

**Avis n° 2016-219 du 30 novembre 2016**  
**sur le projet de décret relatif aux principes de financement des projets d'investissements de SNCF Réseau et sur le projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, par courrier du 7 octobre 2016 enregistré au greffe de l'Autorité le 12 octobre 2016 ;

Vu la directive n° 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2111-10-1 et L. 2133-8 ;

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

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 30 novembre 2016 ;

## **EMET L'AVIS SUIVANT**

### **1. CONTEXTE**

1. L'un des objectifs de la réforme ferroviaire issue de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 est d'assurer la maîtrise de la dette du système ferroviaire au plus tard à un horizon de dix ans tout en permettant à SNCF Réseau de dégager les marges de manœuvre nécessaires à la rénovation d'un réseau vieillissant.
2. A cette fin, la loi a prévu que le contrat décennal qui doit être conclu entre l'Etat et SNCF Réseau en application de l'article L. 2111-10 du code des transports, outil privilégié de mise en œuvre de la politique de gestion et de développement du réseau ferré national, inclue un volet consacré à la trajectoire financière de SNCF Réseau concernant, en particulier, l'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure. Un dispositif d'encadrement des investissements de SNCF Réseau a également été instauré par l'article L. 2111-10-1 du même code (dit « la règle d'or »).

3. Cet article, introduit par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et modifié par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, fixe ainsi les règles de financement des investissements de maintenance et de développement du réseau ferré national, dans l'objectif d'assurer la maîtrise de la dette de SNCF Réseau.
4. Il prévoit, d'une part, que les investissements de maintenance sont financés selon des modalités prévues dans le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports.
5. Il prévoit, d'autre part, un dispositif d'encadrement de la participation financière de SNCF Réseau aux investissements de développement, cette participation étant conditionnée au fait que le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau n'excède pas un niveau plafond déterminé par décret dans la limite d'un maximum fixé par la loi à 18. En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont entièrement financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En-deçà, les projets d'investissements de développement doivent faire l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau à l'issue de la période d'amortissement des investissements projetés.
6. L'article L. 2111-10-1 du code des transports renvoie à un décret le soin de définir les modalités d'application de cette « règle d'or ». Ce décret, dont le projet fait l'objet du présent avis, doit notamment définir le mode de calcul des éléments du ratio et son niveau plafond.
7. Articulé autour de cinq articles, le projet de décret définit les catégories d'investissements soumises à son application. Il précise ce qu'il convient d'entendre par les notions d'investissement, d'investissement de maintenance, d'investissement de développement et introduit la notion de projet d'investissements mixte. Il fixe également les modalités selon lesquelles la participation de SNCF Réseau au financement des projets relevant de chacune de ces catégories est déterminée. Il précise en outre le mode de calcul de la dette financière nette et de la marge opérationnelle nécessaires au calcul du ratio servant de base à l'application de la « règle d'or ». Il détermine les conditions dans lesquelles le ratio est constaté ainsi que le niveau plafond de ce ratio. Enfin, il prévoit, à titre de mesures transitoires, que ne sont pas soumis à ces nouvelles dispositions les projets pour lesquels SNCF Réseau a fixé sa part contributive préalablement à la première constatation du ratio, c'est-à-dire préalablement à la première réunion du conseil d'administration qui suivra la publication du décret.
8. Le projet de décret est accompagné d'un projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau afin de tirer notamment les conséquences du premier projet de décret sur les compétences du conseil d'administration.
9. Par courrier enregistré au greffe le 12 octobre 2016, l'Autorité a été saisie pour avis sur ces deux projets de décret sur le fondement de l'article L. 2133-8 du code des transports.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur la portée de la règle d'or

10. Conformément à l'article L. 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau a notamment pour missions « *d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :*

