 2005 du Président au conseil d'administration

Edité en juillet 2006

Contact :

DIRECTION DE LA COMMUNICATION DE RFF

Tél : 33 (0) 1 53 94 30 10

Fax : 33 (0) 1 53 94 38 10

Conception et réalisation :

POLYNÔME COMMUNICATION

RCS Nanterre B398 289 629

Impression :

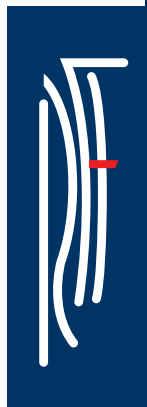
COLIN FRÈRES

Imprimé en France

Crédits photos :

COUVERTURE : J-J D'Angelo, P. Fraysseix, TDS/P. Giraud, Libre de droits, SNCF – CAV

INTÉRIEUR : RFF/M. Barberon : bandeaux p.12-13, p.16-17, p.22-23 ; portraits p.19, 45, 48 • RFF/S. Borelli : p.36 • B. Collet : portraits p.5, 47 • Connex/D. Coquatrix : p.17 • Digital Vision : photo complémentaire p.7 • RFF/J-J D'Angelo : bandeaux p.26-27, p.30-31 ; photos complémentaires p.21, 39 • RFF/P. Fraysseix : bandeaux p.32-33, p.36-37 • RFF/TDS/P. Giraud : bandeaux p.28-29, p.38-39, p.40-41, p.44-45 ; photos complémentaires p.31, 36, 38 • FFUTAN/B. Laize Fédération française Union touristique Les amis de la nature : bandeau p.46-47 • RFF/P. Lebrun : p.40 • RFF/M. Lefranc : p.48 • RFF/D. Logerot : bandeau p.14-15 • RFF/T. Mamberti : photo complémentaire p.9 ; portraits p.17, 21, 23 • RFF/Nautilus : portrait p.25 • RFF/J. Nunes : photo complémentaire p.35 • Parlement européen de Strasbourg : p.11 • RFF/C. Recoura : bandeaux p.18-19, p.34-35 ; photos complémentaires p.30, 34 • RFF/CAPA/C. Sasso : bandeau p.20-21, photo complémentaire p.33



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13 – France
Tél. : 33 (0) 1 53 94 30 00
Fax. : 33 (0) 1 53 94 38 00
www.rff.fr



SOMMAIRE

INFORMATIONS GÉNÉRALES	4
RAPPORT DE GESTION	8
COMPTES 2005	20
Bilan	21
Compte de résultat	22
Tableau de flux de trésorerie	24
ANNEXE COMPTABLE	26
RAPPORT GÉNÉRAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	59



PLAN DE L'ANNEXE

1 - PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (RFF)	27
2 - RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	27
2.1 Immobilisations corporelles et subventions	27
2.1.1. Immobilisations corporelles d'infrastructures	27
2.1.2. Subventions	34
2.1.3. Immobilisations corporelles de fonctionnement	34
2.2 Immobilisations financières	34
2.3 Créances	35
2.4 Opérations en devises et provisions pour pertes de change	35
2.5 Instruments financiers dérivés	35
2.6 Dettes financières	35
2.7 Valeurs mobilières de placement et assimilés	35
2.8 Provision pour dépollution et risques environnementaux	36
2.9 Assurances	36
3 - CHANGEMENTS DE MÉTHODE	36
3.1 Applications du règlement CRC 2002-10	36
3.1.1. Application du règlement CRC 2002-10 – établissement du bilan d'ouverture au 1 ^{er} janvier 2005	36
3.1.2. Application du règlement CRC 2002-10 – méthodologie de première application des composants	36
3.1.3. Application du règlement CRC 2002-10 – méthodologie de première application de la valorisation des actifs	38
3.2 Engagements de retraite	39
3.3 Présentation de l'actif immobilisé au bilan	39
4 - COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT	40
4.1 Compléments d'informations relatifs au bilan	40
4.1.1. Tableau des immobilisations corporelles et incorporelles	40
4.1.2. Tableau des amortissements	42
4.1.3. Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture	43
4.1.4. Tableau des dépréciations des immobilisations en cours	44
4.1.5. Immobilisations financières	44
4.1.6. Créances	44
4.1.7. Valeurs mobilières de placement et assimilées, disponibilités	46
4.1.8. Charges constatées d'avance	46
4.1.9. Charges à répartir	47
4.1.10. Tableau de variation de capitaux propres	47
4.1.11. Subventions d'investissement	48
4.1.12. Tableau des provisions pour risques et charges	49
4.1.13. Dettes financières	50
4.1.14. État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice	54
4.1.15. Instruments de trésorerie passif	55
4.1.16. Produits constatés d'avance	55
4.2 Compléments d'informations relatifs au compte de résultat	55
4.2.1. Ventilation du chiffre d'affaires de l'exercice	55
4.2.2. Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	55
4.2.3. Achat et recouvrement de prestations relatives à l'électricité de traction	56
4.2.4. Charges de personnel	56
4.2.5. Résultat exceptionnel	56
5 - ENGAGEMENTS HORS BILAN	57
5.1 Engagements donnés et reçus sur instruments financiers	57
5.2 Engagements de retraite	59



INFORMATIONS GÉNÉRALES

1 RENSEIGNEMENTS DE CARACTÈRE GÉNÉRAL CONCERNANT RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

1.1- DÉNOMINATION ET SIÈGE SOCIAL

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE - en abrégé "RFF"
Siège social : 92, avenue de France –
75648 Paris Cedex 13

1.2- FORME JURIDIQUE, TEXTES APPLICABLES, CONTRÔLEURS LÉGAUX

Réseau Ferré de France est un établissement public national à caractère industriel et commercial. Il a été créé par la loi n° 97-135 du 13 Février 1997 en vue du renouveau du transport ferroviaire.

La loi précitée, les décrets n° 97-444, 97-445 et 97-446 du 5 mai 1997 fixent respectivement les missions et statuts de Réseau Ferré de France, le patrimoine initial de l'établissement public "Réseau Ferré de France" et les redevances d'utilisation du réseau ferré national.

En application de l'article 3 de la loi, Réseau Ferré de France est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Ses comptes sont certifiés par des commissaires aux comptes.

RFF est également soumis au contrôle économique, financier et technique de l'État. Les modalités de contrôle sont précisées par les articles 56 à 65 du titre 4 "Contrôle de l'État" du décret n° 97-444 du 5 mai 1997. En particulier, le contrôle administratif et technique est assuré par les services du ministre chargé des transports.

Le contrôle économique et financier de l'État sur RFF est assuré par la mission de contrôle économique et financier des transports pour le compte des ministres chargés de l'économie et du budget. La mission, en outre :

- est chargée d'un rôle d'information et de conseil auprès de l'établissement public ;
- procède à la vérification des sommes que l'État et les autres collectivités publiques versent à l'établissement public ;

- veille au respect des procédures de mise en concurrence, de passation de marchés et vérifie sa régularité.

1.3- LÉGISLATION

La législation applicable à Réseau Ferré de France est la législation française.

1.4- DATE DE CONSTITUTION

En application de l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 en vue du renouveau du transport ferroviaire, Réseau Ferré de France est créé à compter du 1^{er} janvier 1997.

1.5- OBJET SOCIAL

L'article de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 dispose que Réseau Ferré de France a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national.

Il met en œuvre, sous le contrôle de l'État, le schéma du réseau ferroviaire prévu au paragraphe 2 de l'article 17 de la loi n° 95-115 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF, qui la rémunère à cet effet.

Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 précise les missions de Réseau ferré de France. Il indique notamment que :

- RFF est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national (article 3) ;

- RFF soumet chaque année au gouvernement un programme d'investissements et les modalités de son financement (article 4) ;
- RFF exerce lui-même sa maîtrise d'ouvrage ou confie à la SNCF des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations (article 6) ; afin d'assurer la sécurité des personnes, RFF confie à la SNCF une mission de maîtrise d'œuvre pour les opérations de réseau en exploitation ;
- RFF définit les objectifs et principes de gestion relatifs au fonctionnement et à l'entretien des installations techniques et de sécurité sur le réseau ferré national, ainsi que ceux relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau (articles 7 et 11) ;
- RFF met à la disposition de la SNCF l'ensemble des installations et équipements nécessaires à l'exercice des missions qui lui sont confiées (article 12) ;
- Le réseau ferré national est utilisé par la SNCF pour l'exploitation des services de transports ferroviaires (article 13) ;
- RFF assure la gestion du domaine qui lui est apporté en pleine propriété (article 17).

De plus, le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 charge Réseau Ferré de France de répartir les capacités d'infrastructures de réseau ferré national et de veiller à ce que toute entreprise ferroviaire satisfaisant aux conditions réglementaires ait accès sans discrimination au réseau ferré national.

1.6- REGISTRE DU COMMERCE ET NUMÉRO D'INSCRIPTION

PARIS B 412 280 737

1.7- LES DOCUMENTS SOCIAUX PEUVENT ÊTRE CONSULTÉS AU SIÈGE SOCIAL

1.8- EXERCICE SOCIAL

L'exercice social commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

1.9- RÉPARTITION STATUTAIRE DES BÉNÉFICES :

Cf. chapitre 2 ci-après.

1.10- ASSEMBLÉE

Établissement public national, RFF est administré, selon les dispositions de la loi n°83-675 relative à la

démocratisation du secteur public, par un conseil d'administration qui se réunit en séance ordinaire au moins quatre fois par an.

Le conseil d'administration délibère sur les affaires relatives à l'objet de l'établissement (articles 31 et 34 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997).

Il est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 rappelée ci-dessus. Il comprend ainsi 18 membres dont 7 représentants de l'État et 6 représentants des salariés.

1.11- RESPONSABLES DU CONTRÔLE DES COMPTES

En application de l'article 3 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau Ferré de France" en vue du renouvellement du transport ferroviaire, RFF est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.

Etablissement public industriel et commercial créé par la loi du 13 février 1997, Réseau Ferré de France est placé sous le contrôle de la mission de contrôle économique et financier des transports placée sous l'autorité directe du ministre de l'économie. La Cour des Comptes est compétente pour juger les comptes de Réseau Ferré de France.

L'établissement entre également dans le champ des investigations de l'inspection générale des finances.

Les commissaires aux comptes de Réseau Ferré de France sont les cabinets KPMG et PricewaterhouseCoopers. Leur nomination a fait l'objet d'un arrêté du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 22 avril 1998 pris après avis conformes du Président de la Commission des Opérations de Bourse et du Président de la Commission Nationale d'Inscription des Commissaires aux Comptes en application des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984.

1.12- RESPONSABLE DE L'INFORMATION

Michel BOYON,
Président de Réseau Ferré de France.

2 RENSEIGNEMENTS DE CARACTÈRE GÉNÉRAL CONCERNANT LE CAPITAL

Établissement public industriel et commercial, Réseau Ferré de France n'a pas de capital au sens juridique du terme. En termes comptables, au moment de sa constitution, il disposait de 0,86 milliard d'euros de fonds propres ; cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'État a accru ce capital initial par apports complémentaires chaque année depuis la création de RFF et ce jusqu'en 2002. À la date du 31 décembre 2005, le montant cumulé des dotations en capital s'établissait à 9,8 milliards d'euros.

Les capitaux propres s'élevaient à cette même date à - 4,3 milliards d'euros, y compris la perte de l'exercice 2005, les subventions nettes et l'impact des nouvelles normes comptables (CRC 2002-10). Les subventions nettes prennent en compte la nouvelle donne financière que sont la subvention de renouvellement et mise aux normes, et la subvention de contribution au désendettement.

RFF n'a pas d'actions et ne verse pas de dividende.

3 FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGE

Il existe d'importantes divergences entre RFF et la SNCF en ce qui concerne la dévolution de certains biens immobiliers et les produits hors trafic se rattachant à ces derniers. Cette situation conduit

RFF à s'aligner sur le montant proposé par la SNCF par le biais d'une provision dont le cumul s'élève à 63,9 millions d'euros au 31 décembre 2005.



RAPPORT DE GESTION

L'année 2005 se caractérise par d'importants changements dans la structure des comptes de l'établissement.

La mise en œuvre du règlement du Conseil de la Réglementation Comptable (CRC) 2002-10 sur les actifs conduit à une diminution de l'actif d'infrastructure et des capitaux propres de **8,8 milliards d'euros** au 1^{er} janvier 2005.

Les capitaux propres sont négatifs à hauteur de 4,3 milliards d'euros au 31 décembre 2005, y compris subventions d'investissements. En l'absence de ces dernières (cf. normes International Financial Reporting Standards - IFRS),

ils seraient négatifs de **12,1 milliards d'euros**. Les dotations aux amortissements de la période sont moitié moindres que précédemment à périmètre équivalent, d'où un résultat d'exploitation positif.

La poursuite du règlement du litige sur les produits hors trafic (PHT) avec la SNCF conduit à une reprise de provision de 108 M€, ramenant cette dernière à 60 M€.

Conformément à la réglementation en vigueur une provision pour dépollution et risques environnementaux est comptabilisée à hauteur de 30,3 M€.

1 LE COMPTE DE RÉSULTAT

Le résultat net de l'exercice est en forte amélioration.

La perte a été ramenée à 126 M€ contre 650 M€ en 2004, du fait, essentiellement, de la mise en œuvre

de l'amortissement par composants et de la revue des durées d'utilité des immobilisations.

COMPTE DE RÉSULTAT En millions d'euros	2005	2004	Variation en %
Excédent brut d'exploitation (EBE)	602,5	687,1	(12 %)
Résultat d'exploitation	259,8	(214,9)	221 %
Résultat financier	(510,1)	(510,0)	-
Résultat exceptionnel	124,2	74,4	67 %
Résultat net	(126,2)	(650,5)	80 %

Évolution des charges et produits d'exploitation

En millions d'euros	2005	2004	Variation en %
Redevances réseau	2 288,5	2 239,7	48,8
Produits hors trafic	90,1	83,1	7,0
Contribution aux charges d'infrastructure (CCI)	1 038,1	1 110,4	(72,3)
Autres produits d'exploitation	51,3	43,1	8,2
Production immobilisée	957,8	1 035,3	(77,5)
Rémunération Gestionnaire d'infrastructure délégué (GID)	(2 688,0)	(2 639,5)	(48,5)
Frais Études et travaux (nets de subventions)	(945,3)	(1 031,0)	85,7
Autres achats externes	(101,6)	(87,8)	(13,8)
Autres charges d'exploitation	(88,4)	(66,2)	(22,2)
Variation de l'E.B.E			(84,7)
Dotations aux amortissements des actifs	(515,1)	(970,8)	455,7
Provisions pour dépréciation des projets en cours nettes de reprises	13,8	(16,2)	30,0
Dotations aux provisions pour risques et charges nettes de reprises	(56,5)	(7,5)	(49,0)
Dotations aux provisions PHT SNCF nettes de reprise (intérêts inclus)	95,7	(10,7)	106,4
Reprises de subventions totales	115,8	99,8	16,0
Autres	3,7	3,4	0,3
Variation du résultat d'exploitation			474,7

L'EBE se dégrade de 85 M€, en raison principalement de la non-compensation intégrale de la diminution de la CCI par une hausse des péages (différentiel de 23 M€), et d'une hausse assez significative de la rémunération du GID (49 M€). Ces points sont explicités par la suite.

Le résultat d'exploitation s'améliore de 475 M€ par rapport à 2004 et devient positif (+260 M€).

Les produits et charges calculés évoluent de façon très favorable, en raison de la mise en œuvre des nouvelles normes comptables sur les actifs, qui conduisent à une baisse de 430 M€ de la dotation aux amortissements, et une baisse de 19 M€ des reprises de subvention à périmètre équivalent, d'où un impact de 411 M€. La reconstitution des produits hors trafic avec la SNCF a également permis une reprise de provision nette de 96 M€.

Le résultat financier (- 510,1 M€) est identique à 2004 du fait entre autre d'une relative stabilité des taux.

Enfin, le résultat exceptionnel est supérieur de 67 % à celui de 2004, du fait de la réalisation de plus values liées aux cessions très significatives.

1.1- ÉVOLUTION DES PRODUITS D'EXPLOITATION

1.1.1- LES REDEVANCES D'INFRASTRUCTURES

Les redevances d'infrastructures, à 2 182,5 M€ sont en hausse de 52,6 M€, soit 2,5 % par rapport à 2004. Leur évolution s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	2005	2004
- droit d'accès (DA)	86,4	86,3
- droit de réservation des sillons (DRS)	1 339,2	1 297,1
- droit de réservation des arrêts en gare (DRAG)	399,8	383,7
- droit de circulation (DC)	357,0	362,9
Total redevances d'infrastructures	2 182,5	2 129,9

Les droits de réservation des sillons sont en hausse de 42,1 M€ (soit + 3,2 %) par rapport à 2004. Cet accroissement est dû à la hausse des barèmes, qui pèse pour 84 M€, alors que les sillons KM réservés diminuent de 6,5 %. La baisse des volumes est particulièrement sensible pour le fret (-14,3 %) et pour les trains rapides nationaux et inter régionaux (-11,1 %).

L'accroissement de 16,1 M€ des Droits de Réserve des Arrêts en Gare - DRAG (étendus en 2004 à l'ensemble du réseau) est également dû à l'augmentation des barèmes (pour 17 M€) alors que le nombre de réservation a connu une légère baisse, de 0,5 %.

Les droits de circulation enregistrent une baisse de 5,9 M€ par rapport à 2004, soit -1,6 %. Le nombre de circulations décroît pour toutes les activités, à l'exception des TER, la baisse la plus significative étant celle de 13 % constatée sur le fret. L'évolution des circulations par activité est reprise dans le tableau ci-dessous :

Évolution des circulations par activité

En millions de trains km	2005	2004	Variation en %
Trains à grande vitesse	115,40	116,60	(1,0%)
TRN + TIR	69,50	73,50	(5,4%)
Trains express régionaux	159,30	157,80	1,0%
Desserte Ile-de-France (DIF)	55,60	56,40	(1,4%)
Fret	119,60	137,40	(13,0%)
Divers	23,00	27,70	(17,0%)
TOTAL	542,40	569,40	(4,7%)

Le ratio circulations/réervations exprimé en trains km / sillons km est en croissance, passant de 91,5 % en 2004 à 93,2 % en 2005. L'augmentation est particulièrement élevée pour les TRN et les TIR (+ 6,1 points), pour les TGV (+ 1,5 points) et pour le FRET (+ 1,2 points), tandis que les TER et la DIF restent stables. Cependant, l'augmentation des redevances d'infrastructures a été plus que neutralisée par la diminution de la contribution aux charges d'infrastructures (CCI) versée par l'État. En effet, à 1 038,1 M€ en 2005, elle baisse de 72,3 M€ par rapport à 2004.

En définitive, le total des postes redevances d'infrastructures et contribution aux charges d'infrastructures est en baisse de 19,7 M€ soit - 0,6 %.

La redevance complémentaire d'électricité, à 91,5 M€ est en baisse de 4,4 % par rapport à 2004, baisse consécutive à la baisse du nombre de trains.kms électriques.

Les prestations complémentaires relatives aux chantiers de transports combinés, à l'utilisation des triages, au stationnement prolongé sur certaines voies ainsi qu'à l'usage des voies de la gare " Futuroscope " sont stables par rapport à 2004 et s'élèvent à 14,5 M€.

1.1.2- LES PRODUITS HORS TRAFIC (PHT)

Généralisant des produits bruts d'un montant en hausse de 10 % par rapport à 2004, les produits hors trafic sont gérés de deux façons :

- Soit par la SNCF dans le cadre de la convention de gestion du patrimoine pour les contrats dont la redevance annuelle est inférieure à 15 000 € HT.
- Soit en direct par RFF. A noter que depuis le début de l'exercice 2003, la gestion d'une grande partie de ces contrats a été confiée à " GFF Institutionnel " qui facture au nom et pour le compte de RFF les redevances d'occupation.

