

David Azéma
Directeur général délégué
Stratégie & Finances SNCF

1.2 **“Le recul de la marge
opérationnelle révèle
la fragilité des modèles
économiques de plusieurs
branches de SNCF.”**

“Si les résultats 2009 démontrent une certaine capacité de résistance du groupe SNCF, ils révèlent aussi des problèmes de fond, à résoudre d’urgence pour atteindre nos ambitions stratégiques.

Un portefeuille d’activités équilibré

Au 1^{er} janvier 2010, le groupe SNCF est constitué de cinq branches, qui ont chacune leur environnement concurrentiel spécifique et leur modèle économique propre.

SNCF Infra assure l’entretien des infrastructures et l’exploitation du réseau essentiellement pour le compte de RFF, dans le cadre notamment d’une convention de gestion.

SNCF Proximités, spécialiste du transport public local et régional tous modes, exerce son activité dans le cadre de contrats avec les Autorités Organisatrices et les conseils régionaux, et pour Keolis avec les agglomérations et les collectivités publiques étrangères. Ces deux branches de service public sont les moins sensibles à la conjoncture. Leur modèle économique réside principalement dans la qualité du contrat, sa capacité de résistance aux aléas et dans la maîtrise des coûts de production.

SNCF Voyages est l’opérateur ferroviaire longue distance et grande vitesse en France et en Europe.

SNCF Geodis assure le transport de marchandises et la logistique de bout en bout dans le monde. Les clients de ces deux branches sont les consommateurs finaux, voyageurs (privés-loisirs ou professionnels) et chargeurs de fret, ce qui rend ces activités plus sensibles à la conjoncture et directement dépendantes de la demande des clients finaux.

Gares & Connexions, cinquième et dernière branche née en avril 2009, assure la gestion, l’exploitation et le développement des 3 000 gares françaises.

Une activité régulée, dont les ressources proviennent principalement des redevances payées par les transporteurs, avec un niveau de marge normé et une rentabilité stable. Le tout constitue un portefeuille équilibré et stratégiquement pertinent de cinq métiers diversifiés et porteurs.

Résistance dans la crise

En 2009, le chiffre d’affaires des branches ‘conventionnées’ progresse, de 6,7 % pour SNCF Infra et 3,8 % pour SNCF Proximités. Pour les activités en prise directe avec le marché, la situation est plus délicate. SNCF Voyages enregistre un recul d’activité de 1,3 %, en rupture avec la croissance des années précédentes, bien que sans commune mesure avec le recul du secteur aérien. SNCF Geodis subit une chute de 8,1 %, dans la moyenne du secteur du transport de marchandises très touché par la crise.

Au total, le chiffre d’affaires du groupe affiche une baisse modérée de 1,2 % par rapport à 2008. La marge opérationnelle, indicateur véritable de la performance économique, atteint 1 688 millions d’euros, soit 6,8 % du chiffre d’affaires, contre 4,7 % au premier semestre 2009, démontrant que, sur le deuxième semestre, les mesures d’adaptation et d’économies prises dès le premier trimestre ont porté leurs fruits. Cette marge opérationnelle est cependant en recul sensible par rapport à 2008 où elle s’élevait à 10,3 % du chiffre d’affaires. Ce recul révèle, au-delà de la crise, la fragilité des modèles économiques de plusieurs branches du groupe.





Des difficultés structurelles à résoudre d'urgence

Les résultats de 2009 soulignent cruellement plusieurs faiblesses structurelles longtemps masquées par les bénéfices de l'activité TGV : le déficit chronique de l'activité Fret SNCF et le manque de rentabilité de la convention de gestion avec RFF. Ces deux difficultés ont conduit à déprécier les actifs de ces deux activités à hauteur de 721 millions d'euros pour Fret SNCF et de 245 millions pour SNCF Infra, amputant le résultat 2009 d'1 milliard d'euros mais également l'opération de trains d'aménagement du territoire déficitaire et l'insuffisante rémunération du capital des opérations de la branche SNCF Proximités. Si l'activité TGV permettait jusqu'ici de colmater les brèches dans les autres activités, elle ne peut aujourd'hui plus faire face à ses propres investissements. Il devient donc urgent de résoudre les problèmes de fond et de réviser l'ensemble du schéma économique historique de SNCF fondé sur le financement par l'activité TGV de la plupart des besoins du groupe.