*(...) 3° La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;*

*4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national (...).*

11. L'intervention de SNCF Réseau en matière d'investissements s'inscrit en cohérence avec les missions de l'Etat et les priorités stratégiques que celui-ci définit dans les conditions prévues par l'article L. 2100-2 du code des transports. La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a ainsi prévu la production par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, que l'Etat a établi en septembre dernier et qui précise ses orientations en matière d'investissement. Enfin, le contrat décennal entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure, mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, « *met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations* » et précise les trajectoires financières correspondantes.
12. Prévue par l'article L. 2111-10-1 du code des transports, la « règle d'or » constitue un mécanisme destiné à protéger SNCF Réseau de toute nouvelle dépense d'investissement de développement sur fonds propres lorsque sa dette atteint un niveau trop important par rapport à sa marge opérationnelle. Introduit dans le cadre de la réforme ferroviaire, ce dispositif à visée financière se voulait une réponse à la forte augmentation de la dette du gestionnaire d'infrastructure constatée dans un contexte marqué par la réalisation simultanée de quatre lignes à grande vitesse.
13. Pour autant, la « règle d'or » n'est pas un mécanisme de sélection des projets d'investissement. En effet, en cas de dépassement du niveau plafond du ratio, la « règle d'or » n'interdit pas la réalisation de projets d'investissement de développement mais pose pour seule condition que leur financement ne fasse pas appel au gestionnaire d'infrastructure. Ce mécanisme est également sans lien avec l'appréciation qui peut être faite de la pertinence socio-économique du projet et n'emporte, en conséquence, aucune certitude quant à la meilleure orientation de la politique d'investissement au bénéfice du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.
14. La « règle d'or » ne constitue pas davantage une protection absolue contre les risques financiers encourus par le gestionnaire d'infrastructure. En effet, le financement d'un investissement par la puissance publique n'exclut pas le risque que les coûts de maintenance des infrastructures nouvellement créées puissent excéder le montant des redevances liées à l'accroissement effectif des trafics permis par cet investissement.
15. Ce dispositif n'est pas non plus sans risque pour les financeurs publics dès lors qu'il peut mettre le gestionnaire d'infrastructure en situation de réaliser des investissements sans aucun apport financier de sa part, ce qui constitue un mécanisme par nature peu incitatif à la maîtrise des coûts et des délais.
16. L'ensemble de ces limites amène à rappeler que l'enjeu principal de la politique d'investissements de SNCF Réseau réside en tout premier lieu dans la rigueur de leur sélection, qui doit s'appuyer en particulier sur l'évaluation des bénéfices socio-économiques associés. Dans un contexte de raréfaction des fonds publics, l'Autorité considère que la conciliation de l'objectif de bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, lequel nécessite des investissements sur le

réseau existant pour l'adapter à l'évolution des trafics, et de celui du redressement financier du gestionnaire de réseau commande l'application de procédures de sélection des investissements, inspirées notamment des procédures d'évaluation que l'Etat a définies dans le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013. Cette préoccupation rejoint ainsi les interrogations que la Cour des comptes a formulées en 2014 dans son rapport « *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence* » et celles, de même nature, portant sur la sélection et la programmation optimale des opérations des contrats de plan entre l'Etat et les régions<sup>1</sup>.

17. L'Autorité considère en conséquence que le contrat prévu par l'article L. 2111-10 du code des transports devra prévoir les dispositions permettant d'asseoir une programmation rigoureuse et optimisée des investissements, dans le cadre d'une trajectoire d'investissements précise, documentée et transparente.

