

Avis n° 2019-086 du 19 décembre 2019 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2020

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, par courrier enregistré le 29 novembre 2019, du projet de budget pour l'année 2020 arrêté par le conseil d'administration de SNCF Réseau le 28 novembre 2019 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5-1 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau, notamment son article 43 ;

Vu l'avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026 ;

Vu l'avis n° 2018-035 du 14 mai 2018 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2017 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026 ;

Vu l'avis n° 2018-080 du 22 novembre 2018 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2019 ;

Vu l'avis n° 2019-038 du 20 juin 2019 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2018 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026 ;

Vu l'avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019 relatif aux projets de décrets approuvant les statuts de la société nationale SNCF, de la société SNCF Réseau, de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et de la société SNCF Voyageurs, et portant diverses dispositions relatives à ces mêmes entités ;

Vu le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 avril 2017 pour la période 2017-2026 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 3 décembre 2019 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir auditionné le président du conseil d'administration de SNCF Réseau le 3 décembre 2019 ;

Après en avoir délibéré le 19 décembre 2019 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. Le présent avis est rendu conformément à l'article L. 2133-5-1 du code des transports qui dispose que « *préalablement à l'examen du budget de SNCF Réseau par le conseil d'administration de celui-ci, l'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur ce projet. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau* » et à l'article 43 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié aux termes desquels « *le projet de budget est arrêté par le conseil d'administration et transmis à l'Autorité de régulation des transports, accompagné des éléments nécessaires à la compréhension du projet de budget, qui dispose d'un délai d'un mois pour faire connaître son avis motivé sur ce projet. Après obtention de l'avis susmentionné ou, à défaut, expiration du délai d'un mois, le budget est arrêté par le conseil d'administration de SNCF Réseau avant le 15 décembre de l'année précédant l'exercice concerné* ».
2. Le projet de budget pour 2020 de SNCF Réseau présente des produits à hauteur d'environ [6 - 7] Mds €. La marge opérationnelle s'établirait à un peu plus de [2 - 3] Mds € et le résultat net de l'entreprise à [600 - 700] M €. Les investissements s'élèveraient à près de [5,5 - 6] Mds € sur l'exercice. La dette financière nette en valeur de remboursement serait portée – après une reprise de dette de 25 Mds € au 1^{er} janvier 2020 – à près de [20 - 30] Mds €.

1. UN EXAMEN DU PROJET DE BUDGET DANS UN CONTEXTE DEGRADE

1.1 Un décalage dans le calendrier de l'approbation du premier budget de la société anonyme SNCF Réseau

3. L'Autorité a été saisie du projet de budget pour l'année 2020 le 29 novembre 2019. L'article 43 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 susvisé prévoit que le budget de SNCF Réseau est arrêté par le conseil d'administration « [...] *avant le 15 décembre de l'année précédant l'exercice concerné*¹ ». L'article précise également que l'approbation du projet de budget par le conseil d'administration ne peut se faire qu'après obtention de l'avis de l'Autorité ou, à défaut, à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de sa saisine. Par conséquent, l'approbation du projet de budget pour l'année 2020 par le conseil d'administration de SNCF Réseau qui suivra la publication du présent avis ne pourra pas intervenir avant le 15 décembre 2019, en méconnaissance des dispositions de l'article 43 précité.
4. Ainsi qu'elle a déjà pu le souligner dans ses avis sur les projets de budget des années précédentes, le délai d'un mois imparti à l'Autorité pour rendre son avis est très contraint. En outre, dans un souci de rendre son avis avant le début de l'année civile concernée (1^{er} janvier 2020), ce délai a été d'autant plus réduit. En conséquence, aucune analyse approfondie des trajectoires financières n'a pu être menée dans le cadre de cet avis. L'avis de l'Autorité est donc fortement tributaire du dossier de saisine ainsi que des éléments mis en exergue lors de l'audition des dirigeants de SNCF Réseau.

¹ Cf article 2 résultant de la modification introduite par le décret n° 2019-940 du 9 septembre 2019 qui fait passer la date limite du 1^{er} décembre au 15 décembre de l'année précédant l'exercice concerné.