Les ambitions du groupe confirmées

En dépit de la crise et de ces difficultés structurelles, SNCF maintient son ambition d'être un groupe de services multimodaux d'envergure internationale avec un choix équilibré de métiers autour du cœur ferroviaire. Le cap stratégique est confirmé, mais le scénario financier devra tenir compte de la conjoncture présente et à venir et s'appuyer sur un règlement volontariste de l'ensemble des faiblesses structurelles identifiées.

“Après le train, le tramway, le bus et le métro, SNCF développe aussi l'autopartage, le covoiturage et le vélo pour faciliter le voyage de porte à porte.”

Saisir les opportunités nouvelles

La concurrence est là et va s'amplifier. Pour compenser les pertes de parts de marché inévitables et tirer plein parti de son potentiel, SNCF entend s'appuyer sur la pertinence de son rôle historique au service des collectivités, des voyageurs et des chargeurs pour se renforcer et se développer. Fort de son socle ferroviaire, SNCF élargit l'offre des services de la mobilité pour les personnes et les marchandises, accélère l'innovation et souhaite entreprendre un développement volontariste au-delà des frontières.

Autour du ferroviaire

Pour renforcer l'attractivité du train, SNCF complète son offre et invente le transport porte-à-porte en élargissant son champ de compétences à d'autres modes. Après le train, le tramway, le bus et le métro, le groupe développe l'autopartage, le covoiturage et le vélo pour faciliter l'accès à la gare, la correspondance et le voyage jusqu'à la destination finale. Ses solutions logistiques associent le maritime, le rail et la route dans un transport de bout en bout à l'échelle internationale, qui garantit aux chargeurs la flexibilité, la distribution fine et l'empreinte carbone minimale. Le schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises prévoit de doubler les trafics de transport combiné en 10 ans, et de déployer quatre autoroutes ferroviaires d'ici à 2015. SNCF a tout pour devenir un opérateur multimodal compétitif et exemplaire.

À l'international

L'ouverture du territoire français à la concurrence et la fin annoncée du statut de monopole incitent SNCF à accélérer son offensive européenne et internationale. SNCF Voyages veut doubler son chiffre d'affaires à l'international en quatre ans, en partenariat avec les autres opérateurs européens. L'acquisition de la plate-forme logistique d'IBM dote SNCF Geodis d'une offre de pilotage de la 'supply chain' à l'échelle mondiale. L'intégration de Keolis et d'EFFIA fait de SNCF Proximités la première branche du groupe, avec plus de 10 milliards d'euros (E*) de chiffre d'affaires attendus à fin 2010, et son premier moteur de croissance de l'Europe aux États-Unis et à l'Australie. La notoriété des ingénieries de SNCF sert les intérêts nationaux dans le monde. Les projets de transport urbain fleurissent du Danemark à la Chine, alors même que les projets de lignes à grande vitesse gagnent l'Arabie saoudite et les États-Unis.

Dans la concurrence

La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) adoptée en septembre 2009 introduit un régulateur dans le paysage ferroviaire français. L'ARAF, Autorité de régulation des activités ferroviaires, est chargée de veiller 'au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients de transport ferroviaire'.

* Estimation.



Dans ce cadre, deux missions clés de SNCF ont été confirmées, la gestion des gares et celle des trafics, à la condition de garantir l'accès équitable et transparent de tous les opérateurs au réseau. Pour ce faire, la gestion des 3 000 gares françaises est confiée à une nouvelle branche autonome et distincte, Gares & Connexions, et une Direction de la Circulation Ferroviaire indépendante regroupe les 14 400 agents spécialisés de SNCF Infra, horairistes, régulateurs et aiguilleurs.