1.1.2.1- Point d'avancement de la répartition des actifs avec la SNCF

Impact sur les produits hors trafic :

Conformément aux instructions de leurs ministres de tutelle, les deux établissements publics ont missionné, en septembre 2004, 3 arbitres afin de régler la question de la répartition des actifs issue de la création de RFF.

Les décisions d'arbitrage sont un préalable à la reprise des provisions pour dépréciation afférentes aux produits hors trafic, avec comme objectif la levée de la réserve des commissaires aux comptes de RFF.

Dans ses comptes de l'exercice 2004, RFF avait tiré les premières conséquences de ces travaux la SNCF ayant reconnu une créance de 19,9 M€ HT.

Les comptes annuels 2005 sont établis sur la base des décisions rendues jusqu'à fin décembre 2005 ; seuls les produits qui font l'objet d'un accord entre les deux établissements ont été pris en compte. Les produits ainsi reconstitués s'élèvent à 102,1 M€, dont 14,4 M€ afférents à l'exercice 2005. Ceci conduit RFF à reprendre 95,3 M€ de provisions relatives aux produits (dont 7,6 M€ sans contrepartie facturée), auxquels s'ajoutent 12,2 M€ de reprises liées aux intérêts.

RFF a par ailleurs provisionné un montant de 8,2 M€ au titre des créances relatives aux produits de l'année 2005 sur le périmètre non encore arbitré, auxquels s'ajoutent 1,6 M€ d'intérêts.

La provision pour dépréciation des créances sur la SNCF relative aux PHT a donc été ramenée à 53,8 M€ au 31 décembre 2005, plus 6 M€ relatifs aux intérêts, à comparer à 140,9 M€ au 31 décembre 2004 (plus 16,6 M€ relatifs aux intérêts).

À noter qu'il existe également un litige sur les gares communes faisant l'objet d'une provision à hauteur de 4,1 M€ dans les comptes.

Malgré les accords intervenus sur la régularisation des produits hors trafic, la SNCF refuse le règlement des factures émises par RFF au motif que ce dernier devrait lui reverser les charges afférentes aux biens lui revenant et ayant fait l'objet d'arbitrage, de décisions ministérielles ou accords amiables antérieurs. RFF accepte le principe d'un recalcul du montant de la convention de gestion du patrimoine sur les années 1999 à 2004, mais considère que les modalités proposées actuellement par la SNCF pour effectuer ce recalcul ne sont pas acceptables (cf § 1.2.2.).

Le total des créances ayant fait l'objet d'un accord entre RFF et la SNCF quant à leur montant, mais que cette dernière refuse de régler, qui s'élevait à 35,8 M€ HT au 31 décembre 2004 atteint 118,6 M€ HT au 31 décembre 2005.

1.1.2.2- Les produits gérés par la SNCF en 2005 :

Les produits hors trafic gérés par la SNCF s'élèvent à 35,7 M€ en 2005 à comparer à 37,9 M€ en 2004. Ils sont déterminés selon le même processus qu'antérieurement pour les conventions dont les natures d'actif n'ont pas encore fait l'objet d'arbitrage.

La dépréciation des créances liées à ces produits est exposée au § précédent.

1.1.2.3- Les produits gérés par RFF

Le montant du chiffre d'affaires généré par les contrats en gestion directe s'élève à 54,4 M€ contre 45,2 M€ en 2004. L'évolution la plus significative porte sur les contrats Télécom, qui progressent de 2,3 M€.

1.1.3- LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

RFF a comptabilisé à partir des chiffres fournis par la SNCF un montant de 13,5 M€ au titre des produits générés par les installations terminales embranchées mises en place à la demande des industriels. Il s'agit d'un reversement de l'activité " fret " de la SNCF. Celle-ci reçoit une commission de gestion équivalente

à 10 % du produit, soit 1,3 M€. Ces montants sont comparables à ceux de l'exercice 2004.

1.1.4- L'ÉLECTRICITÉ

Au cours de l'exercice 2005, les charges de RFF en matière d'électricité se sont élevées à 165,3 M€ HT. Elles incluent la CSPE à hauteur de 0,5 M€, compte tenu du plafonnement annuel de cette dernière selon la loi de finances rectificative 2004.

Les charges de l'exercice sont réparties mensuellement sur les utilisateurs du Réseau Ferré National au prorata de leurs trafics sous la forme d'une Redevance Complémentaire pour le Transport de l'Électricité (RCTE) proportionnelle au parcours réalisé et dépendante des profils des trains. Une régularisation est opérée tous les trimestres. Le montant total enregistré en produit par RFF au titre de 2005 s'élève à 165,3 M€, le plafonnement à 0,5 M€ de la CSPE ayant été répercuté aux utilisateurs.

1.1.5- LES VENTES DE FOURNITURES

Ce produit correspond aux ventes et récupérations de vieilles matières réalisées par la SNCF pour RFF dans le cadre d'opérations d'entretien et d'investissement. Il s'élève à 28,9 M€ pour l'année 2005, à comparer à 23,7 M€ pour 2004. Le produit 2005 inclut un complément de 5,2 M€ au titre de 2004.

1.1.6- LA PRODUCTION IMMOBILISÉE

La production immobilisée, composée des dépenses des projets réalisés en maîtrise d'ouvrage directe, est en diminution de 7,5 %. La principale évolution en valeur porte sur la partie travaux, qui passe de 951 M€ à 882 M€, soit une baisse de 69 M€.

Cette diminution du poste de production immobilisée s'explique par la fin des travaux de génie civil sur la LGV Est Européenne, non encore compensée par la montée en puissance de la LGV Rhin Rhône Branche Est.

En millions d'euros	2005	2004	Variation en %
Travaux	881,8	950,8	(7 %)
Études	46,5	64,8	(28 %)
Autres dépenses (*)	29,5	19,7	50 %
Production immobilisée	957,8	1 035,3	(7,5 %)

(*) dont 1,4 M€ de production de logiciels en 2005

1.1.7- LA QUOTE-PART DE SUBVENTION VIRÉE AU COMPTE DE RÉSULTAT

Les subventions sont virées au compte de résultat au rythme des amortissements pratiqués pour un

montant de 115,8 M€. Ce chiffre inclut les subventions de renouvellement et de mise aux normes amorties à hauteur de 28,3 M€. La mise en œuvre de l'amortissement par composant (cf. § 2.1) conduit à un allongement des durées de vie des

actifs et une diminution de la reprise de subvention sur la période (89,6 M€ en 2004 contre 69,4 M€ estimés en 2005 à périmètre équivalent).

1.2- ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION

1.2.1- LA GESTION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

La gestion du réseau par la SNCF est rémunérée dans le cadre de la convention de gestion et de ses avenants (Avenant n° 7, approuvé lors du Conseil d'Administration du 9 juin 2005) fixant le montant en base annuelle 2005 à 2 531 M€, auxquels s'ajoutent diverses rémunérations (bonus, conventions de recherche, remboursement de frais liés aux actes de malveillance, ventes de fournitures ferroviaires) pour 42 M€. Ce montant inclut 4 M€ de compléments au titre de 2004.

1.2.2- LA GESTION DU PATRIMOINE

La gestion du patrimoine fait l'objet d'une convention spécifique complétée par ses avenants.

L'avenant n° 9 pour les années 2005 et 2006 a été approuvé lors du Conseil d'Administration du 27 janvier 2006.

Au titre de l'année 2005, RFF a comptabilisé un montant de 74,6 M€ ; il est basé sur une estimation des charges relatives aux actifs ayant fait l'objet de décisions d'arbitrage à la date d'arrêt.

Par ailleurs, RFF a effectué, au titre des années 1999 à 2004, un recalcul des charges relatives à l'ensemble des actifs inclus dans le périmètre de la convention de gestion du patrimoine, y compris les biens ayant fait l'objet des arbitrages, selon les principes de l'avenant 9 ci-dessus. Il en résulte un complément de 36 M€, comptabilisé en charges à payer.

Depuis 2005, la gestion des quais fait l'objet d'une convention distincte de la convention de gestion du patrimoine. Elle est en cours de négociation avec la SNCF. Elle fait l'objet d'une charge à payer de 35,3 M€ dans les comptes.

1.2.3- LES DÉPENSES D'ÉTUDES

Les dépenses d'Études et d'AMO peuvent s'analyser selon les axes opérationnels suivants :

En milliers d'euros	Production immobilisée	Exploitation	Total
EXTENSION RÉSEAU LGV	26 534	510	27 044
DÉVELOPPEMENT RÉSEAU CLASSIQUE	6 982	1 134	8 116
AUTRES ÉTUDES ET EXPERTISES	13 024	29 664	42 688
<i>dont GSMR</i>	5 578		
<i>dont ERTMS</i>	2 739		
<i>dont Europtirails</i>	1 464		
<i>dont convention recherche</i>		4 300	
<i>dont Audit du réseau</i>		1 014	
<i>dont Études réseau IDF</i>		3 779	
<i>dont Référentiel technique</i>		1 053	
<i>dont Études du Patrimoine</i>		2 809	
TOTAL 2005	46 540	31 308	77 848
TOTAL 2004	64 773	31 666	96 439

1.2.4- LES DÉPENSES DE TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES

Les dépenses comptabilisées dans ce poste pour **879,9 M€** concernent des projets en maîtrise d'ouvrage directe RFF, et sont enregistrées quasi intégralement en production immobilisée. Pour l'exercice 2005, les principaux postes de dépenses concernent la LGV Est pour 802 M€, le projet LGV Rhin Rhône branche Est pour 27 M€, et le projet G-SMR à hauteur de 20 M€.

1.2.5- LES CHARGES EXTERNES

- L'effectif est en forte croissance. Il est de 691 agents présents au 31 décembre 2005 contre 588 agents au 31 décembre 2004 soit une augmentation de 17 %.
- Les "charges de personnel" représentent 40 M€ contre 33 M€ en 2004.

Les "autres charges externes" sont en augmentation : 101,6 M€ contre 87,8 M€ en 2004. Ce poste inclut des travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers pour 26,2 M€, contre 23,5 M€ en 2004, des frais de démolition et de dépollution à hauteur de 3,8 M€ contre 2,5 M€ en 2004 et des frais de gardiennage qui concernent principalement la LGV EST pour 1,5 M€ enregistrées en production immobilisée. Par ailleurs, les loyers augmentent de 1,6 M€, en raison d'une extension des surfaces occupées. Ces dernières sont liées aux projets et comptabilisées en production immobilisée.

1.2.6- LES IMPÔTS ET TAXES

Ce poste se décompose en, d'une part, le forfait de fiscalité locale refacturée par la SNCF, soit **8,4 M€** ; et d'autre part, une « redevance d'archéologie préventive » de 4 M€ réglée sur le projet LGV Rhin Rhône, qui fait l'objet d'une production immobilisée.

1.2.7- LES DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

Les dotations s'élèvent à **515 M€**, soit un montant quasi moitié moindre que pour 2004 (971 M€).

Cette évolution s'explique par la mise en œuvre du règlement CRC 2002-10 au 1^{er} janvier 2005 (cf.§ 2.1). L'amortissement par composants a conduit à un allongement global de la durée de vie des actifs.

Par ailleurs, la dépréciation de 10 130 M€ au 1^{er} janvier 2005 est venue diminuer de près de moitié la base amortissable des immobilisations de façon prospective. D'où une annuité d'amortissement très sensiblement en baisse par rapport aux périodes précédentes ; l'impact global est d'environ 430 M€ à périmètre équivalent.

1.2.8- LA DÉPRÉCIATION DES PROJETS EN COURS

Depuis 2004, l'établissement enregistre des provisions pour dépréciation sur des projets en phase avant projet ou post avant projet qui présentent un risque quant à leur aboutissement. La mise en qualité des données liées aux projets a permis, au titre de 2005, de comptabiliser une dotation portant sur 55 projets à hauteur de 1,7 M€, ainsi qu'une reprise de 15,4 M€. La provision est ainsi ramenée à 2,5 M€, elle concerne 68 projets et couvre la part des dépenses financée sur fonds propres RFF.

1.2.9- LES DOTATIONS AUX PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES D'EXPLOITATION

1.2.9.1- Par mesure de prudence, une dotation a été comptabilisée à hauteur de **20,5 M€** afin de couvrir **des risques en matière de fiscalité locale**. Il s'agit entre autres des éventuels redressements liés au contrôle fiscal dont RFF fait actuellement l'objet, qui n'ont pas encore été notifiés, et portent essentiellement sur le calcul de plafonnement de la taxe professionnelle en fonction de la valeur ajoutée.

1.2.9.2- Le Plan Comptable Général (PCG) et l'avis du Conseil National de la Comptabilité CNC n°00-01 sur

les passifs rendent obligatoires la constitution de **provisions pour dépollution ou risques environnementaux** lorsque l'entreprise se trouve soumise à une obligation. Sont notamment concernées les provisions pour désamiantage.

RFF a mis en place deux programmes de désamiantage sur ses actifs. L'un concerne des immeubles faisant partie de son patrimoine, l'autre les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs.

Le premier programme a fait l'objet d'une provision à hauteur de **2,2 M€**. Il devrait faire l'objet d'une provision complémentaire suite à l'élaboration des dossiers technique amiante. La prise de connaissance de son parc immobilier devrait permettre à l'entreprise de déterminer et chiffrer ses obligations dans ce domaine.

Le second programme conduit, sur la base de la connaissance actuelle du "parc" à traiter, soit plusieurs milliers d'installations, à enregistrer une provision de **11,6 M€**.

RFF a également mis en place un programme de dépollution portant sur la décontamination ou l'élimination des appareils du domaine ferroviaire contenant du PCB. L'analyse détaillée du programme conduit, sur la base de la connaissance actuelle du "parc" à traiter, à enregistrer une provision de **16,5 M€**.

Les montants comptabilisés en provision pour dépollution et risques environnementaux seront actualisés sur la base des connaissances de l'établissement lors de chaque clôture des comptes.

1.3- RÉSULTAT FINANCIER

Le résultat financier demeure stable en 2005 (**-510,1 M€** contre **-510,0 M€** en 2004).

L'exercice a été marqué par la clôture de l'exposition historique en franc suisse. Celle-ci est sans impact sur le résultat de change conformément aux objectifs définis par le Conseil d'Administration. L'effet taux est étalé sur la durée de vie des emprunts restants.

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Charge nette de la dette	(1 363,4)	(1 376,1)
Résultat sur gestion de la dette	82,5	84,6
<i>Dont Cross Currency Swap en Franc Suisse</i>	<i>(1,1)</i>	<i>-</i>
Revenus nets du portefeuille de restructuration	7,6	15,4
Résultat financier (hors exploitation et Franc Suisse)	(1 273,3)	(1 276,1)
Divers (Exploitation)	4,5	3,6
Résultat de change en Franc Suisse	0,2	(7,3)
Variation de provision Indexé Inflation	(41,5)	(30,2)
Résultat financier avant subvention de désendettement	(1 310,1)	(1 310,0)
Subvention de désendettement	800,0	800,0
Résultat financier	(510,1)	(510,0)

La structure de la dette long terme nette (après couverture) au 31 décembre 2005 s'établit comme suit : 66 % de dette taux fixe, 26 % de dette à taux variable et 8 % d'indexé inflation.

La moyenne de l'Euribor 3 mois s'élève à **2,18 %** contre 2,11 % en 2004.

Le coût de la dette long terme nette est de **4,84 %** contre 5,0% en 2004, et celui de la dette court terme de **2,01 %** contre 1,93 % en 2004. Il en résulte un coût de la dette nette totale de **4,72 %** contre 4,75 % en 2004. Ce coût atteint **4,88 %** si l'on intègre la provision pour indexation inflation.

1.4- RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La plus value dégagée sur les cessions d'actifs se chiffre à 122,6 M€ à comparer à 71,7 M€ pour 2004. Le produit des cessions s'élève à 152,2 M€ contre 95,7 M€ en 2004. La quasi-totalité des 432 cessions d'actifs porte sur des terrains.

Les deux principales cessions, situées à Paris Batignolles et Paris Place de Rungis, représentent 61 % des produits.

Le résultat exceptionnel hors plus values de cession présente un produit de 1,6 M€, correspondant principalement à une surestimation des charges liées aux intempéries de 2003.

2 L'ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

2.1- LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT CRC 2002-10

2.1.1- PREMIÈRE APPLICATION DES COMPOSANTS

Les comptes des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2005 doivent obligatoirement être conformes aux dispositions du règlement CRC 2002-10 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs. L'impact du changement déterminé à l'ouverture est imputé en "Report à nouveau" dès l'ouverture de l'exercice.

Pour déterminer l'impact de la mise en œuvre des nouvelles durées d'amortissement des composants sur son bilan d'ouverture, RFF a choisi d'appliquer la méthode de reconstitution du coût historique amorti, qui est l'une des méthodes proposées dans l'avis 2003-E du 9 juillet 2003 du Comité d'Urgence du CNC.

Seules les catégories d'immobilisations dont la durée d'amortissement a été modifiée ont fait l'objet d'un recalcul de cumul d'amortissement au 1^{er} janvier 2005.

Compte tenu de l'allongement moyen des durées de vie des composants, l'impact de la première application de ce règlement se traduit par une diminution des amortissements cumulés de 1 327,3 M€ au bilan au 1^{er} janvier 2005, en contrepartie des capitaux propres.

2.1.2- PREMIÈRE APPLICATION DE LA VALORISATION DES ACTIFS

RFF a utilisé de façon dérogatoire la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36) pour mettre en œuvre les tests de dépréciation de valeur sur ses actifs.

Deux unités génératrices de trésorerie (UGT) ont ainsi été identifiées :

L'UGT Patrimoine : regroupant les terrains et bâtiments cessibles non utiles à l'infrastructure et au transport, la VNC de l'UGT Patrimoine est estimée de façon approximative à 615 M€. Cette valeur devrait pouvoir être affinée en 2006, à l'issue de la répartition des actifs avec la SNCF. Une estimation à caractère relativement forfaitaire conduit à une valeur de marché globale de ces actifs au moins égale à 1 400 M€, largement supérieure à sa VNC. D'où une absence de dépréciation des actifs de cette UGT.

L'UGT Infrastructure : regroupant les actifs nécessaires à l'activité de gestionnaire d'infrastructure, cette UGT présente une VNC nette de subvention de 22 808 M€ au 31 décembre 2004. La valeur actualisée des flux de trésorerie futurs attendus de l'utilisation de ces actifs est de 12 678 M€. Il en résulte une dépréciation de 10 130 M€ comptabilisée en diminution de la valeur brute des actifs inclus dans l'UGT en contrepartie du report à nouveau au 1^{er} janvier 2005.

2.1.3- VALORISATION DES ACTIFS À LA DATE DE CLÔTURE DES COMPTES

RFF a examiné s'il existait des indices de perte de valeur qui l'auraient conduit à réaliser un test de dépréciation au 31 décembre 2005.

UGT Patrimoine : RFF n'a pas relevé d'indice montrant que les actifs de cette UGT aient pu perdre de la valeur.

UGT Infrastructure : les indices définis dans les règles et méthodes comptables de l'annexe des comptes ont été examinés. Ils n'ont pas conduit RFF à réaliser un test de dépréciation complé-

mentaire à celui du bilan au 1^{er} janvier 2005, en raison notamment de l'absence d'impacts significatifs sur les flux de trésorerie futurs des données budgétaires de 2006.

Le taux d'actualisation retenu pour le calcul de la VAN au 1^{er} janvier 2005 a diminué de 0,345 point au 31 décembre 2005, passant de 5,96 % à 5,615 %. RFF a considéré que cette variation n'était pas suffisamment significative pour conduire à un test de dépréciation.

Par conséquent, le montant de dépréciation des actifs reste identique à celui du 1^{er} janvier 2005, soit 10 130 M€.

2.2- LA PRODUCTION D'IMMOBILISATIONS DU RÉSEAU FERRÉ

Le montant total de la production annuelle d'investissements sur projets ferroviaires est en baisse de 85 M€, soit 3,5 %. Il s'élève à **2 347 M€** contre 2 432 M€ en 2004.