## 2.2. Sur le projet de décret relatif aux principes de financement des projets d'investissements de SNCF Réseau

18. Comme évoqué précédemment, l'article L. 2111-10-1 du code des transports crée un lien entre les contributions apportées par SNCF Réseau au financement des projets de développement et son niveau d'endettement, apprécié au regard du ratio défini comme le rapport entre sa dette financière nette sur sa marge opérationnelle. En cas de dépassement du niveau plafond du ratio, SNCF Réseau ne peut participer au financement de ces investissements qui, pour être réalisés, doivent faire l'objet d'un financement intégral par l'Etat, les collectivités territoriales et/ou tout autre demandeur. En-deçà du niveau plafond du ratio, une participation financière de SNCF Réseau est possible sous réserve que les demandeurs publics apportent les concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau à l'issue de la période d'amortissement des investissements projetés.
19. En revanche, et afin de garantir au gestionnaire d'infrastructure les moyens de mener sa politique de maintenance et de régénération du réseau, qui constitue un enjeu majeur pour le système de transport ferroviaire, le législateur n'a pas soumis les investissements de maintenance à l'application de cette « règle d'or » et renvoie au contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports le soin d'en fixer les modalités de financement. SNCF Réseau finance ces investissements indépendamment du niveau du ratio précité, sous réserve des stipulations du contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau et du respect de la trajectoire financière qui y sera fixée.
20. Compte tenu de ces éléments, une attention particulière doit être portée aux définitions des investissements de développement et des investissements de maintenance qui seront retenues dans le décret pris pour l'application de l'article L. 2111-10-1 du code des transports. En particulier, la ligne de partage ne doit pas conduire à qualifier de maintenance des investissements qui devraient normalement être soumis à l'application de la « règle d'or » et être pris en charge intégralement par les autorités publiques en cas de dépassement du niveau plafond du ratio. De la même manière, afin de garantir l'objectif d'une maîtrise de la dette de SNCF Réseau tel que posé à l'article L. 2111-10-1, les dispositions du décret d'application doivent s'appliquer à l'ensemble des financements apportés par SNCF Réseau aux projets d'investissements de développement, quelle qu'en soit la nature.
21. Par ailleurs, dans la mesure où le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle constitue l'indicateur exclusif retenu par l'article L. 2111-10-1 du code des transports pour autoriser - ou non - SNCF Réseau à participer au financement d'investissements de développement, les modalités de calcul de ces deux agrégats financiers doivent refléter objectivement la situation financière de SNCF Réseau et ses capacités d'endettement supplémentaires.

---

<sup>1</sup> Voir la communication présentée en juillet 2016 à la 14th World Conference on Transport Research de MM Alain Bonnafous, Julien Brunel et Grégoire Marlot « *Un indicateur synthétique d'évaluation d'un programme d'investissements* ».

22. Enfin, les mesures transitoires qui seront retenues dans le décret doivent permettre une application rapide et exhaustive des nouvelles dispositions.

### 2.2.1. Sur le périmètre des investissements de développement et des investissements de maintenance tels qu'ils résultent des définitions retenues dans le projet de décret

23. L'article L. 2111-10-1 du code des transports reprend la distinction opérée à l'article L. 2111-9 précité entre les missions de maintenance de l'infrastructure visées au 3° de cet article et celles de développement du réseau ferré national visées au 4° du même article.
24. Les définitions retenues dans le projet de décret qualifient d'investissements de développement les « opérations de création de lignes nouvelles en tracé neuf et de réouvertures de lignes à des types de circulation, fret ou voyageurs, interrompus depuis plus de cinq ans », et d'investissements de maintenance les « opérations qui ne sont pas des investissements de développement ».

#### a. Les investissements de développement

25. L'Autorité relève que la définition des investissements de développement retenue dans le projet de décret correspond à une logique d'extension de l'étendue du réseau et intègre, à ce titre, les projets de réouverture de ligne.
26. En revanche, la définition prévue par le projet de décret n'inclut pas les investissements réalisés sur le réseau existant dont la réalisation est pourtant directement liée au projet de développement (par exemple, l'adaptation du réseau existant ou la construction de nouvelles infrastructures pour assurer la connexion de la ligne nouvelle au réseau existant, les aménagements de capacité en amont ou en aval de la ligne nouvelle, l'adaptation de l'alimentation électrique). Or, l'exclusion de ces investissements de l'assiette du projet de développement conduirait, lorsque le ratio est supérieur au niveau plafond, à faire porter par SNCF Réseau une partie du financement nécessaire à sa réalisation alors que ces investissements forment un ensemble non séparable du projet de développement et doivent, en conséquence, être pris en charge intégralement par les autorités publiques demandeuses.
27. Aussi, l'Autorité recommande de compléter la définition des investissements de développement pour y intégrer les investissements sur le réseau existant dont la réalisation est intrinsèquement liée à la réalisation du projet de ligne nouvelle.