Côté fret ferroviaire, ouvert depuis 2006, les nouveaux entrants détenaient fin 2009 16 % du marché. Les trafics voyageurs internationaux sont libéralisés depuis le 13 décembre 2009, et seule la compagnie Trenitalia a annoncé, pour le moment, son intention de faire circuler des trains à grande vitesse sur des relations Italie-France. L'ouverture du transport ferroviaire régional et des relations à grande vitesse intérieures est en débat, tant au niveau national que communautaire.

La condition pour atteindre nos objectifs stratégiques : régler les foyers de pertes structurels et faire face aux nouveaux enjeux

Maîtriser les comptes du groupe est la priorité de 2010. Les frais de structure sont revus à la baisse, notamment en rognant sur le train de vie de l'entreprise, et les investissements sont placés sous forte contrainte. Tout est mis en œuvre pour optimiser la performance d'exploitation et améliorer la position de trésorerie.

Restaurer la situation financière de chaque branche est l'urgence.

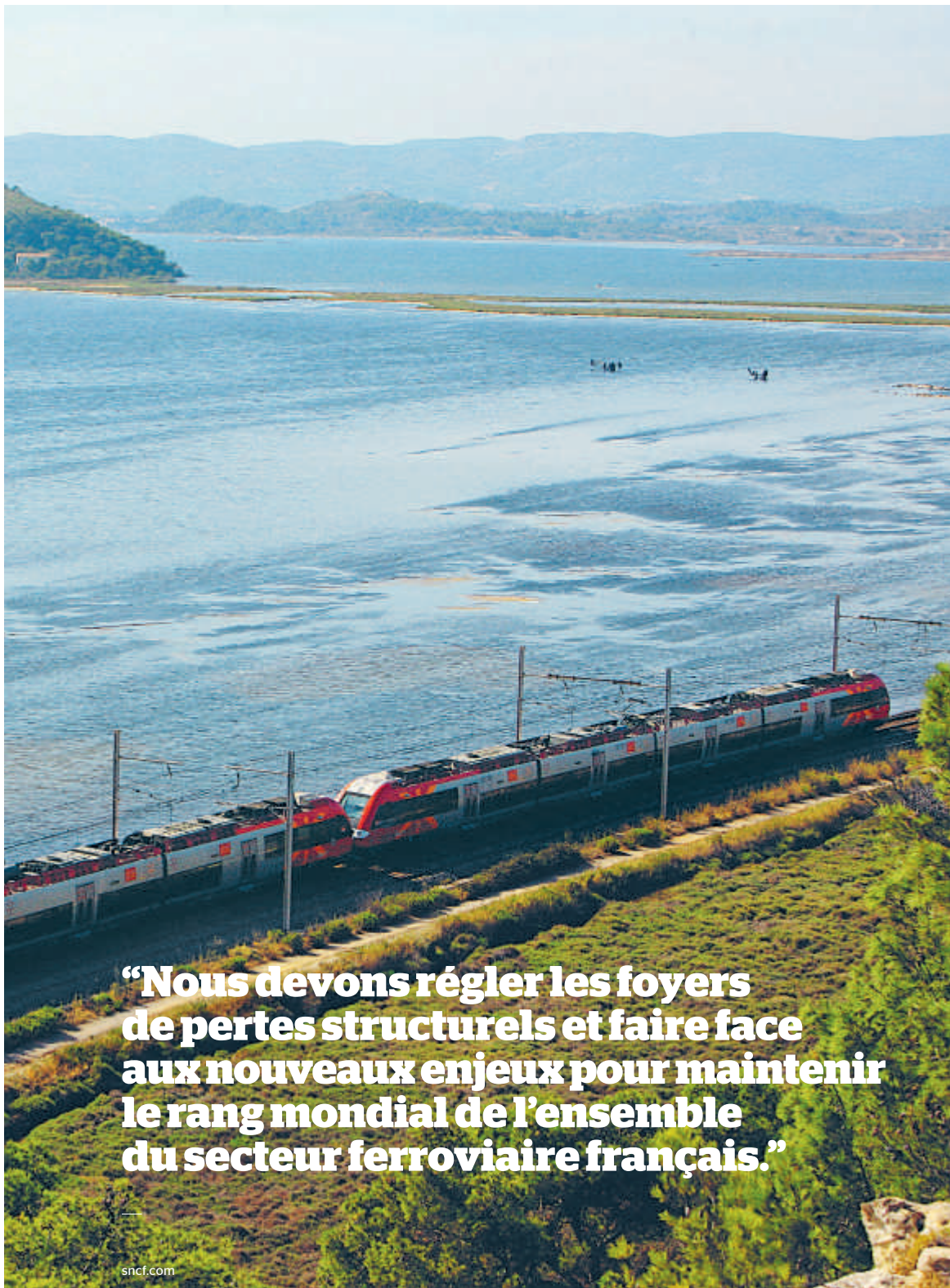
La renégociation de la convention de gestion avec RFF doit créer un cadre profitable pour SNCF Infra. Le conventionnement des trains Intercités dans une logique d'aménagement du territoire est engagé.

