

Paris, le 7 décembre 2016

Investissements ferroviaires : dans son avis sur le projet de décret « règle d'or », l'Arafer formule cinq recommandations

Afin de maîtriser la dette de SNCF Réseau, la réforme ferroviaire du 4 août 2014 a introduit un dispositif encadrant le financement des projets de développement du réseau ferré. La participation financière de SNCF Réseau est conditionnée à son niveau d'endettement. Cette « règle d'or » votée par le législateur impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de ne pas s'endetter pour financer de nouveaux projets au-delà d'un certain ratio.

Saisie pour avis sur le projet de décret visant à préciser l'application de cette règle d'or, l'Arafer estime que le périmètre d'application du dispositif devrait être étendu aux investissements sur le réseau existant s'ils sont directement liés aux nouvelles lignes à grande vitesse.

Le régulateur rappelle par ailleurs que l'enjeu essentiel de la politique d'investissement de SNCF Réseau repose sur la rigueur de la sélection des projets de développement et demande que les choix d'investissements soient fondés sur l'évaluation des bénéfices socio-économiques des projets.

Investissements de développement, investissements de maintenance

Le dispositif d'encadrement des investissements de SNCF Réseau introduit par la réforme ferroviaire de 2014 et complété par la loi Macron de 2015 distingue deux types d'investissements : les investissements de développement et les investissements de maintenance.

- La participation de SNCF Réseau au financement des investissements de développement n'est possible que si le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle (MOP) n'excède pas un plafond fixé par la loi à 18. A défaut, les projets ne pourront être réalisés que si l'Etat et les collectivités territoriales demandeuses les prennent en charge intégralement.
- Afin de ne pas entraver le programme d'entretien et de renouvellement du réseau existant, les investissements de maintenance sont seulement encadrés par les dispositions du contrat de performance qui doit prochainement être conclu pour 10 ans entre l'Etat et SNCF Réseau et qui fixe notamment la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure.

Les 5 recommandations de l'Arafer

L'Arafer estime que des modifications doivent être apportées au projet de décret « règle d'or » afin de respecter pleinement l'objectif visé par la loi de réforme ferroviaire : maîtriser l'endettement de SNCF Réseau. Par conséquent, l'Autorité recommande :

1. d'élargir la définition des investissements de développement pour y intégrer les investissements réalisés sur le réseau existant directement liés à la création d'une ligne nouvelle (raccordement au réseau existant, aménagement de capacité en amont ou en aval d'une ligne nouvelle, etc.). Ces investissements inséparables du projet de ligne nouvelle ont vocation à être pris en charge

intégralement par les collectivités publiques demandeuses en cas de dépassement du ratio dette /MOP fixé à 18 par le législateur.

2. de déterminer des critères permettant de rattacher à l'une ou l'autre des deux catégories d'investissements les projets de modernisation du réseau de grande ampleur qui, soit parce qu'ils conduisent à une augmentation de la capacité de l'infrastructure, soit parce qu'ils en modifient la fonctionnalité originelle, ne peuvent être considérés comme de la simple maintenance.
3. de préciser expressément le principe d'application de la « règle d'or » au financement des investissements de développement quelle que soit la forme de la participation de SNCF Réseau (prise en charge directe, apport en capital à des filiales, etc.) ou le montage retenu pour réaliser le projet (maîtrise d'ouvrage directe, filiale, société de projet, etc.) ;
4. de prévoir que, dans l'hypothèse où des projets validés avant l'entrée en vigueur du texte verraient la part contributive de SNCF Réseau être modifiée, l'augmentation de cette part contributive soit soumise à un nouvel examen au regard de la « règle d'or ».
5. enfin, dans l'hypothèse où la clause de rendez-vous, trois ans après la signature du contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau conduirait à une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat, de revoir le niveau du ratio dette sur MOP, aujourd'hui fixé à 18, afin de maintenir l'effort de maîtrise de l'endettement du gestionnaire d'infrastructure.

Le régulateur souligne enfin, et surtout, que la « règle d'or » est un dispositif exclusivement financier qui s'applique indépendamment de la qualité des projets. Il importe dès lors de procéder à une sélection rigoureuse des investissements sur le réseau ferroviaire, en fonction de leurs bénéfices socio-économiques.

Le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau devra prévoir des dispositions permettant d'asseoir la programmation de ces investissements dans le cadre d'une trajectoire d'investissements précise, documentée et transparente.

- [consulter l'avis sur le projet de décret « règle d'or » publié le 7 décembre 2016](#)