#### b. La notion de projet d'investissement mixte

28. Le projet de décret introduit la notion de projet d'investissement mixte, défini comme un projet comprenant « des investissements de maintenance et des investissements de développement constituant une unité fonctionnelle ». L'objectif visé par cette catégorie est d'appréhender les projets de créations de lignes nouvelles comportant de manière indissociable une partie en tracé neuf et des aménagements sur le réseau existant. Le projet de décret qualifie d'investissements de maintenance les aménagements sur le réseau existant issus de projets d'investissement mixtes.
29. L'Autorité relève que cette catégorie, inédite, n'est pas prévue par la loi. Elle apparaît en outre sans objet dès lors qu'est prise en compte la recommandation de l'Autorité formulée au point 27 consistant à intégrer dans le champ de la « règle d'or » les investissements sur le réseau existant dont la réalisation est indispensable à la réalisation du projet de ligne nouvelle à la catégorie des investissements de développement.

#### c. Les investissements de maintenance

30. Au sens du projet de décret, est qualifié d'investissement de maintenance tout projet qui n'est ni une création de ligne nouvelle en tracé neuf ni une réouverture de ligne fermée depuis plus de cinq ans. Cette définition, qui n'est pas assise sur la nature des opérations mais fait référence à la définition donnée aux investissements de développement dont elle constitue la catégorie résiduelle, conduit notamment à qualifier d'investissements de maintenance des opérations de construction neuve qui ne présenteraient pas les caractéristiques de création de lignes nouvelles.
31. L'Autorité relève que cette approche particulièrement extensive n'est pas conforme à la définition de la maintenance donnée au 3° de l'article L. 2111-9 du code des transports qui limite cette notion aux opérations d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national, ni à la directive n° 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen qui distingue, en son annexe V, l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service, d'une part, de la construction de nouvelles infrastructures, d'autre part.
32. La grande diversité des opérations sur le réseau existant conduit néanmoins à s'interroger sur la qualification qu'il convient de retenir pour des opérations à la frontière entre le développement et la maintenance. Les opérations rendues nécessaires par une réglementation applicable (mise en accessibilité des gares ou résorption des « points noirs bruit » par exemple), celles qui ont pour effet de remettre l'infrastructure dans un état conforme à sa destination (renouvellement voie/ballast par exemple) ou encore, celles qui améliorent l'infrastructure sans modifier de manière substantielle ses caractéristiques (par exemple, le remplacement d'un élément obsolète par un élément répondant aux standards actuels et, par conséquent, plus performant) pourraient ainsi se rattacher à la notion de renouvellement et donc de maintenance.
33. En revanche, un tel rattachement ne paraît pas aller de soi s'agissant de projets de modernisation de l'infrastructure existante de plus grande ampleur, soit qu'ils conduisent à une augmentation de la capacité de l'infrastructure, soit qu'ils en modifient la fonctionnalité originelle. L'Autorité préconise ainsi que des critères soient introduits afin de clarifier le traitement de ces opérations, sans que ceux-ci ne portent atteinte à la mission du gestionnaire de l'infrastructure d'adapter son réseau à l'évolution des trafics existants.