5. L'Autorité ne peut que regretter que l'approbation du projet de budget pour l'année 2020 par le conseil d'administration de SNCF Réseau ne puisse se faire avant le délai réglementaire prévu, alors même qu'il venait d'être modifié pour assouplir le calendrier, cela d'autant plus que ce projet de budget intervient dans le contexte de l'entrée en vigueur de la réforme statutaire du groupe public unifié au 1^{er} janvier 2020, avec notamment la transformation de l'EPIC SNCF Réseau en société anonyme à capitaux publics.

1.2 Une absence d'actualisation du contrat de performance

6. L'instruction du projet de budget a notamment pour objet le contrôle du respect par ce dernier de la trajectoire financière prévue au contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat le 20 avril 2017 pour la période 2017-2026, et dont l'actualisation est prévue pour l'année 2020. Or, l'Autorité ne dispose à ce jour d'aucune information concernant la fiabilisation des trajectoires financières de SNCF Réseau dans le cadre de cette actualisation.
7. L'Autorité souhaite souligner les limites de son rôle dans la mesure où elle est amenée à se prononcer sur un projet de budget en dehors du cadre défini dans lequel elle devrait disposer d'un contrat de performance valide ou de son actualisation, lui permettant ainsi de contrôler valablement le respect des trajectoires financières.
8. L'Autorité rappelle à ce titre le sens des recommandations qu'elle a pu faire dans ses précédents avis sur le contrat de performance², à savoir la nécessité de revoir le contrat de performance dans le cadre d'une revue globale du modèle économique du gestionnaire d'infrastructure - cela notamment *via* une mise en cohérence des trajectoires techniques et financières avec la consistance du réseau attendue par l'Etat.
9. Seule la définition d'indicateurs de suivi pertinents permettra de mener l'exercice de revue du projet de budget avec utilité en permettant d'analyser les trajectoires financières au regard des objectifs techniques poursuivis pour le réseau. En l'absence de révision du contrat de performance, ces recommandations restent donc toujours d'actualité.

1.3 Une multiplication des bases de comparaison faute de revue complète du contrat de performance

10. Afin de tenir compte des effets de la filialisation de Gares & Connexions à compter du 1^{er} janvier 2020 dans le cadre de la réforme statutaire de l'ensemble du groupe SNCF, le budget pour l'année 2019 et son actualisation, ainsi que le contrat de performance 2017-2026, ont été retraités³ pour permettre une comparabilité à isopérimètre avec le projet de budget pour l'année 2020.
11. A l'inverse de la présentation retenue pour le projet de budget pour 2019, le projet de budget pour 2020 abandonne la référence au « *pacte ferroviaire* » et présente des évolutions au regard du contrat de performance 2017-2026 – alors même que le « *pacte ferroviaire* » semble rester pour SNCF Réseau un étalon de référence. Si le retour à la référence contractuelle est conforme aux dispositions du code des transports, qui prévoit que l'avis de l'Autorité porte « *notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau* », il apparaît néanmoins que la

² Avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance dans lequel l'Autorité avait constaté que « *le projet de contrat soumis à l'avis de l'Autorité échoue, sur le fond comme sur la méthode, à remplir les objectifs du législateur* » et avis n° 2018-035 du 14 mai 2018 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2017 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026

³ Ces retraitements portent, s'agissant du compte de résultat, sur les redevances liées à l'utilisation des quais de voyageurs qui étaient précédemment facturées par SNCF Réseau ainsi que sur les charges afférentes, pour un effet net de l'ordre de [20 - 30] M €. Sur les postes de bilan, le traité d'apport prévoit le transfert d'environ [1 - 2] Md € d'actifs et de près de [700 - 800] M € de passifs pour un actif net de [400 - 500] M €. Sur les investissements, les effets de ces retraitements représentent une réduction de [500 - 600] M €, notamment sur les projets régionaux de développement et sur la mise en conformité du réseau.

multiplication et la modification des références retenues et des bases de comparaison dans le temps complexifient l'exercice d'analyse des trajectoires financières et interpellent sur les objectifs poursuivis.