L'adaptation du modèle de SNCF Voyages et le niveau raisonné des péages conditionnent l'avenir de TGV. Ils doivent être débattus.

Réussir la transformation de Fret SNCF est, dans ce cadre, un enjeu clé pour mettre fin à une situation d'hémorragie financière que connaît cette activité.

Anticiper les effets de l'ouverture du marché régional est le quatrième chantier de SNCF. Attentif aux réflexions de la commission des parties prenantes sur les conditions de l'ouverture à la concurrence des transports régionaux ferroviaires de voyageurs (Commission Grignon), chargée de définir les futures règles du jeu en matière sociale, le groupe s'attache à défendre l'équilibre économique de la branche SNCF Proximités, désormais la plus importante de l'entreprise.

Mener à bien ces quatre chantiers est la condition pour saisir les opportunités nouvelles. Ces évolutions sont également nécessaires en vue de l'arrivée de la concurrence sur l'ensemble des marchés de SNCF et pour maintenir le rang mondial de l'ensemble du secteur ferroviaire français. »



“Nous devons régler les foyers de pertes structurels et faire face aux nouveaux enjeux pour maintenir le rang mondial de l’ensemble du secteur ferroviaire français.”

Tableau de synthèse organisation du groupe SNCF



SNCF Infra

Exploitation et gestion du réseau

Direction de la Circulation
Ferroviaire

Travaux et maintenance

Ingénierie

Systra
Inexia
SNCF International



SNCF Proximités

TER

Transilien
Intercités
Chemins de Fer de la Corse

Keolis

EFFIA



SNCF Voyages

Transporteurs

TGV
Eurostar
Thalys
Elipsos
Lyria
Artesia
iDTGV
Téoz

Distribution

voyages-sncf.com
Rail Europe
Sysraildata
RailSolutions
RésaRail 2000



SNCF Geodis

Geodis

Transports
ferroviaires
de marchandises

Gestion d'actifs



Gares & Connexions

Gestion et développement
des gares

3000 gares voyageurs

Groupe AREP

Groupe A2C

Parvis

SNCF Infra, la transformation industrielle

—
Simplifier l'organisation, redéfinir le modèle économique
et développer l'excellence des ingénieries :
SNCF Infra entend participer au grand retour
du ferroviaire en France et dans le monde.
—

D'ici à 2020, l'État
envisage la construction
de plus de 2 000 kilomètres
de lignes à grande vitesse.