*d. Le périmètre des investissements de SNCF Réseau relevant du champ d'application du projet de décret*

34. Les principes de financement des investissements de SNCF Réseau fixés à l'article L. 2111-10-1 visent, ainsi que le prévoit explicitement cet article, à maîtriser la dette de l'établissement en créant un lien entre les contributions financières apportées par l'EPIC au financement de projets d'investissements de développement sur le réseau ferré national réalisés à la demande d'autorités publiques et son niveau d'endettement.
35. Afin de garantir cet objectif de maîtrise de l'endettement de SNCF Réseau, d'une part, les investissements de SNCF Réseau au sens de l'article L. 2111-10-1 du code des transports doivent être regardés comme comprenant nécessairement l'ensemble des investissements. D'autre part, les règles relatives à la détermination de la participation du gestionnaire d'infrastructure au financement des investissements de développement ont vocation à s'appliquer quelle que soit la forme de cette participation (prise en charge directe du financement, contribution en numéraire ou en nature, apport en capital, etc.) et quel que soit le montage retenu pour réaliser le projet (maîtrise d'ouvrage directe par SNCF Réseau, réalisation par le biais d'une filiale ou d'une participation de SNCF Réseau, réalisation par une société de projet, etc.).
36. La modification envisagée du projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (projet de loi « CDG Express ») visant à exclure de l'application de la « règle d'or » la participation de SNCF Réseau au financement de la société chargée de réaliser le projet, appelle précisément l'attention sur le champ d'application de l'article L. 2111-10-1, qui ne saurait

être limité aux seuls investissements de développement réalisés en maîtrise d'ouvrage directe par SNCF Réseau.

37. L'Autorité constate que le projet de décret ne comporte aucune disposition de nature à préciser de manière expresse le champ d'application du texte sur ce point. Compte tenu de l'impact potentiel d'une participation de SNCF Réseau au financement de grands projets réalisés par le biais de filiales, selon des montages en concession ou en contrat de partenariat, sur son niveau d'endettement, l'Autorité préconise de compléter le projet de décret en précisant expressément que les modalités de fixation de la participation de SNCF Réseau au financement des investissements de développement s'appliquent quelle que soit la forme de cette participation et quel que soit le montage retenu pour réaliser le projet.
38. Par ailleurs, l'Autorité estime que les risques attachés aux garanties apportées par SNCF Réseau en cas de reprise par ce dernier de dettes résultant de la faillite de partenaires privés devraient être encadrés afin de ne pas contrevenir à l'objectif défini par le Parlement de maîtriser l'endettement du gestionnaire d'infrastructure. Aussi, et dans le prolongement des mesures mises en place pour respecter cet objectif, l'Autorité recommande qu'en cas de dépassement du niveau plafond du ratio, SNCF Réseau ne puisse apporter aucune garantie directe ou indirecte au financement d'un projet de développement, sauf à ce que celui-ci bénéficie lui-même d'une garantie de la part d'une collectivité publique. En l'absence de dépassement du niveau plafond du ratio, la garantie apportée par SNCF Réseau serait limitée au montant de la valeur qu'il pourrait retirer du projet. En revanche, SNCF Réseau pourrait garantir un montant supérieur à celui-ci sous réserve que ce complément soit adossé à la garantie de collectivités publiques.

#### 2.2.2. Sur les modalités de financement des investissements réalisés sur demande de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur

39. Le projet de décret prévoit que pour tout investissement, y compris un investissement de maintenance, réalisé à la demande de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, la participation financière de SNCF Réseau est déterminée de manière à éviter tout impact négatif dans ses comptes au terme de la période d'amortissement des investissements du projet.
40. L'Autorité souscrit à cet objectif qui, en étendant aux investissements de maintenance le critère prévu au cinquième alinéa de l'article L.2111-10-1 du code des transports pour les investissements de développement demandés par des tiers, va dans le sens d'une plus grande protection des intérêts de SNCF Réseau. Il est en outre rappelé que, selon la loi, les modalités de financement des investissements de maintenance doivent être intégrées dans la trajectoire financière de SNCF Réseau figurant dans le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure.