1.4 Des facteurs d'incertitude propres à l'exercice de construction budgétaire

12. Il convient également de tenir compte des incertitudes propres à l'exercice de construction budgétaire. Dans le document soumis pour avis à l'Autorité, SNCF Réseau mentionne plusieurs facteurs d'incertitude. En particulier, et comme l'an dernier, les niveaux de refacturation des prestations internes du groupe SNCF restent provisoires en l'absence d'accord entre les parties à date⁴. Il en est de même concernant les dispositions fiscales qui pourraient évoluer lors de l'adoption du projet de loi de finances pour 2020.
13. Par ailleurs, l'interdiction qui devrait être faite à SNCF Réseau au cours de l'année 2020 d'emprunter à plus de 12 mois sur les marchés financiers, en raison de son inscription sur la liste des organismes divers d'administration centrale (ODAC), et la mission d'émetteur unique qui devrait être confiée à la société *holding* à compter du 1^{er} juillet 2020 - en application du projet de décret approuvant les statuts de la société SNCF soumis à l'Autorité le 23 octobre 2019 et sur lequel cette dernière a rendu l'avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019 - entraîneront la mise en place d'un contrat spécifique entre SNCF Réseau et la Société SNCF SA, sur lequel l'Autorité ne dispose à ce jour que de peu de visibilité.
14. Enfin, les effets de la grève nationale qui a débuté le 5 décembre 2019 ne sont pas pris en compte, ni dans l'actualisation du budget pour 2019, ni dans le projet de budget pour 2020. Pour rappel, les grèves de 2018 avaient fortement affecté la performance de SNCF Réseau et, à ce titre, l'Autorité avait relevé dans ses précédents avis le poids des coûts fixes dans la structure de coûts de SNCF Réseau, conduisant à des effets significatifs de ces événements sur la marge opérationnelle de l'entreprise.

2. DES TRAJECTOIRES FINANCIERES QUI S'ECARTENT DU CONTRAT DE PERFORMANCE

2.1 Des améliorations notables liées à la mise en œuvre des annonces du Gouvernement

15. Conformément aux annonces effectuées par le Gouvernement dans le cadre de la réforme ferroviaire menée en 2018, le projet de budget pour 2020 intègre une première partie de la reprise de la dette de SNCF Réseau par la Caisse de la Dette Publique (CDP) pour un montant de 25 Mds € - permettant de porter la dette financière nette en valeur de remboursement à [20 – 30] Mds €. Cette reprise allège également la charge financière de SNCF Réseau de [700 – 800] M € par rapport au budget pour 2019, ce qui conduit, pour la première fois depuis de nombreuses années, à présenter un résultat net positif s'établissant à [600 – 700] M €.
16. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, le Gouvernement a également revu et conforté le mécanisme de financement des investissements de renouvellement, en partie assurés depuis la mise en place du contrat de performance par le fonds de concours de l'Etat⁵. Dans le cadre du contrat de performance, ce fonds de concours était dépendant des résultats annuels de SNCF Mobilités. Dans le cadre du « *pacte ferroviaire* », une trajectoire du reversement annuel du fonds de concours à SNCF Réseau a été fixée, conduisant à garantir la prévisibilité des ressources de SNCF Réseau. De plus, le niveau de cette contribution est plus ambitieux, pour atteindre près de 1 Md € par an à l'horizon 2026. Sans préjudice des réserves émises aux paragraphes 28 et suivants du présent avis, l'Autorité prend également acte de ce que le projet de budget pour 2020 prévoit, à titre exceptionnel, une contribution supplémentaire

⁴ Le contrat cadre de coopération signé par les trois EPIC le 26 octobre 2018 sera en effet remplacé pour un contrat similaire à la suite de la création des trois sociétés anonymes au 1^{er} janvier 2020.

⁵ Issu de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la SNCF sur le résultat de SNCF Mobilités et complété par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire

de [100 - 150] M € de la part de la *holding* SNCF au fonds de concours destinée notamment au financement d'une signalisation ERTMS sur la LGV Paris-Lyon.