Infrarail assure l'approvisionnement
du chantier de la LGV Rhin-Rhône,
soit 1 600 trains attendus avec une fiabilité
proche de 100 %.



SNCF Infra Faits & chiffres 2009

5,1
milliards
d'euros de chiffre d'affaires

53 000
agents

30 000
kilomètres
de lignes en exploitation commerciale, à entretenir

Mobilisation exemplaire

Le 24 janvier 2009, la tempête Klaus frappe le Sud-Ouest. Plus de 1 000 agents de toutes les régions sont mobilisés dès les premières heures après la tempête pour dégager les voies, rétablir l'alimentation électrique et remettre en service les 1 500 km de lignes endommagées.

À grande vitesse au Maroc

L'assistance au maître d'ouvrage de la première ligne à grande vitesse marocaine reliant Tanger à Kenitra (au nord de Rabat), soit 200 km de voies, mobilise une soixantaine d'experts de SNCF International et d'Inexia pour plus de six ans.

Expertise de pointe

Le Département des Ouvrages d'art de l'Ingénierie remporte le contrat d'inspection pour cinq ans des plus grands ponts routiers de France : le pont de Normandie, qui a la plus grande portée haubanée avec des pylônes de 200 m de haut, et le pont de Tancarville, qui a la plus grande portée suspendue.

Impact en Ile-de-France

100 millions d'euros de travaux réalisés en deux ans dans le cadre du programme d'amélioration de la régularité (Impact). Mission accomplie et premiers gains de performance sur le réseau Transilien : une diminution de 13 % du nombre d'incidents pour cause d'infrastructure et de 16 % des trains touchés.

Bonnes pratiques à l'échelle européenne

À l'initiative de SNCF Infra, une étude comparative des approches de maintenance a été réalisée entre SNCF et cinq gestionnaires d'infrastructures européens. Le partage des conclusions inaugure un nouveau mode de collaboration au profit de l'excellence du système ferroviaire européen.

CCR, grande première

Le projet de Commande Centralisée du Réseau (CCR), lancé par RFF, regroupera les aiguilleurs et les régulateurs en quelques centres stratégiques du réseau. Ce projet à long terme a connu une première concrétisation en 2009 avec l'inauguration du bâtiment de la CCR de Dijon.

Pierre Izard
Directeur général
SNCF Infra



2.1 **“Les perspectives de développement de SNCF Infra n’ont jamais été aussi fortes.”**



“Croissance des travaux, mise en concurrence, arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires et crise des contrats : SNCF Infra a vu ses repères bouleversés ces dernières années.

Le retour du ferroviaire s'accélère

Respectueux de l'environnement, incontournable pour accélérer les échanges et désengorger les villes, le ferroviaire a le vent en poupe partout dans le monde. En France, les moyens engagés dans la régénération du réseau sont spectaculaires : 13 milliards d'euros d'ici à 2014. L'engagement national pour le fret ferroviaire prévoit la création de quatre autoroutes ferroviaires d'ici à 2015, et l'État envisage la construction de plus de 2 000 km de lignes à grande vitesse d'ici à 2020. Dans le monde, les projets de transport urbain fleurissent de l'Europe au Moyen-Orient et à l'Asie. Les projets de lignes à grande vitesse rétrécissent l'Europe, gagnent l'Arabie saoudite et bientôt le continent américain. Les perspectives de développement de SNCF Infra n'ont jamais été aussi fortes. À nous de les saisir !

La nouvelle Infra a de beaux jours devant elle

La notoriété des ingénieries de SNCF Infra nous précède dans le monde et auprès des grandes entreprises de BTP qui nous sollicitent pour travailler à leurs côtés dans des groupements. Notre filiale Inexia a ainsi vu son chiffre d'affaires progresser de 23 % en 2009. La nouvelle organisation mise en place le 1^{er} janvier 2010 au cœur de nos trois grands métiers - circulation ferroviaire, maintenance du réseau et ingénierie - va raccourcir les circuits de décision et laisser plus d'initiative aux dirigeants de terrain pour piloter et optimiser leur production.

