

Paris, le 26 novembre 2018

Projet de budget 2019 de SNCF Réseau : la refonte profonde du contrat de performance et le respect des engagements de l'Etat sont plus que jamais indispensables

L'Arafer a été saisie pour avis par SNCF Réseau sur son projet de budget pour 2019. Dans son avis du 20 novembre 2017 relatif au projet de budget 2018, l'Arafer avait insisté sur l'urgence de préparer au plus vite une révision du contrat de performance. Dans ce nouvel avis du 22 novembre 2018, l'Arafer estime que cette priorité est plus que jamais à l'ordre du jour.

DES TRAJECTOIRES FINANCIERES FRAGILES ET MOUVANTES

Le projet de budget 2019 de SNCF Réseau soumis à l'Arafer pour avis abandonne toute référence au contrat pluriannuel de performance 2017-2026, signé entre l'Etat et SNCF Réseau en avril 2017, pour se référer désormais aux éléments relatifs au « *pacte ferroviaire* ». Ce « *pacte ferroviaire* », qui résulte des échanges entre les différentes parties et des déclarations publiques faites dans le cadre de la réforme ferroviaire menée par le gouvernement, a abouti à des modifications des trajectoires financières arrêtées dans le contrat de performance. L'Autorité, à qui il incombe de rendre un avis sur le respect de la trajectoire définie par ce contrat, relève que ces nouvelles trajectoires n'ont fait l'objet d'aucune validation formelle, que ce soit par le conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure ou par la conclusion d'un nouveau contrat de performance.

L'Arafer prend acte du fait que le « *pacte ferroviaire* » intègre des modifications aux trajectoires du contrat de performance allant dans le sens de ses recommandations mais les modifications de trajectoires un an seulement après la signature d'un contrat décennal posent question sur le fond comme sur la forme.

Sur le fond, procéder à des ajustements de certaines trajectoires sans une refonte complète du contrat de performance peut être source d'incohérences et nuit à la visibilité des objectifs de long terme qu'un contrat de performance est supposé définir. Sur la forme, aucun nouveau contrat n'a

été formellement établi entre les parties et aucune des procédures de consultation et de validation prévues par le législateur pour l'élaboration du contrat n'a été respectée.

UNE ACTUALISATION BUDGETAIRE POUR L'ANNEE 2018 TRES AFFECTEE PAR LES MOUVEMENTS DE GREVE DU SECOND TRIMESTRE

Outre les nouvelles hypothèses et modifications de trajectoires financières issues du « *pacte ferroviaire* » qui ont conduit SNCF Réseau à une dépréciation complémentaire de ses actifs à hauteur de 3,4 milliards d'euros dans ses comptes semestriels, les mouvements sociaux de 2018 ont clairement affecté la performance du gestionnaire d'infrastructure. Les seuls effets de la grève dégradent la marge opérationnelle d'au moins 217 millions d'euros¹ par rapport au budget présenté en octobre 2017. La baisse du résultat net de SNCF Réseau, dans ce contexte, est révélatrice du poids des coûts fixes dans la structure de coûts du gestionnaire d'infrastructure.

LES FAIBLESSES IDENTIFIEES DANS LE PROJET DE BUDGET 2018 PERSISTENT DANS LA VERSION 2019

Le projet de budget pour l'année 2019 confirme les faiblesses déjà identifiées par l'Autorité dans ses avis précédents. Si l'Arafer prend acte des efforts réalisés par SNCF Réseau pour dégager des gains de productivité additionnels à ceux prévus dans le contrat de performance, elle rappelle que les objectifs assignés au gestionnaire d'infrastructure en la matière doivent être réalistes mais incitatifs et traçables dès la phase de conception du contrat. Par ailleurs, certains postes présentent des variations importantes entre les différentes actualisations sur une courte période (en particulier, il est à noter que le projet de budget pour 2019 élaboré en octobre 2018 présente déjà des écarts avec « *le pacte ferroviaire* » de juin 2018). Ainsi, l'Arafer insiste sur la nécessité pour SNCF Réseau de se doter d'outils fiables de projections financières afin de permettre une sécurisation des trajectoires contractuelles sur des périodes plus longues.

Si les montants globaux des investissements sont en ligne avec la trajectoire contractuelle, l'Arafer s'interroge sur les modalités des arbitrages selon les types d'investissements qui devront être réalisés afin de tenir compte des ressources disponibles. En particulier, le financement par SNCF Réseau du projet HPGVSE (Haute Performance Grande Vitesse Sud-Est, prévoyant le déploiement du système de transmission sol-train ERTMS 2 sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon) est assuré par un renoncement de montant équivalent sur l'enveloppe des dépenses de renouvellement. De même, les trajectoires des projets régionaux de développement présentées dans le projet de budget intègrent une enveloppe d'investissements réduite par rapport aux engagements contractualisés avec les Régions. Ainsi, l'Autorité réitère ses interrogations sur une approche consistant à définir des trajectoires d'investissements sans assurance sur la capacité de SNCF Réseau à les réaliser et à les financer.

Enfin, la dette présente encore une évolution soutenue même si elle reste en ligne avec les projections contractuelles.

¹ Estimation réalisée lors de l'arrêté des comptes semestriels au 30 juin 2018 par SNCF Réseau (Rapport financier semestriel SNCF Réseau 2018 – page 12)

UNE REFONTE COMPLETE DU CONTRAT DE PERFORMANCE S'IMPOSE

L'Arafer recommande de procéder à une refonte complète du contrat de performance afin de mettre en cohérence l'ensemble des trajectoires techniques et financières. A ce jour, l'élaboration du contrat de performance, d'une part, et celle de la tarification de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part, constituent deux procédures menées de manière séparée, créant un risque important d'incohérence. Il est souhaitable que la définition des trajectoires des redevances d'accès à l'infrastructure soit réalisée en lien avec celles du contrat de performance dans un dialogue constructif avec l'Arafer.

Par conséquent, l'Arafer estime indispensable la refonte du contrat de performance qui respecterait un processus impliquant l'Etat, pour la fixation des objectifs stratégiques et les engagements de financements, SNCF Réseau, pour la définition des trajectoires techniques et financières, et les différents acteurs et parties prenantes, pour notamment la réalisation d'audits et de contre-expertises.

- [Consulter l'avis de l'Arafer sur le projet de budget 2019 de SNCF Réseau](#)

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.