2.2 En 2020, une marge opérationnelle stable et un impact encore limité de la reprise de dette sur la trésorerie disponible

17. La marge opérationnelle inscrite au projet de budget pour 2020 s'élève à un peu plus de [2 - 3] Mds €, en ligne avec la marge opérationnelle retenue dans l'actualisation budgétaire pour 2019 - avant la prise en compte des grèves de décembre 2019. Avec une dette financière nette en valeur de remboursement s'établissant à [20 - 30] Mds €, le rapport entre la dette nette et la marge opérationnelle (ratio dit « règle d'or ») s'établit à [10 - 20]. Si ce ratio se situe bien en dessous du ratio de 18, établi par le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, il reste toutefois supérieur au plafond de 6, prévu à compter du 1^{er} janvier 2027 par le projet de décret approuvant les statuts de la société SNCF Réseau - vers lequel le gestionnaire d'infrastructure doit converger à partir du 1^{er} janvier 2020 -, soumis à l'Autorité le 23 octobre 2019 et sur lequel cette dernière a rendu l'avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019. Ce niveau encore élevé du ratio ne manque pas de poser question quant à la capacité qu'aura SNCF Réseau à se rapprocher progressivement de ce plafond dans le cadre de la période de convergence prévue jusqu'au 31 décembre 2026, malgré la reprise de dette restant à venir de 10 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2022.
18. La reprise de dette prévue au 1^{er} janvier 2020 allégera la charge financière de SNCF Réseau, permettant au cash-flow libre de s'établir à - [2 - 1] Md € pour le projet de budget 2020 (contre - [2 - 1] Md € dans le budget 2019), ce qui signifie que l'endettement de SNCF Réseau après reprise de la dette, continue, à un rythme certes moins soutenu, de croître [2 - 3] Mds € en 2019 et [1 - 2] Md € en 2020).
19. Si l'Autorité estime que l'amélioration de la trésorerie disponible est de nature à inscrire SNCF Réseau dans une trajectoire financière soutenable - conformément aux objectifs fixés par le contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat -, elle ne peut toutefois encore se prononcer sur la cohérence de cette amélioration au regard de l'objectif d'une trésorerie disponible positive à horizon 2024⁶.

2.3 Des objectifs sur les gains de productivité et des hypothèses d'inflation qui devront être revus dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance

20. A l'instar des exercices précédents, les écarts entre les trajectoires d'inflation contractuelles et les nouvelles estimations retenues dans le projet de budget pour 2020 sont favorables à l'opérateur, avec un effet à la modération des hausses des charges d'exploitation, alors même que les recettes restent pour certaines indexées selon les hypothèses du contrat de performance, dont le taux prévu pour 2020 est supérieur à l'inflation. Sur la période 2018-2020, et en supposant l'indexation à l'inflation de toutes les charges, les économies estimées s'élèvent à [80 - 90] M €⁷. Ces économies sont nécessaires pour permettre à SNCF Réseau de compenser une hausse tendancielle des charges avant productivité supérieure à la trajectoire initiale et partiellement couverte par les gains de productivité complémentaires annoncés.
21. Si l'Autorité se félicite que SNCF Réseau semble poursuivre ses efforts de productivité en accroissant sa politique de productivité mise en œuvre depuis 2018, elle relève néanmoins que SNCF Réseau a engagé une révision de son plan de performance courant 2019. Ce plan de performance qui était décliné jusqu'alors en 39 leviers, s'articulera à l'avenir autour de neuf programmes ciblant l'ensemble des charges et des organisations de l'entreprise. L'Autorité souhaite alerter sur le fait que les modifications incessantes des indicateurs finissent par rendre inopérant l'exercice de suivi et d'analyse

⁶ Audition de SNCF Réseau par le collègue de l'Autorité le 3 décembre 2019

⁷ Ce calcul procède d'une vision simplificatrice ne prenant en compte que l'indexation à l'inflation inscrite aux projets de budget 2017, 2018, 2019 et 2020

de la performance réelle chaque année, et ne permettent plus de conclure valablement sur l'atteinte des objectifs de production à enveloppe de coûts donnée.