La mise en place de nouveaux contrats avec RFF est un chantier vital

Les grands contrats qui nous lient à RFF seront renégociés en 2010. Les sujets à traiter sont nombreux, de la productivité aux investissements, et du temps imparti pour les interventions à leur rémunération au juste prix. Le rétablissement durable de notre équation économique en dépend. Il est vital pour notre branche. Nous cherchons ainsi avec RFF à créer un partenariat pluriannuel, industriel et économique, au service de la performance du réseau.”

2009

L'année des chantiers

La rénovation du réseau s'accélère. SNCF Infra mène un nombre record de chantiers, tout en finalisant sa mutation interne pour être plus performante au quotidien et impartiale dans le nouveau contexte concurrentiel.

Un volume de production en hausse

Le volume des travaux de rénovation du réseau augmente pour atteindre 1,3 milliard d'euros en 2009. Les plans rail Midi-Pyrénées et Limousin font des émules, comme le plan rail Auvergne. Le chantier de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dope le chiffre d'affaires. Le programme Impaqt, soit 100 millions d'euros sur deux ans, s'achève et contribue à l'amélioration de la régularité en Ile-de-France. Les filiales d'ingénierie multiplient les succès. Inexia, impliquée au sein de groupements d'entreprises dans la construction de la LGV Rhin-Rhône, remporte une mission d'assistance sur le projet de la première LGV marocaine au côté de SNCF International. Systra s'illustre avec la mise en service du métro de Dubaï et remporte, entre autres, la maîtrise d'œuvre de la première ligne du tramway de Casablanca (29 km et 50 stations). Au total, le chiffre d'affaires de la branche progresse de + 6,7 % à 5,1 milliards d'euros.

Des chantiers phares

De l'inauguration du Technicentre de Lyon au relèvement de la vitesse à 220 km/h entre Brest et Rennes,

en passant par l'inauguration du premier poste d'aiguillage nouvelle génération à Longueau, SNCF Infra a réalisé plus de 1 000 chantiers en 2009. Deux exemples. Pour désengorger le sillon alpin, un chantier colossal de trois ans qui permet d'augmenter le trafic TER sur l'axe Valence-Chambéry via Grenoble, comptez 220 000 heures de travail, plus de 500 trains de matériels et la mobilisation de tous les savoir-faire de SNCF Infra pour mener à bien la première phase, des études jusqu'à la mise en service dans des délais serrés et à coût maîtrisé.

Infrarail assure l'approvisionnement du chantier de la LGV Rhin-Rhône, soit 1 600 trains attendus avec une fiabilité proche de 100 %. À fin 2009, 409 000 t de ballast, 191 350 traverses en béton et 235 200 m de rails ont été livrés dans les délais fixés. Le 1 000^e train de matériaux, arrivé à la base de travaux de Villersexel le 1^{er} décembre 2009, a symbolisé la performance de la chaîne logistique d'Infrarail et l'engagement de SNCF auprès du maître d'ouvrage RFF pour réussir le chantier de la future ligne à grande vitesse.

Sous le signe de l'industrialisation

Pour absorber la charge des travaux de régénération, la massification de la maintenance est étendue à 14 700 km de lignes en 2009, contre 9 600 km en 2008. Le regroupement des opérations de maintenance par grands tronçons et sur des plages travaux de quelques semaines améliore la performance



1 | SNCF Infra a décidé de recruter 1000 ingénieurs en cinq ans.

2 | 100 millions d'euros de travaux pour améliorer les infrastructures d'Ile-de-France.

3 | À fin 2009, 409 000 tonnes de ballast, 191 350 traverses en béton et 235 200 mètres de rails ont été livrés en temps et en heure.

de la production, mais nécessite une planification renforcée pour garantir la disponibilité des équipes, du matériel et des matériaux. L'enjeu est maintenant de mieux répartir la capacité du réseau entre les besoins de sillons des entreprises ferroviaires utilisatrices et les plages nécessaires à l'entretien et aux travaux, tout en simplifiant les horaires. Dans cette optique, RFF mène avec SNCF Infra un travail de planification stratégique par axe. Dès 2009, cinq axes sensibles ont été identifiés au vu de la forte demande de travaux et de sillons, comme Nîmes-Narbonne-Perpignan ou Marseille-Vintimille.

Une organisation claire et efficace

La fin de l'année 2009 voit l'aboutissement de deux ans de réorganisation et de simplification de la branche SNCF Infra. L'Ingénierie développe la conduite de projets, de la conception à la réalisation des chantiers avec ses entités d'ingénierie réparties dans l'Hexagone, et renforce son expertise d'intégrateur du système ferroviaire. Trois Territoires de Production pilotent la maintenance et les travaux sur le réseau en lien direct avec les établissements de leur périmètre. Enfin, la nouvelle Direction de la Circulation Ferroviaire, entité indépendante au sein de SNCF Infra, est chargée d'assurer la gestion opérationnelle du trafic en garantissant une concurrence libre et loyale entre tous les opérateurs. Cette nouvelle organisation promet de simplifier le fonctionnement et d'optimiser l'efficacité de la branche. x

14 700

kilomètres de lignes
en maintenance massifiée.

Alexandre Saïde
Directeur de l'Université
de l'Ingénierie



2.2 **“Pour vivre la forte croissance du marché ferroviaire, SNCF Infra a décidé de recruter 1 000 ingénieurs en cinq ans et, dans la foulée, de se doter d’une Université. Cette ‘maison des ingénieries’ est ouverte à tous les personnels SNCF qui contribuent aux projets d’ingénierie, afin de les accompagner dans le développement de leurs compétences.”**



2010 Nouvelle ère

Dopée par la croissance du volume des travaux et la mise en concurrence, la nouvelle Infra amorce la décennie avec la ferme intention de redéfinir un modèle économique équilibré au service d'un réseau efficace, et de déployer son expertise dans le monde.

Transformer la relation RFF-SNCF Infra

Les grandes conventions qui lient SNCF Infra à RFF arrivent à leur terme en 2010. La convention de gestion, de près de 11 milliards d'euros sur quatre ans, en est la pièce maîtresse. Elle couvre l'entretien du réseau et la gestion opérationnelle des circulations. Devenue pluriannuelle en 2007, elle a donné la visibilité nécessaire aux deux entreprises et permis des évolutions décisives dans la programmation des interventions et la massification de l'entretien. Elle s'est cependant révélée déséquilibrée sur le plan économique, entraînant une dépréciation massive des actifs de SNCF Infra. La prochaine convention de gestion, qui débutera en 2011, doit corriger les anomalies constatées tant par RFF que par SNCF Infra. Les négociations s'échelonneront sur toute l'année 2010 et solliciteront de nombreuses expertises pour construire un partenariat industriel et une relation économique saine entre les deux entreprises au nom d'une priorité : l'efficacité et la performance du réseau.

Le renouvellement accéléré du réseau

En 2010, le volume des travaux de rénovation du réseau (hors convention de gestion) passera de 1,3 à 1,5 milliard d'euros, avec + 16 % de renouvellement de voies par rapport à 2009 et + 23 % pour la régénération des installations de sécurité. Entre 2007 et 2010, le volume de régénération des voies réalisé par SNCF Infra pour le compte de RFF aura augmenté de près de 90 % et celui des installations de sécurité aura été multiplié par 2,3. Également en 2010 et sous le pilotage de RFF, SNCF Infra contribuera à l'engagement national pour le fret avec la création de quatre autoroutes ferroviaires et réalisera des études d'amélioration des infrastructures existantes : installation de contresens, mise au gabarit des voies, tracé de sillons prioritaires Fret...