- La part réalisée par la SNCF au nom et pour le compte de RFF est stable ; elle s'élevait à 1 414,9 M€ en 2004 contre 1 402,2 M€ en 2005, desquels il convient de déduire 23,3 M€ comptabilisés en charges.
- La production directe de RFF atteint 956,5 M€ (dont 820 M€ concernent la LGV Est), contre 1 035,5 M€ en 2004, en diminution de 7,6 %.

- Des acquisitions directes d'actifs (terrains, bâtiments) ont été réalisées pour un montant de 11,9 M€.

Les investissements de développement du réseau sont en diminution de 157 M€, dont 40 M€ portent sur le réseau LGV, et 117 M€ sur le réseau classique.

La baisse de production prévue sur la LGV Est européenne, du fait de la fin des travaux de génie civil, est compensée par une hausse de 19 M€ sur la branche Est de la LGV Rhin Rhône, et 14M€ sur les Installations Terminales de Perpignan.

La diminution significative des investissements de développement sur le réseau classique s'analyse comment suit et s'explique par le retard de perception des cofinancements sur les Contrats de plan État/Région (CPER) :

- Les investissements des CPER 11^e Plan diminuent de 24 M€, ils ne concernent quasiment que l'Île de France en 2005 ;
- Les investissements des CPER 12^e Plan passent de 344 à 301 M€ ;
- Les grands projets hors lignes nouvelles voient leur production diminuer également de 28 M€ ; cette évolution s'explique par la fin du projet d'électrification de la ligne des Vosges.

Les investissements de maintien du réseau restent à un niveau comparable à celui de 2004.

Détail des investissements ferroviaires

En millions d'euros	2005	2004	Variation en %
Investissements de développement	1 367,3	1 524,0	(10,3)
Extension du réseau LGV	1 019,7	1 059,0	-
- Dont LGV Est	934,1	1 013,7	-
Développement du réseau classique	316,3	433,8	-
Productivité	31,3	31,2	-
Investissements de maintien du réseau	881,9	888,5	(0,7)
Renouvellement	756,0	770,3	-
Sécurité	61,1	57,7	-
Qualité de service offert à la clientèle	35,4	27,3	-
Autres	29,4	33,2	-
Opérations domaniales	17,3	3,0	-
Opérations pour tiers	53,6	30,8	74,0
Autres (non affectés)	12,6	7,7	64,0
Dépenses relatives aux exercices antérieurs	9,0	(28,1)	-
Revente de fournitures imputées aux projets non immobilisables	5,7	6,5	(12,0)
TOTAL	2 347,3	2 432,4	(3,5)

2.3- LES IMMOBILISATIONS DE FONCTIONNEMENT

Les immobilisations incorporelles (logiciels achetés ou produits) augmentent de **3,1 M€**.

Les immobilisations corporelles figurent au bilan en valeur brute pour **27,5 M€**, à comparer à 26 M€ au 31 décembre 2004.

Ce poste n'appelle pas de commentaires particuliers.

2.4- LES MISES EN SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Les mises en service enregistrées dans les comptes s'élevèrent à **956,6 M€** à comparer à 972,1 M€ en 2004. Elles concernent **1 646** nouveaux projets alors qu'en 2004, RFF avait mis en service 1 544 nouveaux projets.

À noter que pour la première fois, des projets importants conduits en maîtrise d'ouvrage déléguée ont été mis en service, notamment la modernisation de la ligne Cannes Grasse pour 53 M€, et le projet Raccordement d'Athus pour 9 M€.

Elles portent sur les programmes suivants :

En millions d'euros	2005	2004	Variation en %
Investissements de développement	370,2	161,1	129,0
Développement du réseau classique	353,0	161,1	-
Productivité	17,2	-	-
Investissements de maintien du réseau	574,0	790,8	(27,5)
Renouvellement et mise aux normes	483,7	722,6	-
Sécurité	49,2	42,7	-
Qualité de service offert à la clientèle	23,7	9,9	-
Autres	17,3	15,6	-
Opérations domaniales	-	3,2	(100,0)
Opérations pour tiers	11,4	16,6	(31,0)
Autres	1,0	0,4	150,0
TOTAL	956,6	972,1	(1,6)

2.5- LES SUBVENTIONS (HORS SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT ET MISES AUX NORMES)

Les subventions figurant en capitaux propres s'élevèrent à **6 277 M€** contre 5 131 M€ à fin 2004, soit une augmentation de 1 146 M€.

- **Les subventions nettes sur immobilisations mises en service** s'élevèrent à **2 728 M€** contre 2 344,5 M€ à fin 2004.

Cette évolution traduit l'impact sur les subventions en service de la mise en œuvre du règlement CRC 2002-10 sur les actifs. L'allongement global des durées de vie a conduit à augmenter la valeur nette comptable des subventions de 123,3 M€ au bilan d'ouverture du 1^{er} janvier 2005, en contrepartie des capitaux propres.

Par ailleurs, les mises en service de subventions au cours de 2005, dont il convient de déduire les reprises au résultat sur cette même période, conduisent à une augmentation de 260,6 M€ des subventions en service.

- **Les subventions d'investissement sur immobilisations en cours (méritées)**, calculées sur la

base de l'avancement des travaux, s'élevèrent à **3 549 M€** contre 2 797 M€ à fin 2004.

Elles se décomposent comme suit :

- Total des subventions appelées depuis le 01/01/1997 :	6 108 M€
- Total des subventions mises en service depuis le 01/01/1997 :	(2 748) M€
- Subventions appelées d'avance au 31/12/2005 :	(272) M€
- Subventions à appeler au 31/12/2005 :	461 M€
TOTAL	3 549 M€

La subvention méritée relative à la production totale de la période est de 1 111 M€, dont 690 M€ pour la LGV Est. Depuis 2003, RFF tient compte du coût prévisionnel de construction de la LGV Est européenne dans le calcul de la subvention méritée. Le taux de subvention retenu est ainsi passé de 76,39 % à 69,25 % fin 2003. La prise en considération du financement complémentaire de 285 M€, annoncé fin 2004, conduit à un taux de subvention de 75,16 %, proche du taux initial. Cette méthode a été maintenue au cours de 2005.

2.6- LES SUBVENTIONS DE RENOUVELLEMENT ET MISES AUX NORMES

La loi de finances 2004 a créé une subvention dite de « régénération » dont l'objectif est de couvrir les investissements de renouvellement et mises aux normes du réseau ferré national.

Cette subvention est comptabilisée en subventions d'investissement et mise en service à hauteur des mises en service des investissements de renouvellement et mises aux normes sur la période. Elle est reprise au résultat sur la base de la moyenne pondérée d'amortissement de ces mises en service

à la date moyenne de mise en service de ces mêmes dépenses sur la période.

En 2004, RFF a perçu 675 M€ mis en service sur la période et repris au résultat sur 33 ans. La mise en œuvre de la comptabilité par composants a conduit à porter la durée de vie des biens correspondants à 38 ans, d'où un impact de 1,35 M€ sur le bilan d'ouverture.

Au titre de 2005, RFF a perçu une subvention de 900 M€, mise en service à hauteur de 574M€, en date du 25 mars 2005, et reprise sur 42 ans.

Le montant de reprise au résultat de la subvention de régénération s'élève ainsi à 28,3 M€ au titre de 2005.

3 LA DETTE NETTE DE RFF DIMINUE DE 311 M€ SUITE À L'AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DU BFR DE 388 M€

La variation du besoin en fonds de roulement (BFR) est de **388 M€**, répartie entre 238 M€ sur la partie exploitation et 150,3 M€ sur la partie financière.

Le BFR d'exploitation, tout d'abord, s'améliore principalement sous l'effet de :

- la diminution des postes avances et acomptes fournisseurs hors SNCF pour 90 M€,
- l'augmentation des charges à payer à la SNCF concernant des dépenses d'investissement en maîtrise d'ouvrage déléguée pour 80 M€,

- l'augmentation des charges à payer à la SNCF concernant les conventions de gestion du patrimoine et des quais pour 71 M€.

Le BFR financier s'améliore également, d'un montant de **150,3 M€**. Ceci résulte de la perception de primes d'émission d'obligations pour 182,6 M€.

Cette variation de BFR contribue à la diminution de la dette pour **311 M€** ; le solde (77 M€) participant avec la CAF (114 M€) et les cessions d'actifs (152 M€) au financement des investissements (343 M€).

Évolution de l'endettement net

En millions d'euros	2005	2004
RESSOURCES		
- Capacité d'autofinancement	114,1	220,3
- Cessions / réduction de l'actif immobilisé	152,2	95,7
- Subventions	2 010,0	2 000,9
EMPLOIS		
- Investissements	(2 352,3)	(2 440,4)
- Variation du BFR	388,3	(310,7)
<i>Exploitation</i>	238,0	(265,2)
<i>Financier</i>	150,3	(45,5)
- Charges à répartir	(1,0)	(24,5)
Variation d'endettement net	311,3	(458,6)

Par rapport au plafond de 2000 M€ autorisés par le CA du 16 décembre 2004, RFF a levé dans le cadre de son programme EMTN **1 747 M€** sur une maturité moyenne de 21 ans.

RFF a augmenté la liquidité de deux de ses souches de référence créées en 2003 avec des augmentations de 750 M€ sur la ligne de maturité 2033 et 600 M€ sur la ligne indexée inflation européenne de maturité

2023, les portant chacune à 2 000 M€ d'encours nominal.

RFF a créé une nouvelle souche en franc suisse de maturité 2011 pour un montant de 300 MCHF, et par ailleurs, a réalisé plusieurs placements privés de maturité longue en yens et en euros.

Enfin, RFF a poursuivi en 2005 sa politique de consolidation de la dette court terme.

Situation de la dette financière de RFF (hors ICNE)

Encours	31.12.2005	31.12.2004	Variation
En millions d'euros			
Dette financière LT			
Encours de dette émise par la SNCF	6 692,5	8 308,7	(1 616,2)
Encours de dette contractée par RFF	18 920,4	17 259,6	1 660,8
Dette totale	25 612,9	25 568,3	44,6
Immobilisations Financières	(157,7)	(621,0)	463,3
Dette financière LT nette (A)	25 455,2	24 947,3	507,9
Trésorerie			
Dette financière CT (y compris découvert bancaire)	1 553,7	2 242,5	(688,8)
Placements Trésorerie (y compris disponibilités)	(288,2)	(142,4)	(145,8)
Dette court terme nette (B)	1 265,5	2 100,1	(834,6)
Dette financière nette (A + B)	26 720,7	27 047,4	(326,7)

4 FAITS MARQUANTS ET ÉVOLUTION FUTURE

Application du règlement CRC 2002-10 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs à compter du 1^{er} janvier 2005

RFF a mis en œuvre ce règlement pour l'établissement des comptes ouverts au 1^{er} janvier 2005.

Les impacts de cette mise en œuvre sont repris ci avant dans ce document.

Ils conduisent à une diminution de 8,8 Milliards d'euros des capitaux propres de l'établissement.

Répartition des actifs en litige avec la SNCF

Le détail des régularisations effectuées dans les comptes annuels suite aux décisions rendues par les arbitres a été repris aux § 1.1.2 et 1.2.2. de ce document.

RFF a pour objectif de tirer l'ensemble des conséquences des arbitrages rendus dans ses comptes annuels 2006 afin de permettre aux commissaires aux comptes de lever leur réserve, dans la mesure où l'ensemble des arbitrages sera rendu au 30 juin 2006.

5 ÉVÈNEMENTS IMPORTANTS SURVENUS DEPUIS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

L'article 63 de la loi de finances pour 2006 prévoit la possibilité de déclasser les biens immobiliers de RFF inutiles à ses missions de service public ferroviaire, telles que définies à l'article 1^{er} de la loi 97-135 du 13 février 1997, et de les transférer en pleine propriété à une société détenue par l'État, chargée d'en assurer la valorisation. L'indemnité perçue en contrepartie par RFF serait égale à la

valeur nette comptable de ces mêmes biens. Par ailleurs, cette société foncière rétrocéderait une partie du produit de cession de ses biens à RFF.

RFF a transmis en mars 2006 une première liste de biens à la société foncière, pouvant faire l'objet d'une valorisation par cette dernière.

6 FILIALES ET PARTICIPATIONS

RFF détient une participation à hauteur de 500 000 €, soit 50 % du capital, dans la Société par Actions Simplifiée Lyon Turin Ferroviaire (LTF) dont le siège social se situe 1091 avenue de la Boisse à Chambéry (73). Cette société a pour objet, conformément à l'accord du 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne, la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire Lyon Turin, et notamment de conduire des études, reconnais-

sances et travaux préliminaires sur la partie commune franco italienne de la section internationale.

Le déficit net de LTF s'élève à 135 K€ pour 2005 ; la production immobilisée de l'exercice est de 74,5 M€. Les capitaux propres de l'entreprise sont de 200,2 M€, dont une subvention d'investissements méritée sur immobilisations en cours de 199,4 M€. Les comptes 2005 de LTF ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 20 mars 2006.



COMPTES 2005

BILAN

ACTIF

En millions d'euros	Références annexes	31/12/2005			01/01/2005	31/12/2004
		Montants bruts	Amortissements et provisions	Net	Proforma	Net (1)
Immobilisations incorporelles	4.1.1 / 4.1.2	36,0	31,9	4,0	9,9	9,9
Immobilisations corporelles (réseau ferré)	4.1.1 / 4.1.2					
- Terrains	3.1.3.2 ⁽²⁾	5 056,9	1 764,6	3 292,3	3 312,8	5 077,4
- Autres immobilisations en service	3.1.3.2 ⁽²⁾	28 037,5	14 475,1	13,562,4	13 105,9	20 144,0
- Immobilisations en cours	4.1.4	6 199,8	2,5	6 197,3	4 804,7	4 804,7
Immobilisations corporelles (fonctionnement)	4.1.1 / 4.1.2	27,5	11,8	15,7	17,2	17,2
Immobilisations financières	4.1.5	159,1	-	159,1	636,7	636,7
ACTIF IMMOBILISÉ		39 516,9	16 286,0	23 230,9	21 887,3	30 690,0
Créances clients et comptes rattachés	4.1.6	40,7	6,7	34,0	20,8	20,8
Créances vis à vis de la SNCF	4.1.6	963,8	63,9	900,0	734,4	734,4
Comptes courants SNCF	4.1.6	7,8	-	7,8	31,1	31,1
Autres créances	4.1.6	1 526,5	-	1 526,5	1 544,1	1 544,1
Valeurs mobilières de placement et assimilées, disponibilités, instruments de trésorerie	4.1.7	288,2	-	288,2	142,4	142,4
Charges constatées d'avance	4.1.8	64,7	-	64,7	60,3	60,3
ACTIF CIRCULANT		2 891,8	70,6	2 821,3	2 533,0	2 533,0
Charges à répartir	4.1.9	490,8	300,2	190,6	208,4	208,4
Primes de remboursement des obligations		-	-	-	-	-
Écart de conversion actif	4.1.12	82,5	-	82,5	87,6	87,6
TOTAL GÉNÉRAL		42 981,9	16 656,8	26 325,2	24 716,4	33 519,0

(1) Cf. note 3.3

(2) Les montants repris en amortissements et provisions incluent les amortissements cumulés pour un montant de 6 109,7 millions d'euros détaillé en 4.1.2 et les dépréciations pour un montant de 10 130 millions d'euros détaillé en 3.1.3.2.

Commentaire : La colonne 01/01/2005 pro forma, reprise dans plusieurs états bilanciaux, fait apparaître l'impact de la mise en œuvre du règlement CRC 2002-10 relatif à la valorisation des actifs au bilan d'ouverture 2005 de RFF.

PASSIF

En millions d'euros	Références annexes	31/12/2005		01/01/2005	31/12/2004
				Proforma	
Dotation initiale en capital	4.1.10	856,2		856,2	856,2
Dotation complémentaire en capital	4.1.10	8 908,5		8 908,5	8 908,5
Report à nouveau	4.1.10	(21 756,2)		(21 102,8)	(12 175,4)
Résultat	4.1.10	(126,2)		(650,5)	(650,5)
Subvention d'investissement sur immobilisations	4.1.11	6 277,2		5 254,7	5 131,3
Subvention de renouvellement et mise aux normes	4.1.10	1 537,8		666,1	664,8
CAPITAUX PROPRES		(4 302,8)		(6 067,8)	2 734,8
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	4.1.12	167,3		113,0	113,0
Dettes financières	4.1.13	27 726,8		28 370,0	28 370,0
Avances sur cessions d'immobilisations		1,9		7,7	7,7
Dettes d'exploitation	4.1.14	507,1		495,3	495,3
Comptes courants SNCF	4.1.14	-		-	-
Dettes vis à vis de la SNCF	4.1.14	1 211,3		1 011,5	1 011,5
Autres dettes	4.1.14	438,0		378,3	378,3
Instruments de trésorerie	4.1.15	3,6		23,8	23,8
Produits constatés d'avance	4.1.16	572,0		384,7	384,7
DETTES		30 460,7		30 671,3	30 671,3
Écart de conversion passif	4.1.12	-		-	-
TOTAL GÉNÉRAL		26 325,2		24 716,4	33 519,0

COMPTE DE RÉSULTAT

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Redevance d'infrastructure	2 182,5	2 129,7
Transport d'électricité	165,3	146,1
Redevance complémentaire électricité	91,5	95,7
Prestations complémentaires	14,5	14,3
Produits hors trafic - gestion déléguée SNCF	35,7	37,9
Produits relatifs aux embranchements particuliers	13,5	13,6
Produits hors trafic en gestion directe et externalisés	54,4	45,2
Ventes fournitures	28,9	23,7
Autres produits des activités annexes	8,9	5,8
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES	2 595,3	2 511,9
Production immobilisée	957,8	1 035,3
Contribution de l'État aux charges d'infrastructures	1 038,1	1 110,4
Reprises de subventions d'investissement	87,5	89,6
Autres subventions	13,1	17,6
Reprises subventions de renouvellement et mise aux normes	28,3	10,2
Reprises sur provisions pour risques et charges d'exploitation	0,4	0,5
Reprises sur provisions pour dépréciation des actifs circulants	108,3	17,2
Reprises sur provisions pour dépréciation des projets en cours	15,5	-
Transferts de charges	6,3	4,7
TOTAL	4 850,7	4 797,4
CHARGES D'EXPLOITATION		
Rémunération du GID pour la gestion du réseau	2 542,0	2 544,9
Rémunération du GID pour la gestion du patrimoine	110,7	94,6
Rémunération du GID pour la gestion des quais	35,3	-
Forfait fournitures	17,9	17,4
Actes de malveillance	8,5	(2,0)
Rémunération de gestion SNCF ITE	1,3	1,4
Frais d'études	77,9	96,4
Travaux et équipements ferroviaires	879,9	952,2
Électricité	165,3	146,1
Frais bancaires	6,9	6,2
Autres achats externes	101,6	87,8
Impôts, taxes et versements assimilés	6,0	2,2
Impôts et taxes refacturés par la SNCF	8,4	8,4
Charges de personnel	40,0	32,6
Dotations aux amortissements sur immobilisations de fonctionnement	7,5	17,1
Dotations aux amortissements du réseau ferré	507,6	953,7
Dotations aux provisions pour dépréciation des projets en cours	1,7	16,2
Dotations aux provisions pour risques et charges	56,9	8,0
Dotations aux provisions pour dépréciation des actifs circulants	15,2	29,2
TOTAL	4 590,9	5 012,3
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	259,8	(214,9)

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
PRODUITS FINANCIERS		
Autres produits financiers	553,3	580,3
Gains de change	7,5	1,3
Reprise sur provisions pour pertes de change	46,6	21,0
Intérêts sur valeurs mobilières de placement et assimilés	29,8	52,0
Contribution au désendettement	800,0	800,0
TOTAL	1 437,2	1 454,7
CHARGES FINANCIÈRES		
Intérêts sur dette financière vis à vis de la SNCF	493,0	545,7
Intérêts sur emprunts contractés par RFF	833,2	768,3
Intérêts sur dettes court terme	34,3	48,9
Autres charges financières	480,0	517,1
Pertes de change	46,4	28,1
Dotations aux provisions pour perte de change	-	5,0
Dotations aux provisions pour risque d'indexation	41,5	30,2
Amortissement des charges à répartir	18,9	21,6
TOTAL	1 947,3	1 964,7
RÉSULTAT FINANCIER	(510,1)	(510,0)
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	(250,3)	(724,9)
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Produits des cessions des éléments d'actif cédés	152,2	95,7
Autres produits exceptionnels	1,6	0,3
TOTAL	153,8	96,0
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Valeurs nettes comptables des éléments d'actif cédés	29,6	24,0
Autres charges exceptionnelles	-	(2,5)
TOTAL	29,6	21,6
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	124,2	74,4
Impôts sur les bénéfices	-	-
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	(126,2)	(650,5)

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	31/12/2005	01/01/2005 Proforma	31/12/2004
FLUX D'EXPLOITATION			
Résultat net de l'exercice	(126,2)	(650,5)	(650,5)
<u>Charges (Produits) sans effet sur la trésorerie</u>			
Valeur nette comptable	29,6	24,0	24,0
Produits de cession	(152,2)	(95,7)	(95,7)
Dotations aux amortissements			
• Réseau	507,6	953,7	953,7
• Fonctionnement	7,5	17,1	17,1
Dotations aux provisions pour dépréciation des projets en cours	1,7	16,2	16,2
Reprises sur provisions pour dépréciation des projets en cours	(15,5)	-	-
Reprises d'amortissements sur cessions d'actif	-	-	-
Dotations aux provisions pour risques et charges d'exploitation	56,9	8,0	8,0
Reprises sur provisions pour risques et charges d'exploitation	(0,4)	(0,5)	(0,5)
Reprises sur provisions pour dépréciation des actifs circulant	(108,3)	(17,2)	(17,2)
Dotations aux provisions pour dépréciation des actifs circulants	15,2	29,2	29,2
Dotations aux amortissements pour charges à répartir financières	15,2	15,1	15,1
Dotations aux amortissements pour surcote / décote obligations "in"	3,7	6,4	6,4
Dotations aux provisions pour éléments financiers	-	5,0	5,0
Dotations aux provisions pour risque d'indexation	41,5	30,2	30,2
Reprises sur provisions pour éléments financiers	(46,6)	(21,0)	(21,0)
Dotations aux provisions pour éléments exceptionnels			
Reprises de subvention de renouvellement et mise aux normes	(28,3)	(10,2)	(10,2)
Reprises de subventions d'investissements	(87,5)	(89,6)	(89,6)
CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT DE L'EXERCICE	114,1	220,3	220,3
Variation du besoin en fonds de roulement	388,2	(310,7)	(310,7)
Créances clients	(16,6)	8,4	8,4
Autres créances	18,0	(401,4)	(401,4)
Instruments de trésorerie	(20,2)	(3,9)	(3,9)
Charges constatées d'avance	(4,4)	(23,4)	(23,4)
Dettes d'exploitation	11,8	(116,7)	(116,7)
Comptes courants SNCF	23,3	(20,2)	(20,2)
Créances vis à vis de la SNCF	(69,9)	(107,3)	(107,3)
Dettes vis à vis de la SNCF	199,8	220,2	220,2
Écarts de conversion actif	5,1	(14,1)	(14,1)
Autres dettes	59,7	(25,2)	(25,2)
Produits constatés d'avance	187,3	169,7	169,7
Écarts de conversion passif	-	-	-
Avances sur cessions d'immobilisations	(5,7)	3,2	3,2
FLUX NETS DE TRÉSORERIE D'EXPLOITATION	502,3	(90,4)	(90,4)

En millions d'euros	31/12/2005	01/01/2005 Proforma	31/12/2004
FLUX D'INVESTISSEMENT			
Décaissements sur acquisitions	(2 352,2)	(3 767,7)	(2 440,4)
Immobilisations incorporelles	(3,1)	(5,2)	(5,2)
Immobilisations du réseau	(2 347,3)	(2 432,4)	(2 432,4)
Immobilisations du fonctionnement	(1,7)	(2,9)	(2,9)
Impact nouvelles normes comptables	-	(1 327,3)	-
Immobilisations financières	478,2	562,7	562,7
Portefeuille obligataire variation	463,8	534,8	534,8
Variation ICNE	14,4	27,9	27,9
Variation Immos Financières Hors Portefeuille de restructuration	(0,6)	(0,2)	(0,2)
Titres de participation	-	-	-
Variation dépôts de garantie	(0,6)	(0,2)	(0,2)
Réduction des capitaux propres brute	-	(8 927,4)	-
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé	152,2	10 225,7	95,7
Prix net de cession des immobilisations corporelles	152,2	95,7	95,7
Dépréciation Actif (nouvelles normes)	-	10 130,0	-
FLUX NETS DE TRÉSORERIE SUR INVESTISSEMENTS	(1 722,4)	(1 906,9)	(1 782,2)
FLUX SUR OPÉRATIONS FINANCIÈRES			
Remboursement de dettes financières	(1 617,2)	(1 795,0)	(1 795,0)
Emprunts SNCF long terme	(1 616,2)	(1 770,6)	(1 770,6)
Emprunts RFF long terme	-	-	-
Emissions court terme	-	-	-
Charges à répartir sur plusieurs exercices	(1,0)	(24,4)	(24,4)
Prime de remboursement des obligations	-	-	-
Augmentation des capitaux propres	2 010,1	2 125,6	2 000,9
Dotation complémentaire en capital	-	-	-
Subvention de régénération	871,7	664,8	664,8
Subventions sur immobilisations variation	1 138,4	1 336,1	1 336,1
Subvention d'investissement (nouvelles normes)	-	124,7	-
Augmentation des dettes financières	1 661,7	2 010,8	2 010,8
Emprunts RFF long terme	1 660,8	2 104,1	2 104,1
Emprunts SNCF	-	-	-
Variation des ICNE	0,9	(93,3)	(93,3)
Augmentation des dépôts et cautionnements reçus	0,2	0,3	0,3
Instruments de trésorerie passif	-	-	-
FLUX NETS DE TRÉSORERIE SUR OPÉRATIONS FINANCIÈRES	2 054,8	2 341,7	2 217,0
VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE	834,7	344,4	344,4
TRÉSORERIE EN DÉBUT D'EXERCICE	(2 098,3)	(2 442,7)	(2 442,7)
TRÉSORERIE À L'ARRÊTÉ	(1 263,6)	(2 098,3)	(2 098,3)
VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE	834,7	344,4	344,4



ANNEXE COMPTABLE

1 PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (RFF)

Réseau Ferré de France est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1^{er} Janvier 1997.

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF.

La réforme ferroviaire a ainsi institué une séparation entre la propriété des infrastructures ferroviaires (relevant de RFF) et leur exploitation (relevant de la SNCF). Toutefois en application de la loi précitée, la SNCF assure la gestion et l'entretien des infrastructures pour le compte de RFF, une convention entre la SNCF et RFF en réglant les modalités et le prix.

A titre de rappel, les principes d'établissement du bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 1997 ont été les suivants :

- le montant des immobilisations reprises par RFF au 31 décembre 1996 correspond à leur valeur nette comptable telle qu'elle figurait dans les comptes de la SNCF ;
- les subventions reprises au bilan de RFF incluent d'une part, la totalité des subventions relatives aux investissements de la Banlieue Parisienne, soit un total de 1 068,8 M€ (556 M€ relatifs à des immobilisations mises en service et 512,8 M€ à des immobilisations en cours) et d'autre part, les subventions relatives aux immobilisations en cours du réseau principal pour 164,5 M€, soit un total de subventions sur immobilisations en cours de 677,3 M€.

Par ailleurs, Réseau Ferré de France a constaté au passif du bilan d'ouverture une dette de 20,5 Md € vis-à-vis de la SNCF, conformément à la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau Ferré de France.

2 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

L'article 3 de la loi du 13 février 1997 prévoit qu'en matière de gestion financière et comptable, RFF est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Les comptes de RFF sont établis conformément aux dispositions du Plan Comptable Général 1999 et aux principes généralement admis.

2.1- IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET SUBVENTIONS

2.1.1- IMMOBILISATIONS CORPORELLES D'INFRASTRUCTURES

En application des articles 11 de la loi et 5 du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du

patrimoine initial de Réseau Ferré de France, RFF dispose d'un patrimoine qu'il peut gérer activement. En effet, RFF s'est vu attribuer en pleine propriété ce patrimoine constitué des voies de chemin de fer mais aussi de terrains et de bâtiments divers qu'il peut valoriser ou céder sous réserve des règles relatives à la domanialité publique.

L'article 46 du décret n° 97-444 précise que les biens du domaine public de RFF sont inaliénables et imprescriptibles.

Le montant des immobilisations corporelles transférées à RFF par la SNCF au 1^{er} janvier 1997 s'est élevé à 22,5 Md € correspondant à leur valeur nette comptable.

2.1.1.1- Valorisation des immobilisations en cours

2.1.1.1.1 Coût de production des immobilisations :
Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase avant projet.

Le coût de production des opérations réalisées sous mandat accordé par RFF à la SNCF est composé des facturations des entreprises réalisant les travaux. Les prix des matières et de la main d'œuvre de la SNCF entreprise sont arrêtés selon un barème convenu par les deux établissements publics. Les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sont prévus par les conventions de mandat.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

2.1.1.1.2 Dépréciation des projets en cours :

Depuis 2004, RFF procède à des dépréciations de projets en cours de réalisation. Il s'agit de projets dont l'avancement se situe en phase Avant Projet ou post Avant Projet, enregistrés en immobilisations en cours. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Deux types de critères ont été retenus pour procéder aux dépréciations :

- la procédure d'exception : un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50 %, les dépenses sont dépréciées à 100 %.
- la procédure forfaitaire : les dépenses enregistrées sont dépréciées à 0 %, 25 %, 55 % et 100 % si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 1 an, 2 ans, 3 ans et 4 ans et plus. Les études liées aux projets de renouvellement et mise aux normes font l'objet d'une dépréciation uniquement dans le cas où les travaux ne sont pas programmés sur les exercices futurs.

Les dépréciations sont calculées nettes de subventions afférentes aux projets concernés.

2.1.1.2- Immobilisations en service

2.1.1.2.1 Processus de mise en service :

RFF procède aux mises en service de projets selon le processus suivant :

- au lancement de la phase réalisation, lors de l'établissement du détail estimatif, les dépenses prévues par lots techniques sont réparties par biens sur la base des natures d'immobilisations de RFF,

- au fur et à mesure de l'avancement du projet, les lots sont techniquement clôturés et l'ensemble des dépenses réalisées réparties sur les biens ; les biens relatifs à un projet sont mis en service lors de leur mise à disposition au gestionnaire d'infrastructure délégué ou de la mise en service commerciale de l'opération,

- les dépenses mises en service sur les projets incluent les charges à payer.

2.1.1.2.2 Mise en œuvre du CRC 2002-10

A - Nomenclature des immobilisations :

RFF a constitué son registre des immobilisations liées à l'infrastructure en 2003 selon la nomenclature commune définie avec la SNCF en 2002. Il a été initialisé dans le progiciel de gestion intégré JD Edwards utilisé par l'établissement pour sa gestion budgétaire et comptable.

Courant 2004, l'établissement a finalisé sa mise en conformité complète avec le règlement CRC 2002-10 dans le domaine infrastructure grâce à une revue du caractère suffisamment détaillé des composants de la nomenclature, complétée par une étude des nouvelles durées d'amortissement (cf. § suivant).

La nomenclature, reprise en fin de ce sous chapitre, comprend désormais onze familles déclinées en une centaine de composants. Elle a été enrichie principalement pour les familles installations d'énergie électrique, signalisation et télécommunications. Par ailleurs, les voies font l'objet d'une approche plus détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

La revue de la nomenclature du domaine patrimoine sera mise en œuvre à l'issue des travaux de répartition des actifs avec la SNCF, lorsque RFF connaîtra de façon exhaustive la composition de son patrimoine.

B - Amortissement des immobilisations :

Dans le cadre de sa mise en conformité avec le CRC 2002-10, RFF a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de la nouvelle nomenclature, alors qu'auparavant chacune des onze familles était amortie sur une durée unique. Les nouvelles durées ont été définies sur la base de préconisation des experts techniques de chaque domaine étudié.

Les principales évolutions portent sur les familles suivantes :

Poste Voies :

Par rapport à une durée unique de 30 ans, les durées d'amortissement des voies LGV à fort trafic ont été ramenées à 25 ans, tandis que les voies à moyen et faible trafic voient leur durée d'utilité augmenter de façon sensible (durée moyenne pondérée à 38 ans).

Poste Installations d'énergie électrique :

Par rapport à une durée de vie unique de 20 ans, les durées de vie vont de 10 à 75 ans selon les composants.

Poste Télécommunication :

Par rapport à une durée de vie unique de 15 ans, les nouvelles durées vont de 5 à 30 ans.

Poste Signalisation :

Les différences de technologie utilisées, associées aux types de lignes sur lesquelles elles fonctionnent, conduisent à retenir des durées allant de 15 à 50 ans.

La nomenclature détaillée reprenant les anciennes et les nouvelles durées d'amortissement apparaît ci après.

LIBELLÉS / FAMILLES D'IMMOBILISATIONS	Ancienne Durée	Nouvelle Durée
Terrains	N/A	N/A
Terrains Assise Voies		
Autres terrains		
Aménagements Terrains	L 30	L30
Assainissement, drainages et divers		
Clôtures		
Ouvrages génie civil pour télécom		
Ouvrages génie civil pour signalisation et électrification		
Aménagement sur autres terrains		
Aménagement sur sol d'autrui		
Terrassements	L 50	L50
Terrassements, ouvrages en terre		
Constructions	L 50	L50
Montant non initialisé		
Bâtiments techniques, hangars et halles techniques		
Bâtiments voyageurs et grandes halles voyageurs		
Autres bâtiments (y compris bâtiments administratifs)		
Bâtiments à usage de logements		
Constructions sur sol d'autrui		
Installations foncières (y compris quais)		
Aménagements Constructions	L 10	L10
Montant non initialisé		
Agencement, aménagement des logements		
Agencement, aménagement sur biens d'autrui		
Esc.mécanique, ascenseur, monte charges		
Installation chauffage et ventilation		
Installations techniques (réseaux divers)		
Agencement, aménagement sur biens propres		

LIBELLÉS / FAMILLES D'IMMOBILISATIONS	Ancienne Durée	Nouvelle Durée
Voies		
Montant non initialisé	L 30	L 35
Voies spécifiques LGV		
Voies LGV rails UIC 1	L 30	L 25
Voies LGV rails UIC 2	L 30	L 25
Voies LGV rails UIC 3	L 30	L 30
Voies LGV rails UIC 4	L 30	L 45
Voies LGV rails UIC 5	L 30	L 60
Voies LGV rails UIC 6	L 30	L 75
Voies LGV rails UIC 7 (M + V)	L 30	L 100
Voies LGV rails UIC 8 (M + V)	L 30	L 100
Voies LGV rails UIC 9 (M + V)	L 30	L 100
Voies LGV rails SANS UIC	L 30	L 35
Voies LGV traverses	L 30	L 40
Voies LGV ballast	L 30	L 20
Voies LGV appareils de voie	L 30	L 30
Autres voies principales		
Voies principales rails UIC 1	L 30	L 30
Voies principales rails UIC 2	L 30	L 30
Voies principales rails UIC 3	L 30	L 35
Voies principales rails UIC 4	L 30	L 55
Voies principales rails UIC 5	L 30	L 65
Voies principales rails UIC 6	L 30	L 80
Voies principales rails UIC 7 (M + V)	L 30	L 100
Voies principales rails UIC 8 (M + V)	L 30	L 100
Voies principales rails UIC 9 (M + V)	L 30	L 100
Voies principales rails SANS UIC	L 30	L 35
Voies principales traverses	L 30	L 40
Voies principales ballast	L 30	L 30
Voies principales appareils de voie	L 30	L 30
Voies de Service		
Voies service voies courantes UIC 1	L 30	L 30
Voies service voies courantes UIC 2	L 30	L 30
Voies service voies courantes UIC 3	L 30	L 35
Voies service voies courantes UIC 4	L 30	L 55
Voies service voies courantes UIC 5	L 30	L 65
Voies service voies courantes UIC 6	L 30	L 80
Voies service voies courantes UIC 7 (M + V)	L 30	L 100
Voies service voies courantes UIC 8 (M + V)	L 30	L 100
Voies service voies courantes UIC 9 (M + V)	L 30	L 100
Voies service voies courantes SANS UIC	L 30	L 35
Voies service appareils de voie	L 30	L 50
Voies service dessertes de port	L 30	L 50
Voies service ITE y compris appareil de voie	L 30	L 50
Équipements Triage Régénération		
Système de freinage	L 30	L 20
Installations d'énergie électrique		
Équipement d'alimentation des lignes électriques EALE		
Équipements alimentat. s/stations EALE 1500 V	L 20	L 40
Équipements alimentat. s/stations EALE 25000 V	L 20	L 40
Postes de traction et télécommandes 1500V	L 20	L 40
Postes de traction et télécommandes 25000V	L 20	L 40
Centraux sous-stations	L 20	L 15
Caténaires et installation fixes de traction électrique IFTE		
IFTE structures de support de fils 1500V	L 20	L 35
IFTE structures de support de fils 25000V	L 20	L 35
IFTE fils de contact 1500V	L 20	L 10

IFTE fils de contact 25000V	L 20	L 30
Autres installations électriques et assimilés		
Stations d'énergie télécom en ligne	L 20	L 10
Stations d'énergie télécom autre	L 20	L 10
Stations d'énergie signalisation en ligne	L 20	L 25
Stations d'énergie signalisation autre	L 20	L 25
Réseaux d'énergie moyenne tension	L 20	L 75
Postes de transformation et d'alimentation	L 20	L 45
Signalisation		
Montant non initialisé	L 15	L 15
Équipement de signalisation de lignes - LGV		
Blocks (BAL, BAPR, TVM) et circuits de voie	L 15	L 15
Télétransmissions	L 15	L 15
Détecteurs boîtes chaudes, de chutes de roches ou de véhicules	L 15	L 15
ERTMS	L 15	L 20
Équipement de signalisation de lignes - Réseau Classique		
Blocks (BAL, BAPR, TVM) et circuits de voie	L 15	L 30
Télétransmissions	L 15	L 20
Détecteurs boîtes chaudes, de chutes de roches ou de véhicules	L 15	L 15
ERTMS	L 15	L 20
Postes d'aiguillage et de triage - LGV		
Sign. aiguillage postes informatiques	L 15	L 15
Sign. aiguillage autres postes	L 15	L 15
Sign. aiguillage poste commandement et régulation	L 15	L 15
Systèmes de contrôle de vitesse (KCVP, KCVB, KVB...)	L 15	L 15
Postes d'aiguillage et de triage - Réseau Classique		
Sign. aiguillage postes informatiques	L 15	L 15
Sign. aiguillage autres postes	L 15	L 50
Sign. aiguillage poste commandement et régulation	L 15	L 15
Systèmes de contrôle de vitesse (KCVP, KCVB, KVB...)	L 15	L 15
Télécommunications		
Montant non initialisé	L 15	L 15
Installation de télécommunication		
Équipements de transmissions	L 15	L 10
Équipements de téléphonie ferroviaire	L 15	L 15
Équipements CFTU	L 15	L 10
Équipement de radio sol-train		
Équipement RST fixe	L 15	L 15
Equipt réseau MIT	L 15	L 15
Équipement GSMR		
Cœur de réseau (MSC / HLR)	L 15	L 10
Plate-formes informatiques (équip OMC, IN, SMS, VMS, PCS)	L 15	L 5
Réseau d'accès (BTS, BSC, TCU)	L 15	L 10
Sites NSS	L 15	L 30
Autres équipements des sites NSS	L 15	L 10
Sites BSS	L 15	L 10
Autres équipements des sites BSS	L 15	L 10
Pupitre GSMR	L 15	L 10
Guérites et abris		
Guérites, abris GSMR	L 15	L 10
Guérites, abris Téléphonie ferroviaire	L 15	L 10
Guérites, abris Autres services radio	L 15	L 10
Support de transmissions		
Câbles en fibre optique	L 15	L 15
Autres câbles	L 15	L 25

Installation de télécommunication assimilés

Dispositif électronique de sûreté	L 15	L 5
Passages à Niveaux		
Passages à niveau	L 30	L 15
Ouvrages d'Art		
Montant non initialisé	L 70	L 70
Ponts rail et viaduc	L 70	L 70
Ponts route	L 70	L 70
Ouvrages souterrains (tunnels et autres)	L 70	L 70
Autres ouvrages d'art		
Ouvrages <2 mètres	L 70	L 70
Murs de soutènement	L 70	L 70
Écrans acoustiques	L 70	L 30
Ouvrages de franchissement des voies ferrées par les piétons		
Passerelles	L 70	L 70
Passages souterrains	L 70	L 70

C - Valorisation des immobilisations en service :

Étape 1. Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie

Pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2005, le règlement CRC 2002-10 précise les modalités de calcul de la valeur actuelle des actifs et les conditions dans lesquelles il est nécessaire de réaliser des tests de dépréciation de valeur sur ces derniers.

Pour RFF, il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé. Dans ces conditions, l'entreprise utilise de façon dérogatoire la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36). Précisons que la norme française s'inspire largement de cette norme IAS 36.

Définition :

L'unité génératrice de trésorerie (UGT) est le plus petit groupe d'actifs qui inclut l'actif et dont l'utilisation conduit à générer des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres groupes d'actifs.

La détermination des UGT repose essentiellement sur une analyse de l'organisation interne des activités de l'entreprise et de son système d'information.

Analyse des activités de RFF :

Les activités de RFF sont identifiées au regard des textes constitutifs de l'établissement. L'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 définit comme suit les missions de RFF :

« Cet établissement a pour objet, conformément aux principes de service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. »

Dans ce cadre, les actifs de RFF peuvent, dans un premier temps, être scindés en deux groupes distincts générant des flux de trésorerie identifiables et indépendants les uns des autres.

Le premier groupe identifié est constitué des actifs utilisés dans le cadre de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de RFF. Il est constitué de terrains et bâtiments dédiés à cette activité, et de l'ensemble des équipements de l'infrastructure.

Les entrées et sorties de trésorerie de ce groupe d'actifs sont identifiables et largement indépendantes des autres flux de l'établissement. Ils sont repris en Étape 2 ci-après.

Le second groupe identifié est constitué des actifs non utilisés par RFF pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructures. Il s'agit de terrains et bâtiments, considérés comme cessibles à terme, dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs, en utilisant des clés de répartition qui seront affinées en 2006. Ils ont par ailleurs une valeur de marché.

La question d'une décomposition du périmètre du groupe reprenant les actifs de l'activité gestionnaire d'infrastructure entre plusieurs UGT, en fonction de leurs caractéristiques propres, a été posée.

A notamment été étudiée la possibilité de traiter de manière différenciée les lignes nouvelles pour les raisons suivantes :

- elles sont dédiées en totalité à cette activité sur la majeure partie des parcours,
- elles feront de plus en plus l'objet d'une tarification spécifique en adéquation avec les coûts de la ligne.

La mise en œuvre de cette solution à court terme n'a pas été retenue en raison des imperfections actuelles de la comptabilité analytique des lignes, qui aurait conduit à des résultats manquant de fiabilité.

C'est pourquoi le Conseil d'Administration de RFF a décidé, dans sa séance du 9 juin 2005, de retenir une UGT dite "Infrastructure" et une UGT dite "Patrimoine" pour réaliser les tests de dépréciation.

Étape 2. Valorisation des actifs

Définition :

La valeur recouvrable des actifs « Infrastructure » est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs).

La valeur recouvrable des actifs « Patrimoine » est la valeur de marché.

Calcul de la valeur d'utilité de l'UGT infrastructure :

La valeur d'utilité des actifs Infrastructure est la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

a) Périmètre des actifs de l'UGT Infrastructure :

L'UGT infrastructure comprend l'ensemble des biens rattachés aux grandes « familles » de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes :

Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installation de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies, Passages à niveau, Terrassement.

Les familles terrains et bâtiments ont été scindées, afin de les répartir en fonction de leur destination entre l'UGT Infrastructure et l'UGT Patrimoine.

Les bâtiments ont été affectés à 90 % à l'UGT infrastructure, en considérant, dans l'attente de l'inventaire définitif et sur la base de nos connaissances actuelles, que 90 % des bâtiments de RFF sont occupés par le gestionnaire d'infrastructure délégué.

Les terrains ont été répartis comme suit :

- la totalité des terrains d'assise de voie sont affectés à l'UGT Infrastructure,
- les autres terrains qui ne sont pas classés réserve foncière ou cours de merchandise sont affectés à l'UGT Infrastructure.

Tout comme pour les bâtiments, les simulations reposent sur les connaissances actuelles de RFF en attente d'inventaire définitif et ont un caractère relativement forfaitaire. Elles devraient pouvoir être affinées en 2006 à l'issue de la répartition des actifs avec la SNCF.

b) Composition des flux de trésorerie futurs :

Les flux de trésorerie à exclure sont ceux résultant :

- d'une restructuration dans laquelle l'entreprise n'est pas encore engagée,
- des dépenses futures qui améliorent le niveau de performance d'un actif au-delà de son niveau d'origine,

- des activités de financement et de l'impact de l'impôt sur le résultat.

L'ensemble des flux à prendre en compte comprend donc pour RFF :

En entrée :

- les redevances d'infrastructure,
- les redevances d'embranchements particuliers
- les produits d'occupation du patrimoine pour la part affectable à l'infrastructure,
- la contribution aux charges d'infrastructure.

En sortie :

- le coût de la convention de gestion du réseau,
- le coût de la convention de gestion du patrimoine pour la part affectable à l'infrastructure.
- le coût de la convention de gestion des quais, identifiée à part depuis 2005.

c) Calcul de la durée de projections des cash-flows :

Préambule :

La période annuelle de construction budgétaire ne permet pas à RFF d'établir des projections de trésorerie basées sur plusieurs années budgétaires. RFF doit donc réaliser des projections qui respectent les conditions suivantes :

1. Principes d'établissement des projections :

Celles-ci doivent être fondées sur des hypothèses raisonnables et documentées. Elles doivent représenter la meilleure estimation par la Direction de l'ensemble des conditions économiques qui existeront pendant la durée d'utilité restant à courir des actifs.

2. Estimation de la durée d'utilité restant à courir :

Au sein de chaque unité génératrice de trésorerie, la durée d'utilité est fonction de la moyenne des durées de vie restantes des catégories d'actifs pondérée par la VNC de chaque catégorie d'actif dans cette UGT.

d) Calcul du taux d'actualisation :

Le principe est de rechercher un taux d'actualisation spécifique aux actifs concernés. Ce taux doit représenter l'appréciation par le marché :

- de la valeur temps pour les durées allant jusqu'à la fin de la valeur d'utilité des actifs composant l'UGT,
- des risques spécifiques à l'activité.

L'entreprise peut prendre comme point de départ le coût moyen pondéré du capital (CMP) qui intègre le coût du capital et de la dette. Dans le cas particulier de RFF, on peut considérer qu'il n'y a pas de capital et donc que le CMP est égal au coût de la dette long terme.

Le taux doit être ensuite ajusté afin de prendre en compte les risques. Les risques associés aux flux de trésorerie projetés sont évalués à 1,5 % contre 3 % dans l'évaluation financière des projets (taux appliqué lorsque les risques ne sont pas individualisés). En effet, la méthodologie des tests de dépréciation exclut les risques de construction (l'investissement est réalisé) et de régénération (prise en compte des seuls cash flows liés à l'investissement initial).

Méthodologie de valorisation des actifs de l'UGT Patrimoine :

a) Périmètre des actifs de l'UGT Patrimoine

Les actifs de l'UGT Patrimoine comprennent des terrains et des bâtiments.

Périmètre des terrains :

Il s'agit des terrains cessibles appartenant à RFF, non soumis à litige avec la SNCF et sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ils sont considérés comme non utiles à l'infrastructure et non utiles au transport. Les terrains cessibles comprennent également les cours de marchandises.

Périmètre des bâtiments :

Les bâtiments inclus dans l'UGT Patrimoine représentent 10 % de la VNC de cette famille, 90 % des bâtiments étant utilisés par le gestionnaire d'infrastructure délégué.

b) La méthodologie de valorisation des actifs « terrains »

Les actifs terrains rattachés à l'UGT Patrimoine comprennent le foncier nu ou bâti. L'objectif est d'évaluer la valeur vénale potentielle réelle de ces actifs à partir :

- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m².

La méthodologie retenue prend en compte une valeur de terrain basée sur son usage probable après cession.

Les étapes sont les suivantes :

1- Il est possible de déterminer des valeurs de marché de référence sur l'ensemble du territoire national concernant les différents types d'affectation possible de ces terrains :

- habitat collectif
- bureaux
- lots industriels
- lots d'habitats
- espaces verts, équipements publics

2- Pour chaque zone géographique, il est possible de définir une répartition théorique en pourcentage des affectations.

Cela permet ensuite de calculer un prix moyen du m² par zone géographique.

3- Il convient d'appliquer à ce prix moyen pondéré au m² un certain nombre d'abattements pour tenir compte :

- du niveau d'accessibilité du terrain
- de sa configuration
- de la capacité de la zone à évoluer vers la constructibilité
- du coût des travaux de dépollution et de remise en état.

Pour les zones rurales, il est appliqué un abattement supplémentaire.

Le périmètre et la méthodologie de valorisations des actifs de l'UGT Patrimoine devraient être précisés en 2006 à l'issue de la répartition des actifs avec la SNCF.

Étape 3. Traitement comptable des dépréciations d'actifs

Existence d'indices de perte de valeur

À chaque clôture des comptes et à chaque situation intermédiaire, RFF doit apprécier s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation doit être effectué.

RFF a retenu les indices de perte de valeur suivants, listés par le Plan Comptable Général :

Indices externes :

- Perte de valeur de marché durant l'exercice : cet indice s'applique essentiellement à l'UGT Patrimoine,
- Changements importants intervenus dans l'environnement technique, économique ou juridique, ayant un effet négatif sur l'entreprise,
- Variation significative de taux d'intérêt du marché, dont il est probable qu'il diminue de façon importante les valeurs d'usage de l'actif.

Indices internes :

- Obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement (ex : graves intempéries),
- Changements importants dans le mode d'utilisation de l'actif, y compris plan d'abandon de restructuration du secteur auquel appartient l'actif,
- Performances de l'actif inférieures aux prévisions : des indicateurs internes montrent que la performance économique de l'actif est ou sera moins bonne que celle attendue. Cet indicateur doit faire

l'objet d'une analyse notamment lors de l'approbation de chaque EPRD (budget annuel) de l'établissement.

Réalisation des tests de dépréciation

Le test de dépréciation consiste à comparer la VNC des actifs de l'UGT Infrastructure, diminuée des subventions en service non encore rapportées au résultat, à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs générés par ces actifs.

Calcul des dépréciations

Si la VNC de l'UGT est supérieure à la valeur actualisée, alors une dépréciation est enregistrée. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

La dépréciation ainsi calculée et répartie modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Reprise des dépréciations

Si le test conduit à une VNC de l'UGT inférieure à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur d'utilité.

Les limites à la reprise sont les suivantes :

- la reprise ne peut être supérieure au cumul des dotations initiales,
- elle ne concerne que les biens précédemment dépréciés et elle ne peut conduire à ce que la VNC d'un bien après reprise soit supérieure à ce qu'elle aurait été si le bien n'avait pas été préalablement déprécié.

Cas particuliers des clôtures intermédiaires

RFF a choisi de répartir la dépréciation par actif uniquement dans le cadre des clôtures annuelles.

En situation intermédiaire, si suite à la réalisation d'un test de dépréciation il est constaté une modification significative de la valeur de l'UGT, une écriture globale est enregistrée et extournée en début de période suivante.

2.1.1.3- Cessions

Les cessions peuvent être réalisées soit directement par RFF, soit par la SNCF dans le cadre de la mission de gestion. Celle-ci fournit alors le montant des valeurs nettes comptables des cessions effectuées sur la période.

Si les informations nécessaires au calcul des VNC (prix d'acquisition, année d'acquisition ou de construction) sont connues, le calcul de la valeur nette comptable s'effectue selon les principes comptables en vigueur.

En revanche, si ces informations ne sont pas connues, RFF applique alors les méthodes de calcul palliatives préconisées par la circulaire dite « de 83 » et détaillées ci-dessous.

Cette méthode permet de déduire les informations manquantes d'après des règles propres à chaque nature d'immobilisation.

1. Terrains :

Le prix d'acquisition est déterminé en fonction de la situation géographique du terrain.

Douze zones géographiques ont été identifiées pour la France, et à chacune d'elle correspond un prix au m² exprimé en valeur vénale 1983.

Le prix au m², multiplié par la surface du terrain cédé, constitue ainsi la valeur nette comptable du terrain au 31/12/96.

2. Bâtiments :

L'année d'acquisition permet de déterminer un coefficient de minoration, à appliquer au prix de cession afin de le ramener aux conditions économiques de l'époque.

Cette opération permet de déterminer dans un premier temps un prix d'acquisition.

Les amortissements sont ensuite calculés sur cette base.

Les bâtiments ayant été amortis d'une part par la SNCF jusqu'au 31/12/1996, et d'autre part par RFF après cette date, la détermination de la VNC nécessite de procéder à un double calcul d'amortissements :

- de la date d'acquisition jusqu'au 31/12/96
- du 01/01/97 à la date de cession

Si l'année d'acquisition n'est pas connue, 1946 sera choisie par défaut.

Ces règles ont été appliquées à l'ensemble des cessions.

2.1.2- SUBVENTIONS

Les subventions reçues par RFF sont de trois types :

a) RFF reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ..).

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- elles sont enregistrées au passif du bilan en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées (immobilisations en cours à partir de la phase avant projet). Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les

immobilisations en service. Ce rythme a été revu au même titre que la durée d'amortissement de chaque composant dans le cadre de la mise en œuvre du CRC 2002-10.

b) La loi de finances 2004 a créé deux autres types de subventions qui ont un caractère global et forfaitaire :

- une subvention dite de "désendettement" dont l'objectif est de couvrir partiellement le service de la dette. Cette subvention est enregistrée en produits financiers.
- une subvention dite de "régénération" dont l'objectif est de couvrir les investissements de renouvellement et de mises aux normes du réseau ferré national. Cette subvention est comptabilisée en subventions d'investissement et mise en service à hauteur des mises en service des investissements de renouvellement et mise aux normes sur la période. Elle est reprise au résultat sur la durée moyenne pondérée d'amortissement des mises en service à la date moyenne de mise en service de ces mêmes dépenses sur la période.

2.1.3- IMMOBILISATIONS CORPORELLES DE FONCTIONNEMENT

Les immobilisations relatives au fonctionnement sont amorties selon les durées suivantes :

Agencements, installations générales	10 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Logiciels	1 à 3 ans

2.2- IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les immobilisations financières acquises dans le cadre du programme de restructuration de la dette financière de l'établissement vis à vis de la SNCF (décision du CA du 17 septembre 1998) ne font pas l'objet d'une valorisation au prix de marché.

Les titres obligataires constitutifs de ces immobilisations sont conservés jusqu'à leur échéance.

La qualité des actifs est au moins égale en moyenne à la qualité de la dette émise par RFF.

Les éventuelles surcotes ou décotes sont étalées de façon linéaire jusqu'à l'échéance des titres.

Les obligations à taux fixe ont été variabilisées par le biais de contrats d'échange de taux. Il n'existe donc pas de risque sur la valeur nominale des obligations. Les soultes des swaps de couverture sont étalées de façon linéaire jusqu'à l'échéance des titres.

2.3- CRÉANCES

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Les créances relatives aux redevances d'occupation font l'objet d'une provision pour dépréciation à 100 % lorsqu'elles sont échues depuis plus de 12 mois à la date de clôture des comptes et 50 % lorsqu'elles sont échues depuis plus de 6 mois. Les créances en litige font l'objet d'une provision à 100 %.

2.4- OPÉRATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture à l'exception de ceux concernant des opérations couvertes de façon parfaite par des contrats d'échanges de devises, inscrits au taux de couverture.

À la date de l'arrêté des comptes, lorsque l'application du taux de conversion a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

2.5- INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

RFF gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêts et des cours de change en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des options sur contrat d'échanges de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échanges de devises et des options de change.

RFF ne réalise pas d'opérations spéculatives sur les instruments financiers dérivés. RFF utilise les instruments financiers dérivés dans le cadre des opérations de couverture. Les produits et charges de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et des produits de l'élément couvert.

- les primes des ventes d'options sur contrat d'échange de taux d'intérêt en pré-couverture d'émissions futures sont valorisées au prix de marché au passif du bilan en contrepartie d'un compte de réévaluation jusqu'à l'échéance de l'option. Les écarts de réévaluation actifs font l'objet d'une provision pour risque financier.

- les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de swaps de taux, des caps ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêts de la dette financière.
- pour les changes à terme et les contrats d'échange de devises les écarts initiaux entre le cours à terme négocié et le cours comptant sont enregistrés en résultat sur la durée de vie du contrat.

2.6- DETTES FINANCIÈRES

a) Dette SNCF Transférée

Lors de la création de RFF au 1^{er} janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros vis à vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif de RFF. Cette dette est représentative en durée, en taux d'intérêt et en devises de la dette financière de la SNCF à la date de création de RFF.

Sa consistance après avoir été modifiée en 2001 du fait des clauses de prolongation d'emprunts qu'elle comportait, n'a pas changé depuis.

Les frais liés aux émissions constitutives de la dette SNCF non amorties par celle-ci au 1^{er} janvier 1997, d'environ 21,4 millions d'euros, sont amortis par RFF sur la durée de vie résiduelle moyenne de cette dette. Les primes et frais d'émission provenant d'opérations faites en propre sont amortis linéairement au prorata du coupon couru.

b) Dette RFF

Depuis le 1^{er} novembre 2003, les emprunts zéro coupon sont enregistrés au passif à leur prix d'émission et non plus à leur prix de remboursement. La prime de remboursement est soldée. Les intérêts courus capitalisés sont enregistrés en charges financières et en complément de la dette au passif à chaque arrêté.

En ce qui concerne les émissions indexées inflation, RFF réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

2.7- VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉS

Un calcul de la valeur de marché des valeurs mobilières de placement est effectué à l'inventaire. Les éventuelles moins-values sont provisionnées.

2.8- PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Le PCG et l'avis du CNC n°00-01 sur les passifs rendent obligatoires la constitution de provisions pour dépollution ou risques environnementaux lorsque l'entreprise se trouve soumise à une obligation. RFF est dans ce cas. Cette obligation peut porter sur la réparation d'une dégradation ou sur la prévention de dommages causés à l'environnement. Sont notamment concernées les provisions pour désamiantage.

2.9- ASSURANCES

RFF est son propre assureur pour couvrir la responsabilité pécuniaire des dommages résultant des activités qu'il exerce.

RFF est également son propre assureur pour les dommages causés sur ses biens lorsque la responsabilité d'un tiers n'est pas mise en cause, par exemple les intempéries.

3 CHANGEMENTS DE MÉTHODE

3.1- APPLICATION DU RÈGLEMENT CRC 2002-10

3.1.1- APPLICATION DU RÈGLEMENT CRC 2002-10 - ÉTABLISSEMENT DU BILAN D'OUVERTURE AU 1^{ER} JANVIER 2005

Les comptes des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2005 doivent obligatoirement être conformes aux dispositions du règlement CRC 2002-10 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs. S'agissant d'un changement de méthode comptable et, conformément à l'article 314-1 du PGC, les effets des changements résultant de cette première application sont calculés de façon rétrospective, comme si cette méthode avait toujours été appliquée. L'impact du changement déterminé à l'ouverture est imputé en "Report à nouveau" dès l'ouverture de l'exercice.

3.1.2- APPLICATION DU RÈGLEMENT CRC 2002-10 - MÉTHODOLOGIE DE PREMIÈRE APPLICATION DES COMPOSANTS

RFF a choisi d'appliquer la méthode de reconstitution du coût historique amorti, qui est l'une des trois méthodes proposées dans l'avis 2003 E du 9 juillet 2003 du comité d'urgence du CNC.

a) Cas particulier du traitement des immobilisations transférées à RFF par la SNCF au 1^{er} janvier 1997 : Les immobilisations ont été transférées à leur VNC dans les comptes de la SNCF au 31 décembre 1996, laquelle est devenue leur valeur brute dans les comptes de RFF au 1^{er} janvier 1997.

Le calcul rétrospectif des amortissements cumulés de ces immobilisations n'a donc pas été effectué antérieurement à 1997, quelque soit leur date de mise en service d'origine.

b) Cas général :

Seules les catégories d'immobilisation dont la durée d'amortissement a été modifiée ont fait l'objet d'un recalcul de cumul d'amortissement au 1^{er} janvier 2005.

La méthodologie de première application des subventions est identique à celle des composants. L'impact de la première application de la comptabilité par composants se traduit comme suit dans les comptes de RFF au 1^{er} janvier 2005.

Tableau de passage aux nouvelles normes comptables sur les actifs : Amortissements

NATURE	31/12/2004	Augmentations	Diminutions	01/01/2005
En millions d'euros				
Installations fixes				
Terrassements de lignes	497,7	-	-	497,7
Aménagement des terrains	0,5	-	-	0,5
Bâtiments	109,7	-	-	109,7
Agencement des constructions	22,9	-	-	22,9
Voies	2 164,2	-	319,9	1 844,2
Passages à niveau	182,2	203,0	-	385,2
Ouvrages d'art	767,7	-	-	767,7
Électrification	913,4	-	413,6	499,8
Signalisation	1 817,8	-	797,1	1 020,6
Télécommunications	458,0	0,3	-	458,3
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES INSTALLATIONS FIXES	6 934,2	203,4	1 530,7	5 606,8

Tableau de passage aux nouvelles normes comptables sur les actifs : Reprises de subventions

NATURE	31/12/2004	Augmentations	Diminutions	01/01/2005
En millions d'euros				
Terrains	18,3	-	-	18,3
Terrassements de lignes	13,5	-	-	13,5
Bâtiments	8,2	-	-	8,2
Agencement des constructions	4,8	-	-	4,8
Ouvrages d'art	107,5	-	-	107,5
Voies	87,3	-	20,1	67,2
Passages à niveau	5,6	7,5	-	13,0
Électrification	59,2	-	27,0	32,2
Signalisation	144,9	-	83,8	61,0
Télécommunications	32,6	-	-	32,6
Immobilisations de fonctionnement	1,3	-	-	1,3
SOUS TOTAL	483,1	7,5	130,8	359,8
Subvention de renouvellement et mises aux normes	10,2	-	1,3	8,9
TOTAL	493,4	7,5	132,2	368,6

La contrepartie de ces impacts est prise en compte en capitaux propres - cf. tableau ci après en § 3.1.3.2

L'allongement moyen des durées de vie des composants conduit à une diminution des amortissements cumulés de 1 327,3 M€ et à une diminution des reprises de subvention cumulées de 124,7 M€.

3.1.3- APPLICATION DU RÉGLEMENT CRC 2002-10 - MÉTHODOLOGIE DE PREMIÈRE APPLICATION DE LA VALORISATION DES ACTIFS

3.1.3.1- Actifs de l'UGT "Patrimoine"

La méthodologie développée au § 2.1 concernant la valorisation des terrains de l'UGT "Patrimoine" a été appliquée au bilan au 1^{er} janvier 2005.

L'estimation réalisée conduit à une hypothèse de valeur globale des terrains supérieure à 1 400 M€. Cette valeur est supérieure à la VNC de cette UGT qui s'élève à 615,3 M€ dont 55,3 M€ en bâtiments et 560 M€ en terrains.

RFF peut donc affirmer avec une assurance raisonnable qu'il n'y a pas lieu de déprécier les actifs de l'UGT "Patrimoine" bien que la méthode de détermination de la VNC reste relativement forfaitaire en attendant la finalisation de la répartition des actifs avec la SNCF.

3.1.3.2- Actifs de l'UGT "Infrastructure"

Valorisation

La méthodologie de valorisation des actifs de l'UGT "Infrastructure" a été exposée au § 2.1.1.2.

L'UGT "Infrastructure" présente une VNC nette de subventions de 22 808 M€ au 31 décembre 2004. Elle se décompose en 25 932 M€ de VNC à l'actif et de 3 124 M€ de subventions en service nettes de reprise.

Les hypothèses d'évolution des flux de trésorerie recensés au § 2.1.1.2 sont basées sur le budget 2005. Les extrapolations sont réalisées sur la durée d'utilité restant à courir de l'UGT, soit 33 ans, en retenant des taux de croissance prudents par rapport aux modèles de prévision à long terme de l'établissement. Le taux d'actualisation retenu est de 5,96 %, calculé comme précisé à ce même paragraphe.

La valeur actualisée des flux de trésorerie futurs attendus de l'utilisation de ces actifs est de 12 678 M€.

Dépréciation

La VNC de l'UGT "Infrastructure" au 31 décembre 2004 est donc largement supérieure à sa valeur d'utilité. Ceci conduit RFF à constater dans ses comptes au 1^{er} janvier 2005 une dépréciation, afin de ramener la VNC à la valeur d'utilité de l'UGT.

La dépréciation constatée s'élève à 10 130 M€ ; elle est enregistrée en diminution de la valeur brute des actifs inclus dans l'UGT, en contrepartie du report à nouveau.

Elle est répartie sur chacun des biens constituant l'UGT, au prorata de leur VNC respective. Cette VNC dépréciée constitue la nouvelle base amortissable de chacun de ces biens, de façon prospective à compter du 1^{er} janvier 2005.

La dépréciation est répartie comme suit sur chacune des familles constituant l'UGT :

NATURE	01/01/2005
En millions d'euros	
Installations fixes	
Terrains	1 764,6
Terrassements de lignes	1 170,5
Aménagement des terrains	9,6
Bâtiments	196,4
Agencement des constructions	10,7
Voies	2 815,2
Passages à niveau	35,1
Ouvrages d'art	2 532,9
Électrification	629,1
Signalisation	850,5
Télécommunications	115,5
TOTAL DES DÉPRÉCIATIONS DES INSTALLATIONS FIXES	10 130,0

Présentation de l'impact des nouvelles normes sur les capitaux propres

En millions d'euros	Détail	Soldes
Report à nouveau au 31/12/2004	-	(12 175,4)
- Impact comptabilité par composants	1 202,6	-
- Cumul amortissements	1 327,3	-
- Cumul subventions	(124,7)	-
- Impact dépréciation des actifs	(10 130,0)	-
Total Impacts	(8 927,4)	-
Report à nouveau au 01/01/2005	-	(21 102,8)
Subventions nettes au 31/12/2004	-	5 796,0
- Impact comptabilité par composants	124,7	-
Subventions au 01/01/2005	-	5 920,7
Total Impact Capitaux propres nets	-	(8 802,7)

3.2- ENGAGEMENTS DE RETRAITE

Les engagements en matière d'indemnités de départ en retraite ne sont plus dorénavant en hors bilan mais sont comptabilisés en provision pour engagements de retraite.

L'engagement de retraite au bilan d'ouverture du 01/01/2005 a été comptabilisé par le compte de report à nouveau. La variation de l'année est comptabilisée par les comptes de dotation ou

reprise de provision pour risques et charges d'exploitation.

3.3- PRÉSENTATION DE L'ACTIF IMMOBILISÉ AU BILAN

Afin de clarifier la lecture du poste amortissements et provisions, le poste "Autres immobilisations corporelles (réseau ferré)" a été scindé en deux lignes : "Autres immobilisations en service" et "Immobilisations en cours".

4 COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT

4.1- COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

4.1.1- TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

NATURE En millions d'euros	Valeur brute à l'ouverture de l'exercice	Augmentations	Virements de postes à postes	Diminutions	Valeur brute au 31/12/2005
Immobilisations incorporelles					
Logiciels Fonctionnement	15,6	1,7	-	-	17,3
Logiciels Infrastructure	17,2	1,4	-	-	18,7
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	32,8	3,1	-	-	36,0
Installations fixes					
Terrains	5 077,4	8,5	0,7	(29,6)	5 056,9
Aménagement des terrains	25,0	-	34,7	-	59,6
Terrassements de lignes	3 494,2	-	31,4	-	3 525,6
Bâtiments	668,4	3,4	31,5	-	703,4
Agencement des constructions	50,3	-	9,6	-	60,0
Voies	9 051,0	-	374,3	-	9 425,3
Passages à niveau	475,2	-	6,0	-	481,2
Ouvrages d'art	7 251,8	-	136,1	-	7 387,9
Électrification	2 110,4	-	164,9	-	2 275,3
Signalisation	3 197,8	-	144,6	-	3 342,4
Télécommunications	754,1	-	22,8	-	776,9
Immobilisations en cours	4 820,9	2 335,4	(956,6)	-	6 199,8
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES INSTALLATIONS FIXES	36 976,5	2 347,3	-	(29,6)	39 294,2
Immobilisations relatives au fonctionnement					
Agencements	15,5	0,8	-	-	16,3
Agencements maisons LGV Med.	1,0	0,1	-	-	1,1
Matériel de transports	0,3	-	-	(0,1)	0,2
Matériel de bureau	0,4	-	-	-	0,4
Matériel informatique	5,3	0,6	-	(0,1)	5,8
Matériel télécommunication	0,9	-	-	-	0,9
Mobilier	2,6	0,2	-	-	2,8
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT	26,0	1,7	-	(0,2)	27,5
ENSEMBLE	37 035,3	2 352,2	-	(29,8)	39 357,8

Production d'immobilisations

Le montant total de la production au cours de l'année 2005 s'élève à 2 347,3 M€.

Il peut être décomposé en :

- 1 402,2 M€ de production réalisée par la SNCF au nom et pour le compte de Réseau Ferré de France auxquels il convient de déduire 23,3 M€ de dépenses qui concernent essentiellement des travaux réalisés pour le compte de tiers et sont comptabilisées en charges.

Pour ces opérations, le coût de production comprend les facturations des sous-traitants du maître d'ouvrage

délégué, les coûts des prestations et des fournitures de la SNCF entreprise arrêtés selon un barème convenu par les deux établissements publics et enfin les montants de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre prévus par les conventions de mandat relatives à la production de ces immobilisations.

- 956,5 M€ de production directe incluant principalement la maîtrise d'ouvrage des lignes à grande vitesse LGV Est Européenne et LGV Rhin Rhône branche Est, ainsi que le projet GSMR.

- 11,9 M€ d'acquisitions directes.

La production de l'exercice 2005 se répartit principalement en :

Investissements de développement	1 367,3
Extension du réseau LGV	1 019,7
<i>LGV Est</i>	934,1
<i>LGV Rhin Rhône</i>	49,8
<i>Autres</i>	35,8
Développement du réseau classique	316,3
Productivité	31,3
Investissements de maintien du réseau :	881,9
Renouvellement et mise aux normes :	756,0
<i>Voies</i>	499,2
<i>Ouvrages d'art</i>	114,2
<i>Electrification</i>	42,1
<i>Signalisation</i>	70,9
<i>GSMR</i>	24,9
<i>Autres</i>	4,7
Sécurité	61,1
Qualité de service offert à la clientèle	35,4
Autres	29,4
Opérations Domaniales	17,3
Opérations pour tiers	53,6
Autres	12,5
Dépenses relatives aux exercices antérieurs	9,0
Reventes de fournitures non imputées aux projets immobilisables	5,7
TOTAL	2 347,3

Mises en service

Le montant des immobilisations mises en service s'élève à 956,6 M€ en 2005 et se décompose comme suit :

Investissements de développement	370,2
Développement du réseau classique	348,4
Développement du réseau à grande vitesse	4,6
Productivité	17,2
Investissements de maintien du réseau :	574,0
Renouvellement et mise aux normes :	483,7
<i>Voies</i>	255,5
<i>Ouvrages d'art</i>	96,0
<i>Électrification</i>	40,7
<i>Signalisation</i>	72,7
<i>Telecom</i>	2,1
<i>Autres</i>	16,7
Sécurité	49,2
Qualité de service offert à la clientèle	23,7
Autres	17,3
Opérations Domaniales	-
Opérations pour tiers	11,4
Divers	1,0
TOTAL	956,6

Cessions

Les cessions ont été comptabilisées sur la base des informations communiquées par la SNCF, et des actes signés directement par RFF. Le produit des

cessions des terrains et bâtiments s'élève à 152,2 M€ et leur valeur nette comptable à 29,6 M€, soit une plus value de 122,6 M€.

4.1.2- TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

AMORTISSEMENTS DE LA PÉRIODE

NATURE En millions d'euros	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Dotations	Virements de postes à postes	Diminutions	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles					
Logiciels Fonctionnement	9,0	4,3	-	-	13,3
Logiciels Infrastructure	13,9	4,7	-	-	18,6
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	22,9	9,0	-	-	31,9
Installations fixes					
Terrassements de lignes	497,7	45,9	-	-	543,6
Aménagement des terrains	0,5	1,2	-	-	1,7
Bâtiments	109,7	10,9	-	-	120,6
Agencement des constructions	22,9	4,2	-	-	27,1
Voies	1 844,2	181,5	-	-	2 025,7
Passages à niveau	385,2	13,3	-	-	398,5
Ouvrages d'art	767,7	69,1	-	-	836,8
Électrification	499,8	51,7	-	-	551,5
Signalisation	1 020,6	92,2	-	-	1 112,8
Télécommunications	458,3	33,1	-	-	491,4
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES INSTALLATIONS FIXES	5 606,6	503,1	-	-	6 109,7
Immobilisations relatives au fonctionnement					
Agencements	2,5	1,6	-	-	4,1
Agencements maisons LGV Med.	0,2	0,1	-	-	0,3
Matériel de transports	0,3	-	-	(0,1)	0,2
Matériel de bureau	0,3	-	-	-	0,3
Matériel informatique	3,7	1,0	-	(0,1)	4,6
Matériel télécommunication	0,5	0,2	-	-	0,7
Mobilier	1,3	0,3	-	-	1,6
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES RELATIVES AU FONCTIONNEMENT	8,8	3,2	-	(0,2)	11,8
ENSEMBLE	5 638,3	515,2	-	(0,2)	6 153,4

4.1.3- VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

RFF a examiné s'il existait des indices de perte de valeur qui l'auraient conduit à réaliser un test de dépréciation au 31 décembre 2005 (cf 2.1.1.1.2).

UGT Infrastructure

Les indices définis dans les règles et méthodes comptables ont été examinés. Ils n'ont pas conduit RFF à réaliser un test de dépréciation complémentaire à celui du bilan au 1^{er} janvier 2005, en raison notamment de l'absence d'impacts significatifs sur les flux de trésorerie futurs des données budgétaires de 2006.

Le taux d'actualisation retenu pour le calcul de la VAN au 1^{er} janvier 2005 a diminué de 0,345 points au 31 décembre 2005, passant de 5,96 % à 5,615 %. RFF a considéré que cette variation n'était pas suffisamment significative pour conduire à un test de dépréciation.

UGT Patrimoine

RFF n'a pas relevé d'indice montrant que les actifs de cette UGT aient pu perdre de la valeur.

Par conséquent, le montant de dépréciation des actifs reste identique à celui du 1^{er} janvier 2005 soit 10 130 M€ (cf § 3.1.3.2).

4.1.4- TABLEAU DES DÉPRÉCIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS (Cf NOTE 2.1.1.1)

En millions d'euros	Montants des dépenses cumulées au 31/12/2005	Montant des dépréciations au 31/12/2004	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2005
Procédure d'exception	3,2	2,6	0,5	2,6	0,5
Procédure forfaitaire	108,8	13,6	1,2	12,8	2,0
TOTAL	112,0	16,2	1,7	15,4	2,5

4.1.5- IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Depuis l'exercice 2001, le Portefeuille Obligataire est remonté en Actif Immobilisé dans les Immobilisations Financières. En effet, le conseil d'administration du 17 septembre 1998 avait autorisé RFF à constituer un portefeuille d'actifs obligataires d'un montant de 3 milliards d'euros et à garder les titres jusqu'à leur échéance.

Comparaison entre les deux derniers arrêts :

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
- Obligations	153,0	616,8
- ICNE Obligations EUR	1,3	15,7
- Dépôts de garantie	4,2	3,7
- Titres de Participation	0,5	0,5
TOTAL DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	159,1	636,7

Les obligations Dexia, CFF et IBRD détenues depuis 1999 représentant un montant total de 413,8 M€ sont arrivées à échéance au cours du premier semestre 2005. Les 153 M€ figurant au bilan constitués d'obligations de l'État français et Italien arriveront à échéance respectivement en octobre et novembre 2006.

Détails du portefeuille de restructuration par émetteurs et échéances :

ÉMETTEURS / ÉCHÉANCES			
En millions d'euros	2006	Total	%
Dettes gouvernementales	153,0	153,0	100 %
TOTAL	153,0	153,0	100 %

Filiales et participations

RFF détient une participation à hauteur de 500 000 €, soit 50 % du capital, dans la Société par Actions Simplifiée Lyon Turin Ferroviaire (LTF) dont le siège social se situe 1091 avenue de la Boisse à Chambéry (73).

La société a pour objet, conformément à l'accord du 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne, la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire Lyon Turin, et notamment de conduire des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco italienne de la section internationale.

Le déficit net de LTF s'élève à 135 K€ pour 2005 ; la production immobilisée de l'exercice est de 74,5 M€. Les capitaux propres de l'entreprise sont de 200,2 M€, dont une subvention d'investissements méritée sur immobilisations en cours de 199,4 M€. Les comptes 2005 de LTF ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 20 mars 2006.

4.1.6- CRÉANCES

4.1.6.1- Compte courant SNCF

Le poste "Compte courant" se compose de :

COMPTE COURANT		
En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Investissement (Géode)	5,7	0,1
Exploitation	2,1	31,0
TOTAL	7,8	31,1

4.1.6.2- Autres créances

Les autres créances qui figurent au bilan se composent des éléments suivants :

AUTRES CRÉANCES En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Demande de remboursement du crédit de TVA	52,0	97,0
TVA à régulariser sur factures non parvenues	147,6	105,8
TVA déductible	80,5	71,3
TVA sur avoirs à établir	5,2	7,6
Créances sur autres impôts et taxes	0,2	0,3
Autre Créance sur État - Dotation en Capital	-	-
Créances sur cessions d'immobilisations	60,5	28,7
Subventions à encaisser ⁽¹⁾	470,6	497,5
Subventions à appeler ⁽²⁾	494,1	405,9
Produits à recevoir sur instruments de dette	185,1	198,3
Créance sur le personnel	-	-
Fournisseurs avoirs à recevoir et avances ⁽³⁾	27,5	117,4
Autres débiteurs divers	3,2	14,2
Dont : LTF	0,1	10,8
Autres	3,1	3,5
TOTAL	1 526,5	1 544,1

(1) dont créance sur l'État subvention LGV EST soldée au 31/12/05 (154,1 M€ au 31/12/2004)

(2) dont en exploitation au 31/12/2005 : 33,6 M€ et 23,5 M€ au 31/12/2004.

(3) dont au 31/12/2005 : 18,5 M€ d'avances sur marchés LGV EST (61,3 M€ au 31/12/2004)

4.1.6.3- État des échéances des créances

CRÉANCES En millions d'euros	Montant brut au 31/12/2005	Echéances à moins d'un an	Echéances à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés :	40,7	40,7	-
Créances vis à vis de la SNCF :	963,8	963,8	-
- Avances et Avoirs à recevoir de la SNCF	46,1	46,1	-
- Factures à établir à la SNCF	297,1	297,1	-
- Créances SNCF sur subventions	7,7	7,7	-
- Créances SNCF (PHT, électricité et redevances d'infrastructure)	612,9	612,9	-
Autres créances :	1 526,5	1 526,5	-
Autres créances d'exploitation :	1 341,4	1 341,4	-
- Créances fiscales et sociales	285,5	285,5	-
- Créances sur cessions d'immobilisations	60,5	60,5	-
- Subventions à encaisser	470,6	470,6	-
- Subventions à appeler	494,1	494,1	-
- Autres	30,8	30,8	-
Autres créances sur instruments financiers :			
- Produits à recevoir sur instruments de dette	185,1	185,1	-
TOTAL	2 531,1	2 531,1	-

Le poste avances et avoirs à recevoir de la SNCF se compose de 14,6 M€ d'avances sur investissements, et de 31,5 M€ d'avoirs à recevoir. Ces derniers correspondent d'une part à des désaccords de RFF sur des factures émises par la SNCF et comptabilisées (intérêts sur compte courant Géode de 1999 pour 5,4 M€ et investissements pour 2,6 M€) et d'autre part à la convention de gestion du patrimoine 2005 pour 23,5 M€ (reçu en janvier 2006).

4.1.6.4- Provisions pour créances douteuses

Les provisions pour créances douteuses ont évolué comme suit :

PROVISIONS / CRÉANCES DOUTEUSES	Montants au 31/12/2004	Dotations 2005	Reprises 2005		Montants au 31/12/2005
			Consommées	Non utilisées	
En millions d'euros					
Provisions pour créances douteuses	4,0	3,5	-	0,8	6,7
Provisions pour PHT vis à vis de la SNCF	159,6	11,8	7,6	99,9	63,9
Dont PHT liés à l'arbitrage	140,9	8,2	7,6	87,7	53,8
Dont Intérêts	16,6	1,5	-	12,2	5,9
Dont Gares Communes	2,1	2,0	-	-	4,1
TOTAL	163,6	15,2	7,6	100,7	70,6

Les décisions rendues par la cellule d'arbitrage mise en place pour finaliser la répartition des actifs entre RFF et la SNCF ont permis de reconstituer une partie significative des produits afférents aux biens attribués à RFF.

Les décisions rendues jusqu'à fin décembre 2005 ont été prises en compte pour établir ces comptes. Les produits ainsi reconstitués s'élèvent à 102,1 M€, dont 14,4 M€ afférents à l'exercice 2005 (hors intérêts). Seuls les produits qui font l'objet d'un accord entre les deux établissements ont été pris en compte.

Ceci conduit donc RFF à reprendre 87,7 M€ de provisions relatives aux produits, auxquels s'ajoutent 12,2 M€ de reprises liées aux intérêts. Ont également fait l'objet de reprise sans contrepartie 7,6 M€ qui concernent les logements.

RFF a par ailleurs provisionné un montant de 8,2 M€ au titre des créances relatives aux produits de l'année 2005 et portant sur le périmètre non encore arbitré, auxquels s'ajoutent 1,6 M€ d'intérêts. La provision relative aux PHT s'élève ainsi à 53,8 M€ au 31 décembre 2005, plus 5,9 M€ d'intérêts.

Il existe également un litige sur les gares communes faisant l'objet d'une provision à hauteur de 4,1 M€.

Malgré les accords intervenus sur la régularisation des PHT, la SNCF refuse le règlement des factures émises par RFF au motif que ce dernier devrait lui reverser les charges afférentes aux biens lui revenant et ayant fait l'objet d'arbitrage, de décisions ministérielles ou accords amiables antérieurs. RFF accepte le principe d'un recalcul du montant de la convention de gestion du patrimoine de 1999 à 2004, mais considère que les modalités actuelles proposées par la SNCF pour ce calcul ne sont pas acceptables.

Le total des créances non contestées dans leur montant mais non réglées par la SNCF s'élevait à 35,79 M€ HT au 31 décembre 2004. Il atteint 118,6 M€ HT au 31 décembre 2005.

4.1.7- VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉES, DISPONIBILITÉS

COMPTE COURANT	31/12/2005	31/12/2004
En millions d'euros		
Valeurs mobilières de placement	286,4	104,0
TCN	221,0	40,0
O.P.C.V.M.	65,4	64,0
Instruments de trésorerie	-	1,6
Banques	1,8	36,7
Banques (comptes en euros)	1,8	36,7
Banques (comptes en devises)	-	-
TOTAL	288,2	142,4

Les OPCVM sont constitués pour la totalité de SICAV monétaires.

4.1.8- CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Intérêts sur papier commercial en devises	9,4	5,1
Intérêts sur billets de trésorerie	1,6	3,8
Soultés sur contrat d'échange de taux	51,3	50,5
Report et déports	2,0	0,4
Autres dont loyers et charges	0,4	0,5
TOTAL	64,7	60,3

4.1.9- CHARGES À RÉPARTIR

Ce poste s'analyse comme suit :

En millions d'euros	Montant brut au 31/12/2005	Dotation aux amortissements	Amortissement de la surcôte	Cumul amortissements	Montant net au 31/12/2005
Primes et frais d'émission sur opérations faites en propre	271,4	15,2	-	83,0	188,4
Frais provenant de la dette SNCF	21,4	-	-	21,4	-
Surcote décote / Portefeuille obligataire	198,0	-	3,7	195,8	2,2
TOTAL	490,8	15,2	3,7	300,2	190,6

4.1.10- TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	Dotation initiale en capital	Dotation complémentaire en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Subventions d'investissement (1)	Total
31/12/2004	856,2	8 908,5	(12 175,4)	(650,5)	5 796,0	2 734,8
Impact nouvelles normes	-	-	(8 927,4)	-	124,7	(8 802,7)
Capitaux propres au 01/01/2005	856,2	8 908,5	(21 102,8)	(650,5)	5 920,7	(6 067,9)
Report à nouveau débiteur	-	-	(650,5)	650,5	-	-
Résultat de l'exercice	-	-	-	(126,2)	-	(126,2)
Impact changement de méthode sur les engagements de retraite	-	-	(3,0)	-	-	(3,0)
Subventions d'investissement nettes sur immobilisations en service	-	-	-	-	260,6	260,6
Subventions d'investissement sur immobilisations en cours	-	-	-	-	762,0	762,0
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette	-	-	-	-	871,7	871,7
31/12/2005	856,2	8 908,5	(21 756,2)	(126,2)	7 815,0	(4 302,7)

(1) voir détail § 4.1.11

4.1.11- SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

1) Subventions sur immobilisations mises en service

TABLEAU DE PASSAGE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

En millions d'euros	31/12/2004	Augmentations	Diminutions	01/01/2005
Terrains	31,6	-	-	31,6
Terrassements de lignes	149,6	-	-	149,6
Bâtiments	88,6	-	-	88,6
Agencement des constructions	5,2	-	-	5,2
Ouvrages d'art	1 141,8	-	-	1 141,8
Voies	445,0	20,1	-	465,1
Passages à niveau	18,5	-	7,5	11,0
Electrification	147,7	27,0	-	174,7
Signalisation	259,2	83,8	-	343,0
Télécommunications	48,4	-	-	48,4
Immobilisations de fonctionnement	8,6	-	-	8,6
SOUS TOTAL	2 344,1	130,9	7,5	2 467,5
Subvention de renouvellement et mises aux normes	664,8	1,3	-	666,1
TOTAL	3 008,9	132,2	7,5	3 133,6

SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT SUR LA PÉRIODE

En millions d'euros	Montant net à l'ouverture de l'exercice	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au compte de résultat	Montant net à la clôture de l'exercice
Terrains	31,6	17,9	-	(3,5)	45,9
Terrassements de lignes	149,6	9,7	-	(3,4)	155,9
Bâtiments	88,6	20,6	-	(2,3)	106,9
Agencement des constructions	5,2	3,0	-	(1,3)	7,0
Ouvrages d'art	1 141,8	46,1	-	(18,7)	1 169,1
Voies	465,1	83,6	-	(21,2)	527,5
Passages à niveau	11,0	2,4	-	(1,6)	11,8
Electrification	174,7	88,5	-	(9,2)	254,0
Signalisation	343,0	64,1	-	(18,3)	388,9
Télécommunications	48,4	12,1	-	(6,0)	54,5
Immobilisations de fonctionnement	8,6	-	-	(2,0)	6,6
TOTAL	2 467,5	348,1	-	(87,5)	2 728,1

2) Subventions sur immobilisations en cours

Le cumul des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours est basé sur l'avancement des travaux. Ce montant est enregistré dans le poste "subventions d'investissement sur immobilisations en cours" et au niveau des capitaux propres.

Le montant des subventions appelées non encaissées au 31 décembre 2005 s'élève à 478 M€.

La subvention méritée relative à la production d'immobilisations au 31 décembre 2005 s'élève à 1 111,2 M€ contre 1 324,8 M€ fin décembre 2004 hors subvention de renouvellement et mise aux normes.

En millions d'euros

Total des subventions d'investissement appelées depuis le 1 ^{er} janvier 1997	6 109,8
Total des subventions d'investissement mises en service depuis le 1 ^{er} janvier 1997	(2 748,8)
Subventions d'investissement appelées d'avance	(272,4)
Subventions d'investissement à appeler	460,5
Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours :	3 549,2

3) Subvention de renouvellement et mises aux normes : (cf note 2.1.2.b)

La subvention perçue s'élève à 675 M€ pour 2004 et 900 M€ pour 2005.

La subvention de 675 M€ mise en service en 2004 est reprise sur 38 ans (nouvelle durée).

La subvention de 2005 est mise en service à hauteur de 573,9 M€, en date du 25/03/2005, et reprise sur une durée de 42 ans.

En millions d'euros	Montant perçu	Durée de reprise	Date de mise en service	En cours	En service reprise	Cumul	Net en capitaux propres
2004	675,0	38	01/07/04	-	675,0	26,6	648,4
2005	900,0	42	25/03/05	326,1	573,9	10,6	889,4
TOTAL	1 575,0	-	-	326,1	1 248,9	37,2	1 537,8

La quote part virée au résultat sur l'exercice s'élève à 28,3 M€

4.1.12- TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Nature	Montants au 31/12/2004	Dotations 2005	Reprises 2005		Montants au 31/12/2005
			Consommées	Non utilisées	
En millions d'euros					
Provisions pour pertes de change :					
Sur emprunts en CHF	46,0	-	44,1	1,9	-
Sur opération Charisma	0,6	-	-	0,6	-
Sur autres opérations financières	-	-	-	-	-
Provisions liées à l'émission inflation : (complément de nominal)	41,0	41,5	-	-	82,5
TOTAL Écart de conversion Actif	87,6	41,5	44,1	2,5	82,5

Nature	Montants au 31/12/2004	Changement de méthode	Dotations 2005	Reprises 2005		Montants au 31/12/2005
				Consommées	Non utilisées	
En millions d'euros						
Provisions pour risques et charges :	25,3	-	56,8	-	-	82,1
Litige informatique	-	-	-	-	-	-
Litiges liés à l'infrastructure	25,2	-	26,5	-	-	51,7
Charges sur cessions	0,1	-	-	-	-	0,1
Dépollution et risques environnementaux	-	-	30,3	-	-	30,3
Provisions pour engagements de retraites	-	3,0	-	0,3	-	2,7
Provisions pour pertes de change (Reprise du tableau ci-dessus)	46,6	-	-	44,1	2,5	-
Provision liées à l'émission inflation :	41,0	-	41,5	-	-	82,5
TOTAL Provision pour risques et charges	113,0	3,0	98,3	44,4	2,6	167,3

- La dette héritée en CHF est convertie et comptabilisée en euros sur la base du cours de couverture lié aux opérations de swaps et de change à terme conclus durant l'année 2005.
- Concernant la dette sur l'inflation, les pertes latentes sont inscrites à l'actif du bilan dans le compte "Écart de conversion actif".
- La majeure partie de la provision pour litiges liés à l'infrastructure concerne la fiscalité locale. RFF fait actuellement l'objet d'un contrôle fiscal dont les redressements ont été notifiés et sont contestés. Par mesure de prudence, l'établissement a comptabilisé une provision pour risques dans ses comptes.
- Provision pour dépollution et risques environnementaux :

RFF a mis en place deux programmes de désamiantage sur ses actifs. L'un concerne des immeubles faisant partie de son patrimoine, l'autre les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs.

Le premier programme a fait à ce jour l'objet d'une provision à hauteur de 2,2 M€. Il devrait faire l'objet d'une provision complémentaire suite à l'élaboration des dossiers techniques d'amiante. La prise de connaissance de son parc immobilier

devrait permettre à l'établissement de déterminer et chiffrer ses obligations dans ce domaine.

Le second programme conduit, sur la base de la connaissance actuelle du "parc" à traiter, soit plusieurs milliers d'installations, à enregistrer une provision de 11,6 M€.

RFF a également mis en place un programme de dépollution portant sur la décontamination ou l'élimination des appareils du domaine ferroviaire contenant du PCB. L'analyse détaillée du programme conduit sur la base de la connaissance à ce jour du "parc" à traiter à comptabiliser une provision de 16,5 M€.

Les montants comptabilisés en provision pour dépollution et risques environnementaux seront actualisés sur la base des connaissances de l'établissement lors de chaque clôture de comptes.

4. 1.13- DETTES FINANCIÈRES

Le recours au marché obligataire permet à RFF de couvrir globalement son besoin de financement à long terme. Pour faire face aux besoins de liquidités complémentaires, RFF a recours à des instruments de financement à court terme tels que les billets de trésorerie et le "commercial paper". La variété des instruments de financement à court terme utilisés par RFF lui garantit un accès à des financements liquides.

Le poste dettes financières s'analyse comme suit :

DETtes FINANCIÈRES			
En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004	Variation
	N	N - 1	N-(N-1)
Dettes SNCF :	6 848,3	8 482,2	(1 633,9)
Capital restant dû :	6 692,5	8 308,7	(1 616,2)
- Dette transférée (cours historique)	6 410,0	7 979,8	(1 569,8)
- Impact de change sur dette en CHF	-	46,0	(46,0)
- Prêts RIF	9,0	9,4	(0,4)
- Renouvellement BEI	273,5	273,5	-
Intérêts courus	155,8	173,5	(17,7)
Dettes propre :	20 878,5	19 887,8	990,7
Capital restant dû :	20 470,0	19 499,5	970,5
- Court terme	1 549,6	2 239,9	(690,3)
- Long terme			
	18 609,9	16 992,4	1 617,5
	82,5	50,2	32,3
	58,7	56,0	2,7
- Prêts RIF	169,3	161,0	8,3
- Zéro coupon			
	404,3	385,7	18,6
Intérêts courus :			
Découvert bancaires :	2,2	0,9	1,4
Dépôts et cautionnements reçus	1,9	1,7	0,2
Total Dettes (A)	27 726,8	28 370,0	(643,2)
Placements : VMP et Immob Fin. (B)	447,3	779,1	(331,8)
Dettes financière nette (A) - (B)	27 279,4	27 590,9	(311,5)

4.1.13.1- Dettes financières à court terme :

Au 31 décembre 2005, l'encours moyen des ressources financières à court terme se répartit comme suit :

- Billets de Trésorerie pour	14,5 %
- ECP pour	85,5 %

La dette à court terme levée par RFF au cours de l'année 2005 a représenté un encours moyen de 1 330 M€.

Quatre devises ont été utilisées : le dollar US, l'Euro, le Franc Suisse et la Livre Sterling.

Une ligne de 1,5 Md € de crédit syndiqué multi-devises à échéance du 29/12/2007 servant de garantie pour les programmes de billets de trésorerie et de commercial paper a été renouvelée en fin d'année 2002.

Les ressources à long terme levées par RFF durant l'année 2005 ont représenté un montant total de 1 746 M€, soit 7 opérations réalisées sur les marchés obligataires de l'Euro, du Franc Suisse et du Yen.

4.1.13.2- Dettes financières RFF :

Les tableaux ci-après présentés donnent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de RFF :

DETTE AVANT SWAP	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	À plus de cinq ans
En millions d'euros				
A - DETTE RFF :	20 470,0	1 551,9	3 927,7	14 990,4
1- Émissions Obligataires	18 920,4	2,3	3 927,7	14 990,4
Total taux fixe :	15 805,8	-	3 231,4	12 574,4
Total inflation :	2 118,3	-	-	2 118,3
Total taux variable :	996,3	2,3	696,3	297,7
EUR taux fixe	10 121,0	-	2 466,0	7 655,0
EUR inflation	2 118,3	-	-	2 118,3
EUR taux variable ^(*)	609,9	2,3	392,5	215,1
Total EUR	12 849,2	2,3	2 858,5	9 988,4
CHF taux fixe	1 087,2	-	507,9	579,3
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	1 087,2	-	507,9	579,3
GBP taux fixe	3 704,8	-	-	3 704,8
GBP taux variable	82,6	-	-	82,6
Total GBP	3 787,4	-	-	3 787,4
JPY taux fixe	281,1	-	-	281,1
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	281,1	-	-	281,1
USD taux fixe	611,6	-	257,5	354,1
USD taux variable	303,8	-	303,8	-
Total USD	915,4	-	561,3	354,1
2- T.C.N. :	1 549,6	1 549,6	-	-
Billets de Trésorerie	225,0	225,0	-	-
Euro Commercial Paper	1 324,6	1 324,6	-	-
EUR	141,0	141,0	-	-
CHF	210,1	210,1	-	-
GBP	-	-	-	-
USD	973,5	973,5	-	-
US Commercial Paper	-	-	-	-

(*) Dont Prêts R.I.F. : 58,7 M€

DETTE AVANT SWAP	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	À plus de cinq ans
En millions d'euros				
B - INTÉRÊTS COURUS :	404,3	404,3	-	-
Émissions Obligataires	404,3	404,3	-	-
Total taux fixe :	355,8	355,8	-	-
Total inflation :	43,7	43,7	-	-
Total taux variable :	4,8	4,8	-	-
EUR taux fixe	280,2	280,2	-	-
EUR inflation	43,7	43,7	-	-
EUR taux variable	2,7	2,7	-	-
Total EUR	326,6	326,6	-	-
CHF taux fixe	10,8	10,8	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	10,8	10,8	-	-
GBP taux fixe	60,4	60,4	-	-
GBP taux variable	0,9	0,9	-	-
Total GBP	61,3	61,3	-	-
JPY taux fixe	1,3	1,3	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	1,3	1,3	-	-
USD taux fixe	3,1	3,1	-	-
USD taux variable	1,2	1,2	-	-
Total USD	4,3	4,3	-	-
C - INTÉRÊTS CONSTATÉS D'AVANCE :	11,0	11,0	-	-
Billets de Trésorerie	1,6	1,6	-	-
Euro Commercial Paper	9,4	9,4	-	-
EUR	1,1	1,1	-	-
CHF	0,5	0,5	-	-
GBP	-	-	-	-
USD	7,8	7,8	-	-
US Commercial Paper	-	-	-	-

4.1.13.3- Dette SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par grandes catégories de la dette SNCF transférée :

DETTE SNCF	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	À plus de cinq ans
En millions d'euros				
A - DETTE SNCF TRANSFÉRÉE	6 692,5	1 657,8	3 099,9	1 934,8
Total taux fixe :	4 863,3	1 423,2	2 133,1	1 307,0
Total taux variable :	1 829,2	234,6	966,8	627,8
EUR taux fixe	4 557,0	1 291,8	2 133,1	1 132,1
EUR taux variable	1 483,7	234,6	966,8	282,3
<i>Dont Prêts RIF</i>	9,0	0,4	1,8	6,7
Total EUR	6 040,7	1 526,4	3 099,9	1 414,4
CHF taux fixe	306,3	131,4	-	174,9
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	306,3	131,4	-	174,9
GBP taux fixe	-	-	-	-
GBP taux variable	345,5	-	-	345,5
<i>Dont renouvellement lignes BEI</i>	273,5	-	-	273,5
Total GBP	345,5	-	-	345,5
B - INTÉRÊTS COURUS	155,8	155,8	-	-
Total taux fixe :	148,4	148,4	-	-
Total taux variable :	7,4	7,4	-	-
EUR taux fixe	144,4	144,4	-	-
EUR taux variable	6,8	6,8	-	-
Total EUR	151,2	151,2	-	-
CHF taux fixe	4,0	4,0	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	4,0	4,0	-	-
GBP taux fixe	-	-	-	-
GBP taux variable	0,6	0,6	-	-
Total GBP	0,6	0,6	-	-
TOTAL	6 848,3	1 813,6	3 099,9	1 934,8
C- SWAPTIONS	570,6	0,7	569,9	0,0
En cours	569,9	-	569,9	-
Intérêts courus à recevoir	0,7	0,7	-	-

4.1.13.4- DETTES FINANCIÈRES À LONG TERME (ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE)

Le tableau suivant présente une analyse des dettes à long terme par taux d'intérêt et permet une com-

paraison des évolutions d'un exercice à l'autre. Il prend en compte l'effet des contrats d'échanges de taux et de devises :

DEVICES	ENCOURS TAUX FIXE		TAUX MOYEN DETTE TAUX FIXE (%)		SENSIBILITÉ (*) MOYENNE DETTE TAUX FIXE (%)		ENCOURS INDEXÉ INFLATION		ENCOURS TAUX VARIABLE		ENCOURS TOTAL			
	31/12/04	31/12/05	31/12/04	31/12/05	31/12/04	31/12/05	31/12/04	31/12/05	31/12/04	31/12/05	31/12/04	31/12/05		
EUR	16 961,0	16 726,9	6,1	5,8	8,2	9,2	1 450,2	2 118,3	6 630,9	6 636,2	25 042,1	25 481,4		
RFF	12 667,2	13 649,0	-	-	-	-	1 450,2	2 118,3	3 142,2	3 153,1	17 259,6	18 920,4		
SNCF	4 293,8	3 078,0	-	-	-	-	-	-	3 488,7	3 483,1	7 782,5	6 561,1		
CHF	263,3	-	4,4	-	6,4	-	-	-	262,9	131,4	526,2	131,4		
Total :	17 224,2	16 726,9	6,1	5,8	8,2	9,2	1 450,2	2 118,3	6 893,8	6 767,6	25 568,3	25 612,9		
En % :	67,37 %	65,31 %	-	-	-	-	5,7 %	8,3 %	27,0 %	26,4 %	100 %	100 %		
(*) Sensibilité : variation relative de la valeur de la dette pour une variation de un point de base de son taux de rendement actuariel.											Encours total de la dette au : 31/12/2005		25 568,3	25 612,9
											Montants des ICNE dette propre :		385,7	404,3
											Montants des ICNE dette transférée :		173,5	155,8
											MONTANT TOTAL :		26 127,5	26 173,0

4.1.14- ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES DETTES À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

DETTES*	Montant Brut	Échéances à moins d'un an	Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	Échéances à plus de 5 ans
En millions d'euros				
DETTES D'EXPLOITATION :	506,2	506,2	-	-
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	323,4	323,4	-	-
Dettes fiscales et sociales	182,8	182,8	-	-
DETTES VIS À VIS DE LA SNCF :	1 211,3	1 211,3	-	-
Factures non parvenues de la SNCF	698,1	698,1	-	-
Avoirs à établir à la SNCF	31,5	31,5	-	-
Dettes SNCF	481,7	481,7	-	-
AUTRES DETTES :	438,0	438,0	-	-
Autres dettes d'exploitation :	303,2	303,2	-	-
Subventions appelées d'avance ⁽¹⁾	287,0	287,0	-	-
Dettes sur participation (LTF)	5,6	5,6	-	-
Autres dettes	10,6	10,6	-	-
Autres dettes sur instruments financiers :	134,8	134,8	-	-
Charges à payer sur instruments de dette	115,1	115,1	-	-
Comptes Currency SWAP	8,8	8,8	-	-
Dépôt de garantie co-latéral	11,0	11,0	-	-
TOTAL	2 155,5	2 155,5	-	-

* Hors avances et acomptes et subventions reçus sur immobilisations en cours.
(1) dont 14,6 M€ en exploitation.

4.1.15- INSTRUMENTS DE TRÉSORERIE PASSIF

Le montant de 3,6 M€ au 31 décembre 2005 correspond à des instruments de couverture du risque de taux mis en place dans le cadre d'une gestion active de la dette de RFF.

4.1.16- PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Produits constatés d'avance sur redevances d'occupation	4,1	4,4
Produits constatés d'avance sur redevances d'infrastructure	165,3	157,0
Prime d'émission des obligations	236,2	66,7
Soulttes sur contrats d'échange de taux	162,8	156,2
Reports/Déports	3,7	0,4
TOTAL	572,0	384,7

4.2- COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RÉSULTAT

4.2.1- VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'EXERCICE

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Redevances d'utilisation des infrastructures	2 182,5	2 129,7
Électricité	165,3	146,1
Prestations complémentaires d'électricité	91,5	95,7
Prestations complémentaires	14,5	14,3
Produits hors trafic	35,7	37,9
Produits relatifs aux installations terminales embranchées	13,5	13,6
Produits de redevances d'occupation facturation directe	54,4	45,2
Ventes de vieilles matières	28,9	23,7
Autres produits des activités annexes	8,9	5,8
TOTAL	2 595,3	2 511,9

4.2.2- RÉMUNÉRATION VERSÉE AU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DÉLÉGUÉ

Les objectifs et principes de gestion du réseau ferré national sont définis dans l'article 11 du décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF.

Ainsi, la SNCF assure trois grandes missions pour le compte de RFF :

1. l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit "graphique de circulation",
2. la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations,
3. la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au

fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

En application de l'article 15 du décret précité, la rémunération de la SNCF est définie sur une base forfaitaire pour chacune des trois catégories de missions.

À cela s'ajoute la convention de gestion du patrimoine d'un montant de 74,6 M€ pour l'année 2005. Ce montant est ajusté sur la base des décisions d'arbitrage rendues à la date d'établissement des comptes.

Pour la première année en 2005, les quais font l'objet d'une convention distincte de la convention de gestion du patrimoine. Elle est en cours de négociation. Son montant est estimé à 35,3 M€.

4.2.3- ACHAT ET RECOUVREMENT DE PRESTATIONS RELATIVES A L'ÉLECTRICITE DE TRACTION

1- Le processus contractuel en cours est le suivant :

Ce processus recouvre conformément aux textes relatifs à l'électricité trois aspects :

a) Achat de fourniture : RFF propriétaire des Installations Fixes de Traction Électrique (sous stations et caténaires), contractualise en vertu d'un contrat signé le 11 mars 2004, auprès d'EDF - Entreprises (effet au 1/03/2004) :

- L'énergie électrique consommée dans ses installations sous forme de pertes par effet Joule, survenant lors :
 - de la transformation par les sous stations de l'énergie Haute Tension achetée par la SNCF et plus généralement par les entreprises ferroviaires, en énergie de traction,
 - du transport de l'énergie de traction, de la sous station aux pantographes des trains au travers des caténaires,
- la part d'énergie consommée par les installations de sécurité du réseau ferré national raccordées en aval des sous stations.

b) Responsable d'équilibre : en vertu du même contrat, EDF – Entreprises assure à RFF la fourniture de la consommation d'ajustement pour l'ensemble du système ferroviaire ("Responsable d'équilibre").

c) Transports de l'électricité : RFF contracte avec RTE (508 contrats) et EDF-ARD (20 contrats) pour le transport, sur les réseaux publics Haute Tension en amont des sous stations (400 à 15 kV), de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire.

2 - L'ensemble des prestations exécutées dans le cadre contractuel rappelé ci-avant ont représenté une charge de 165,3 M€ pour l'année 2005 (compte tenu d'une CSPE annuelle plafonnée à 0,5 M€, selon la tarification publiée au JO à fin Mars 2004).

Les charges de l'exercice sont réparties mensuellement sur les utilisateurs du Réseau Ferré National au prorata de leurs trafics sous la forme d'une Redevance Complémentaire pour le Transport de l'Électricité (RCTE) proportionnelle au parcours réalisé et dépendante des profils des trains. Une régularisation est opérée tous les trimestres. Le montant total enregistré en produit par RFF au titre de l'année 2005 s'élève à 165,3 M€.

Rappelons que la loi de finances rectificative du 31 décembre 2004 apporte, en son article 118, une modification significative de l'article 5 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 traitant du recouvrement de la CSPE auprès des acteurs du monde ferroviaire. En application de ce texte, le plafonnement annuel à 500 000 € de la CSPE est applicable, à dater du 1^{er} janvier 2004, tant aux entreprises ferroviaires visées au deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n°2000-108 qu'aux entreprises relevant du quatrième alinéa de l'article 22 de cette même loi, pour l'électricité consommée en aval des points de livraison.

4.2.4- CHARGES DE PERSONNEL

Rémunération directe

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Salaires	27,9	22,7
Charges sociales	12,2	9,9
TOTAL	40,0	32,6

Le coût relatif au personnel mis à disposition a été comptabilisé dans le poste "Autres achats externes".

En millions d'euros	31/12/2005	31/12/2004
Personnel mis à disposition	10,1	9,9

Effectifs et masse salariale

Au 31 décembre 2005, l'effectif est de 691 agents RFF, dont 32 fonctionnaires détachés et 95 agents mis à disposition (dont 86 agents par la SNCF, 6 agents pour la RATP, 1 agent du Crédit Foncier, 1 agent de GDF et 1 agent de Prorail). Pour rappel au 31/12/2004 l'effectif s'élevait à 588 agents.

La masse salariale de la période s'élève à 27,9 M€. Pour l'année 2005, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 456 439 € pour un effectif moyen de 11 personnes.

4.2.5- RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La plus value dégagée sur les cessions d'actifs se monte à 122,6 M€ à comparer à 71,7 M€ pour l'année 2004. Le produit des cessions s'élève à 152,2 M€ contre 95,7 M€ en 2004. Les deux principales cessions représentent 61 % des produits : il s'agit d'une cession à Paris Batignolles au profit de la ville de Paris et du département de Paris et, à Paris Place de Rungis au profit de la SEMAPA.

5 ENGAGEMENTS HORS BILAN

5.1- ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

RFF est exposé aux risques de marché liés à la gestion du coût de sa dette. Sur la base d'une analyse de son exposition générale aux risques, essentiellement liés aux fluctuations des taux d'intérêt et des cours de change, RFF utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son Conseil d'Administration, avec pour objectif d'optimiser le coût de son financement.

Gestion de la dette long terme :

Répartition taux fixe, taux variable, indexée inflation :

RFF gère une position structurelle taux fixe / taux variable en euros afin de réduire le coût de sa dette, et utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échanges de taux d'intérêt (contrats d'échanges de taux d'intérêt, option sur contrats d'échange de taux d'intérêt) dans le cadre des limites fixées par le Conseil d'Administration.

Gestion des échéances à court terme de la dette long terme transférée en CHF :

RFF couvre le risque de change sur les échéances à court terme de la dette long terme transférée en CHF au moyen d'achats à terme dans le cadre d'une stratégie d'optimisation de la dette en CHF.

RFF vient de convertir au 30 juin 2005 une partie (62 %) des échéances à long terme (2015 et 2016) de la dette long terme transférée en CHF au moyen de swaps de couverture de change et de taux.

Gestion des risques de signature et de contrepartie :

Le risque de signature :

Les limites de risque de signature concernent les risques encourus par RFF au titre de ses placements sur certificats de dépôt, billets de trésorerie et papier commercial. Ces limites sont fixées en montant notionnel. Les contreparties doivent avoir un rating au moins égal à A1 / P1 et l'encours maximum est limité à 305 M€ par contrepartie (sauf CDC IXIS Capital Market à 762 M€). Les dépositaires d'OPCVM sont appréciés de la même manière.

Le risque de contrepartie :

Les risques encourus par RFF vis à vis de ses contreparties sont liés à l'utilisation d'instruments négociés de gré à gré. Ils correspondent au risque de défaut de la contrepartie aux échéances d'un contrat en cas d'écart favorable pour RFF.

RFF évalue ces risques en valorisant au prix de marché les engagements qu'il détient sur les contreparties préalablement autorisées.

RFF a mis en place un contrat de remise en garantie avec l'ensemble de ses contreparties. La remise en garantie se déclenche dès que la contrepartie voit sa notation passer en dessous de AA- / Aa3. Est prise en compte la notation attribuée par au moins deux des trois agences de notations suivantes : Fitch-IBCA, Moody's, Standard & Poor's.

Montant notionnel des instruments financiers dérivés :

Les contrats ou montants notionnels présentés ci-dessous ne représentent pas les montants à payer ou à recevoir et par conséquent ne représentent pas le risque encouru par RFF lié à l'utilisation des instruments dérivés :

I - MARCHÉ À TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS				
En millions de devises			31/12/2005	31/12/2004
INSTRUMENTS DE TAUX D'INTÉRÊT :				
De gré à gré :				
Opérations fermes de couvertures :				
Échanges de taux en EUR :				
Micro-couverture	< 1 an		1 303,0 EUR	1 063,8 EUR
	de 1 à 5 ans		1 365,8 EUR	2 668,8 EUR
	> 5 ans		2 538,7 EUR	2 538,7 EUR
Macro-couverture	< 1 an		-	1 500,0 EUR
	de 1 à 5 ans		100,0 EUR	-
	> 5 ans		-	100,0 EUR
Échanges de taux en devises :				
Micro-couverture	< 1 an		202,8 CHF	202,8 CHF
	de 1 à 5 ans		-	202,8 CHF
	> 5 ans		-	-
Contrats de cap en EUR				
Micro-couverture	< 1 an		-	-
	de 1 à 5 ans		-	-
	> 5 ans		124,7 EUR	124,7 EUR
Macro-couverture	< 1 an		-	-
	de 1 à 5 ans		-	-
	> 5 ans		-	-
Contrats de floor en EUR				
Micro-couverture	< 1 an		-	-
	de 1 à 5 ans		-	-
	> 5 ans		-	-
Macro-couverture	< 1 an		-	-
	de 1 à 5 ans		-	-
	> 5 ans		-	-
II - LES OPÉRATIONS EN DEVISES				
OPÉRATIONS DE COUVERTURES NÉGOCIÉES DE GRÉ À GRÉ :			31/12/2005	31/12/2004
Change à terme contre EUR :				
	< 1 an		533,9 CHF	340,0 CHF
			-	27,0 GBP
			1 171,0 USD	727,0 USD
	de 1 à 5 ans		-	-
	> 5 ans		-	-
Swaps de devises contre EUR :				
	< 1 an		-	100,0 GBP
	de 1 à 5 ans		800,0 CHF	800,0 CHF
			655,0 USD	555,0 USD
	> 5 ans		1 171,0 CHF	600,0 CHF
			2 616,3 GBP	2 616,3 GBP
			37 000,0 JPY	17 000,0 JPY
			450,0 USD	550,0 USD
Options de change contre EUR :				
	< 1 an		-	-
	de 1 à 5 ans		-	398,8 CHF
	> 5 ans		-	-
III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN				
ENGAGEMENT DE FINANCEMENT :				
Engagements reçus :				
	Emprunt syndiqué multidevises		1 500,0 EUR	1 500,0 EUR
	Emprunt Région Ile-de-France		3,4 EUR	2,9 EUR

La nouvelle ligne mise en place le 18 décembre 2002 pour 1 500 M€ et d'une maturité de cinq ans n'a pas fait l'objet de tirages au 31 décembre 2005.

Un swap de préouverture d'un montant de 100 M€ négocié en 2005 a été affecté à la couverture du programme d'émissions 2006 (validé par le Conseil d'Administration de RFF du 16/12/2005).

5.2- ENGAGEMENTS DE RETRAITE

Les engagements en matière d'indemnités de départ en retraite ne sont plus dorénavant en hors bilan mais sont comptabilisés en provision pour engagements de retraite.

L'engagement de retraite au bilan d'ouverture d'un montant de 2 957 758 euros a été comptabilisé par le compte de report à nouveau.

La variation de l'année 2005 d'un montant de 294 503 euros a été comptabilisée par le compte de reprise de provision d'exploitation.



RAPPORT GÉNÉRAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, des Finances et du Budget, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2005 sur :

- le contrôle des comptes annuels de Réseau Ferré de France, 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.

OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; 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.

Nos travaux nous amènent à formuler une réserve sur le fait qu'il existe d'importantes divergences au 31 décembre 2005 entre RFF et la SNCF en ce qui concerne la dévolution de certains biens immobiliers et sur les produits hors trafics se rattachant à ces derniers. Cette situation conduit RFF à s'aligner sur le montant proposé par la SNCF par le biais d'une provision dont le cumul s'élève à M€ 59,8 au 31 décembre 2005. Les informations disponibles ne nous permettent pas de nous prononcer sur le montant de la provision figurant dans les comptes au 31 décembre 2005.

Sous la réserve ci-dessus précisée, 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 Réseau Ferré de France à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes suivantes de l'annexe aux comptes annuels :

- 3.1.1, 3.1.2 et 3.1.3 relatives au changement de méthode lié à l'application du règlement CRC 2002-10 concernant les immobilisations,
- 4.1.6.4 relative, d'une part, au règlement des créances non réglées par la SNCF concernant les produits hors trafic et d'autre part, aux demandes faites par celle-ci quant à la prise en compte par RFF de charges locatives supplémentaires sur les biens qui lui sont dévolus,
- 4.1.12 relative aux provisions pour dépollution et risques environnementaux,
- 4.2.2 relative aux flux financiers avec la SNCF qui sont déterminés dans les conditions définies par les textes qui ont créé RFF.

JUSTIFICATION DES APPRÉCIATIONS

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification des appréciations, nous vous informons que les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus, ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués et les estimations significatives retenues notamment en ce qui concerne :

- L'incidence de la mise en application du règlement CRC 2002-10
- L'évolution des litiges avec la SNCF quant à la dévolution de certains actifs et aux produits hors trafic,
- La détermination des provisions pour risques et charges.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

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'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport d'activité du conseil d'administration et dans les documents sur la situation financière et les comptes annuels.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine,
le 7 avril 2006

SALUSTRO REYDEL
Membre de KPMG International



Philippe Arnaud
Associé

Les commissaires aux comptes
PRICEWATERHOUSECOOPERS Audit



Jean Louis Rouvet
Associé



Catherine Sabouret
Associée

<http://www.rff.fr>

Sont consultables sur le site Internet de RFF

- le rapport d'activité 2005
- le rapport sur le développement durable
- le rapport 2005 du Président au conseil d'administration

Edité en juillet 2006

Contact :

DIRECTION DE LA COMMUNICATION DE RFF

Tél : 33 (0) 1 53 94 30 10

Fax : 33 (0) 1 53 94 38 10

Conception et réalisation :

POLYNÔME COMMUNICATION

RCS Nanterre B398 289 629

Impression :

COLIN FRÈRES

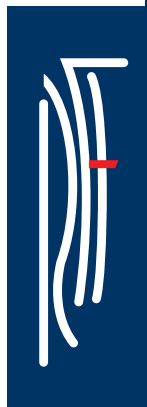
Imprimé en France

Crédits photos :

COUVERTURE : P. Routier (photo de fond) • J-J

D'Angelo, P. Fraysseix, P. Giraud (bandeau vertical)

INTÉRIEUR : RFF/CAPA C. Sasso : p.1, 2, 4, 8, 20,
26, 59



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13 – France
Tél. : 33 (0) 1 53 94 30 00
Fax. : 33 (0) 1 53 94 38 00
www.rff.fr