22. Dans les délais impartis, l'Autorité ne saurait investiguer plus avant les questions de mesure et de suivi des gains de productivité, mais souligne à nouveau la nécessité d'assurer une stabilité des indicateurs permettant réellement le suivi des engagements contractuels. Enfin, l'Autorité répète que la mesure de la productivité ne saurait se réduire à une vision « budgétaire » de respect d'enveloppe globale, favorisée par une inflation réalisée moindre que celle initialement prévue et contractualisée dans les hypothèses du contrat de performance signé en 2017 pour la période 2017-2026, sans mesure de l'atteinte des objectifs d'investissements et de production contractualisés prévus et de performance du réseau.

2.4 Des arbitrages sur les investissements qui se font en défaveur du renouvellement et de la performance

23. La valeur brute des investissements – avant subventions d'investissement – s'établit à [5 500 – 6 000] M € au titre du projet de budget pour 2020, en hausse de [400 – 500] M € par rapport au budget 2019 et de [700 – 800] M € par rapport au contrat de performance. Ces hausses masquent un traitement différencié entre les projets d'investissement consacrés au renouvellement d'une part, et ceux relatifs aux grands projets de développement régionaux et nationaux d'autre part.

a. Des trajectoires d'investissement de renouvellement qui ne sont plus en ligne avec celles du contrat de performance

24. Le projet de budget pour 2020 présente des investissements relatifs au renouvellement et à la mise en conformité du réseau pour [2 500 – 3 000] M €, contre [3 000 – 3 500] M € dans le contrat de performance, soit un retrait de [50 – 60] M €. Dans le même temps, le fonds de concours destiné au financement des investissements bénéficie d'une hausse de [200 – 300] M € par rapport au budget 2019, dont [100 – 200] M € sont dédiés aux investissements de renouvellement, réduisant d'autant la contribution de SNCF Réseau au financement de ces investissements.
25. L'Autorité rappelle que les investissements de renouvellement concourent notamment au renforcement de la sécurité des circulations ferroviaires, au renouvellement du réseau structurant ainsi qu'à sa mise en conformité avec les réglementations en vigueur. Ils participent ainsi de la régénération du réseau et, par suite, de sa performance – à ce titre, le contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat inclut une inflexion dans sa chronique de productivité des charges d'exploitation à compter de 2021 en raison notamment d'une réduction du volume d'entretien liée aux investissements de renouvellement prévus entre 2017 et 2020. Ainsi, la correcte réalisation de ces engagements permet également de conforter les engagements en matière de productivité à venir des charges d'exploitation.
26. Ainsi qu'elle l'avait déjà souligné dans son avis n° 2017-036 susvisé relatif au projet de contrat de performance, l'objectif porté par le contrat d'un renouvellement du réseau dit structurant répondait aux préconisations formulées par différents audits préoccupants sur l'état du réseau⁸. Les montants d'investissement affectés au renouvellement ne sauraient donc constituer une variable d'ajustement au profit d'autres projets d'investissement.

⁸ Audits de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne dits « Rivier » (2005) et « EPFL revisités » (2012) sur l'état du réseau, audit Ile-de-France (2015) et grand plan de modernisation du réseau remis le 19 septembre 2013 au ministère de tutelle et audit sur l'état du réseau ferré national de 2018 réalisé par un groupement d'experts internationaux sous la direction d'Yves Putallaz

b. Une contribution de SNCF Réseau aux projets de développement encore importante

27. Les projets d'investissements nationaux et régionaux s'établissent à [2 000 – 2 500] M € en 2020, en hausse de [400 – 500] M € par rapport au budget 2019 et de [700 – 800] M € par rapport au contrat de performance. Il est prévu pour le projet de budget pour 2020 que ces projets soient en moyenne subventionnés à hauteur de [80 – 90] %, soit par l'Etat, soit par d'autres financements. Si les subventions dédiées à ces investissements augmentent de près de [250 – 350] M € par rapport au budget 2019, elles laissent à SNCF Réseau une part contributive encore significative pour ces projets, en hausse de près de [100 – 150] M € par rapport au projet de budget 2019⁹.