L'accueil des nouveaux opérateurs voyageurs

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du trafic international de voyageurs, la loi Organisation et Régulation du Transport Ferroviaire a institué la Direction de la Circulation Ferroviaire au sein de SNCF Infra. Entité indépendante des autres activités de SNCF, elle a obligation, de par la loi, de garantir une libre concurrence et un accès équitable au réseau ferré national.





1 | Inexia supervise la construction du métro de Dubaï.

2 | Une soixantaine d'experts SNCF mobilisés sur la première ligne à grande vitesse marocaine.

L'enjeu principal de la nouvelle Direction sera de s'adapter à la multiplicité des acteurs ferroviaires et à la nouvelle complexité des trafics, tout en garantissant la sécurité et la régularité sur le réseau.

Au cœur des grandes compétitions

Les projets de développement du réseau font désormais appel aux partenariats public-privé (PPP). Les filiales Inexia et Systra concourent ainsi au sein de groupements d'entreprises grâce à leur expertise et leur savoir-faire propres. En 2010, RFF désignera les groupements sélectionnés pour les premières concessions des lignes à grande vitesse (Sud-Europe-Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire). Un troisième appel d'offres de même nature est en cours pour le contournement de Nîmes et Montpellier. En maîtrise d'ouvrage directe de RFF, la construction de la LGV Rhin-Rhône restera le principal chantier de 2010, avec en particulier la poursuite des approvisionnements sans faille par Infrarail, en attendant le lancement des travaux de la deuxième phase de la LGV Est-européenne.

Au premier plan dans le monde

L'ingénierie ferroviaire est en forte croissance en France, plus de 2 000 km de lignes à grande vitesse seront construits d'ici à 2020, et la demande de transports explose à travers le monde. Les ingénieries de SNCF sont dans la course. Exemples de chantiers emblématiques. Côté urbain, citons le contrôle de la conception du RER d'Istanbul par Inexia, la supervision de la construction du métro de Bucarest et du métro de Dubaï, dont la deuxième ligne, longue de 23 km, entrera en service en 2010. Côté grande vitesse, le projet de la LGV des lieux saints, 444 km reliant Médine et La Mecque, associe Systra pour les études et Inexia pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Et toutes les ingénieries de SNCF montent au créneau pour déployer leur expertise de la grande vitesse en Grande-Bretagne, aux États-Unis ou au Brésil. x

100

millions d'euros de travaux en plus pour améliorer les infrastructures d'Ile-de-France.

Philippe Colinet

Responsable Coordination Exploitation Sécurité de la base travaux de Villersexel, Inexia



- 2.3 “Avec la construction de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, Inexia signe sa deuxième expérience de constructeur des infrastructures LGV. Hier présente sur les installations d'alimentation de la voie caténaire de la ligne à grande vitesse Est-européenne dans un groupement de conception - construction - maintenance, c'est aujourd'hui et sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dans quatre groupements qu'Inexia s'inscrit :
- Voie Caténaire Base Travaux;
 - Signalisation Énergie Artère Câblée;
 - Alimentation de Traction;
 - Intégration de l'ensemble du système.

Un partenaire incontournable

Avec ce nouveau positionnement, nous démontrons notre capacité à concevoir et aussi à construire. Nous confirmons également notre dimension entrepreneuriale au sein des groupements d'entreprise en apportant notre expertise, nos compétences, notre réactivité, notre adaptabilité et notre leadership dans les domaines de la conduite de grands projets linéaires et de l'expertise système.

Dans le nouveau paysage concurrentiel de la construction des LGV en mode partenariat public-privé et délégation de service public, Inexia est ainsi en train d'asseoir sa réputation de partenaire incontournable dans la perspective des projets de lignes à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, Bretagne-Pays de la Loire et contournement Nîmes-Montpellier.”