#### 2.2.3. Sur les définitions retenues des agrégats financiers composant le ratio

41. Le projet de décret définit les notions de dette financière nette et de marge opérationnelle composant le ratio.
42. L'Autorité note que les deux agrégats financiers définis dans le projet de décret ne sont pas exprimés selon la même norme comptable. La dette financière nette est définie par référence aux comptes annuels individuels de SNCF Réseau, soit en norme française, alors que la marge opérationnelle est définie par référence aux comptes consolidés annuels de SNCF Réseau, exprimés en normes internationales (*international financial reporting standards* ou IFRS). Pour autant, ce choix peut être admis car il s'appuie sur les modalités du calcul telles qu'elles ressortent des débats parlementaires, eux-mêmes reprenant les deux agrégats issus de la communication financière de SNCF Réseau.

43. L'Autorité relève toutefois que l'approche retenue pour définir ces deux agrégats financiers n'est pas homogène. La dette financière nette est définie par référence à un agrégat existant dans les comptes annuels individuels publiés par SNCF Réseau tandis que, pour la marge opérationnelle, le projet de décret propose une méthode calculatoire détaillée, alors même que la notion de marge opérationnelle est définie par SNCF Réseau dans ses comptes consolidés annuels depuis 2015.
44. L'Autorité recommande ainsi de modifier la définition de la marge opérationnelle pour l'aligner sur celle exposée dans les comptes consolidés annuels de SNCF Réseau. De manière analogue à ce qui est proposé dans le projet de décret pour la dette financière nette, elle préconise de retenir également, pour la détermination de la marge opérationnelle, la mention d'une continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes de l'exercice 2015.

#### 2.2.4. Sur le niveau du ratio

45. L'Autorité constate que le niveau plafond du ratio fixé à 18 par le projet de décret constitue le niveau maximum autorisé par la loi. Fixé à cette hauteur par le législateur en 2014 en cohérence avec le niveau du ratio calculé à cette date (17,5), le ratio a atteint 19 en 2015 et atteindrait 22 selon le budget 2016 de SNCF Réseau. Ainsi, bien que correspondant au montant maximum autorisé par la loi, la valeur de 18 retenue dans le projet de décret a des effets immédiats, SNCF Réseau n'ayant pas la faculté, aujourd'hui, toutes choses égales par ailleurs, de participer au financement de nouveaux investissements de développement.
46. Conformément à l'article L. 2111-10 du code des transports, une clause de rendez-vous doit intervenir trois ans après la signature du contrat entre l'Etat et SNCF Réseau, ainsi qu'il est évoqué dans le rapport du Gouvernement relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire, remis au Parlement en août 2016. Dans le cas où interviendrait une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat, l'Autorité invite à revoir le niveau du ratio en conséquence afin de garantir le même effort de maîtrise de l'endettement du gestionnaire d'infrastructure.

#### 2.2.5. Sur les mesures transitoires

47. L'article 5 du projet de décret prévoit que la « règle d'or » ne s'applique pas aux projets d'investissements pour lesquels SNCF Réseau a fixé sa part contributive préalablement à la première constatation du ratio conformément à l'article 3. Ces dispositions n'envisagent pas explicitement l'hypothèse où la part contributive de SNCF Réseau ferait l'objet d'une modification postérieure à la première constatation du ratio. Dans ce cas, il apparaît nécessaire de soumettre à un nouvel examen au regard de la « règle d'or » l'augmentation de la part contributive du gestionnaire d'infrastructure au projet. L'Autorité recommande en conséquence que soit ajouté au premier alinéa de l'article 5 la mention « sauf dans le cas où cette part contributive est augmentée postérieurement ».

### 2.3. Sur le projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau

48. Le second projet de décret soumis à l'avis de l'Autorité modifie l'article 31 du décret n° 97-444 relatif aux compétences du conseil d'administration de SNCF Réseau pour tenir compte notamment de ce que, conformément au premier projet de décret, la participation de SNCF Réseau au financement d'investissements est encadrée non plus uniquement pour les projets de développement mais pour tous les projets réalisés à la demande de tiers.
49. L'examen de ce second projet de décret n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité.



\*

\* \*

*L'Autorité a adopté le présent avis le 30 novembre 2016*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.***

Le présent avis sera notifié à la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer et publié sur le site internet de l'Autorité.

Le Président

Bernard Roman