3. UNE EVOLUTION DES MODALITES DE FINANCEMENT DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE QUI POSE LA QUESTION DE SON INDEPENDANCE

28. Comme exposé précédemment, le financement des investissements est en partie assuré depuis le contrat de performance par le fonds de concours de l'Etat. Il apparaît dans le projet de budget pour 2020 que ce fonds de concours a été complété de manière exceptionnelle par une contribution additionnelle de la *holding* SNCF. Ainsi, si le niveau des fonds de concours inscrit au « *pacte ferroviaire* » conduit à garantir la prévisibilité des ressources de SNCF Réseau, il convient cependant de noter que ce mécanisme d'alimentation automatique semble devoir être complété par les effets d'une négociation annuelle.
29. L'Autorité souhaite alerter sur les risques que présente une telle situation en termes d'indépendance pour le gestionnaire d'infrastructure, dans la mesure où sa capacité, en particulier financière, à réaliser des investissements dont la programmation aurait été retenue en cohérence avec les objectifs cibles de performance du réseau arrêtés par ailleurs, pourrait dépendre d'arbitrages qui seraient à la seule main de la *holding* SNCF. Ces risques seront d'autant plus accrus à compter du 1^{er} juillet 2020, date à laquelle la *holding* SNCF deviendra émetteur unique d'obligations du groupe public unifié. Sur ce point, l'Autorité ne peut que renvoyer à son avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019 susvisé
30. Par ailleurs, comme l'Autorité l'a déjà souligné à de nombreuses reprises, ce mécanisme d'alimentation « intéresse » le gestionnaire d'infrastructure aux bons résultats d'une entreprise ferroviaire qui se trouve, qui plus est, être l'opérateur historique, ce qui est de nature à remettre en cause son indépendance.

4. CONCLUSION

31. L'Autorité regrette le caractère « transitoire » du projet de budget qui lui est une nouvelle fois soumis pour avis. Ce projet de budget intervient en effet dans un contexte où coïncident l'actualisation attendue du contrat de performance et la réforme statutaire du groupe ferroviaire, deux rendez-vous ayant notamment pour objectif l'amélioration du pilotage financier de SNCF Réseau. Dans ce cadre, il apparaît urgent que l'actualisation du contrat de performance s'accorde avec les objectifs fixés par les réformes ferroviaires de 2014 et de 2018, condition nécessaire pour initier une dynamique vertueuse et soutenable, au service d'un gestionnaire d'infrastructure performant.

⁹ Il s'agit notamment des investissements sur les projets EOLE à hauteur de [70 – 80] M € et de modernisation du réseau à grande vitesse à hauteur de [60 – 70] M € (projet HPGVSE).

Pour ce qui concerne le projet EOLE, la part contributive de SNCF Réseau à ce projet a été fixée avant la publication du décret n° 2017-443 du 30 mars 2017. Pour ce qui concerne le projet de modernisation du réseau à grande vitesse dit « HPGVSE », ce projet était considéré comme un projet de renouvellement dans le contrat de performance, et à ce titre il n'avait pas fait l'objet d'une saisine de l'Autorité dans le cadre de l'article L. 2111-10-1 du code des transports : il est classé en projet national de développement dans le projet de budget.

32. L'Autorité veillera également à ce que les évolutions prévues concernant les conditions de financement de SNCF Réseau n'altèrent pas son indépendance et, par suite, n'obèrent pas l'objectif d'une régénération du réseau en fonction de ses besoins fonctionnels prioritaires - dans la perspective d'une ouverture du réseau à de potentiels nouveaux entrants dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires.
33. L'Autorité souhaite également rappeler à SNCF Réseau la nécessité de se doter d'outils de planification budgétaire et de gestion incitatifs, adaptés au cycle de vie industriel d'un gestionnaire d'infrastructure, permettant une meilleure articulation entre l'élaboration de projets de budget annuel, le suivi d'un contrat pluriannuel et des actifs industriels qui présentent des durées de vie de plusieurs décennies.

*

Le présent avis sera notifié au président du conseil d'administration de SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 19 décembre 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman