

Paris, le 15 décembre 2016

L'Arafer exprime sa vive préoccupation sur le projet de budget 2017 de SNCF Réseau

L'Arafer a été saisie pour avis par SNCF Réseau sur son projet de budget pour 2017. Comme l'an passé, le régulateur n'est pas en mesure de vérifier le respect de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure qui doit être définie par le contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau, toujours pas conclu. A l'examen des grands équilibres du projet, les efforts de productivité de SNCF Réseau demeurent beaucoup trop modestes pour mener à bien le redressement économique de l'entreprise ferroviaire.

L'analyse du projet de budget présenté par SNCF Réseau pour 2017 n'a pu être réalisée que par rapport à celui de l'exercice 2016. En l'absence d'une prévision d'exécution budgétaire pour 2016, l'Arafer s'interroge sur la qualité du suivi de l'exécution du budget qui ne semble pas à la hauteur des moyens et des enjeux d'une entreprise comme SNCF Réseau. Dès lors, la qualité de la prévision budgétaire pour 2017 pose question.

Plusieurs incertitudes risquent d'affecter le projet de budget dans des proportions importantes. Un écart de presque 10 % oppose SNCF Réseau et la SNCF sur le niveau de refacturation des charges de l'EPIC de tête. Par ailleurs, les suites d'un contrôle fiscal de SNCF Réseau ne sont pas encore connues. Enfin, le montant de la dépréciation des actifs de SNCF Réseau (9,6 Md€) fait l'objet d'une réserve des commissaires aux comptes, reconduite lors de l'arrêt des comptes semestriels au 30 juin 2016.

Absence de contrat de performance

En l'absence de contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau, l'Arafer ne peut que renouveler le constat déjà formulé lors de l'examen du projet de budget 2016 : elle n'est pas en mesure de vérifier le respect de la trajectoire financière pluriannuelle dans le projet de budget 2017. Le champ de l'avis de l'Autorité s'en trouve donc limité.

L'absence persistante d'un cadre financier pluriannuel prive SNCF Réseau et l'Etat actionnaire d'outils de pilotage et de suivi exigeants. Comme l'Arafer l'a récemment souligné dans son [étude sur la mise en œuvre de la réforme ferroviaire](#), il est urgent de conclure dans les meilleurs délais un contrat ambitieux, porteur de visibilité pour l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire.

Incertitude persistante sur les gains de productivité

Les informations apportées par SNCF Réseau suite aux questions de l'Arafer ne sont pas suffisamment détaillées pour permettre au régulateur d'apprécier les efforts de productivité réalisés en 2016, ni, par conséquent, la pertinence de l'effort prévu pour 2017.

A supposer que les gains de productivité avancés par SNCF Réseau se réalisent, les charges sont loin de diminuer dans les mêmes proportions. Le redressement économique de SNCF Réseau exige des

objectifs de performance d'une toute autre ampleur que celle envisagée dans le projet de budget pour 2017.

Augmentation des dépenses d'investissements

Les prévisions d'investissements inscrites au projet de budget 2017 confirment la priorité donnée à la rénovation du réseau ferré mais maintiennent néanmoins un effort de développement important avec, par exemple, la montée en charge du projet Eole ou des projets de développement régionaux. Si l'on tient également compte de la participation de SNCF Réseau au projet CDG Express, les dépenses totales consacrées au développement du réseau sont encore en augmentation.

La mise en œuvre de la « règle d'or » qui prévoit que SNCF Réseau ne peut s'endetter au-delà de 18 fois sa marge opérationnelle, ne devrait pas avoir de conséquence à court terme, même si ce ratio continue à s'éloigner du seuil plafond fixé par la réforme ferroviaire : de 19 en 2015, il atteindrait 22 en 2016 puis 24 selon le projet de budget pour 2017.

Aggravation de la dette

Malgré l'objectif d'une maîtrise de l'endettement ferroviaire, récemment rappelé dans le rapport stratégique d'orientation publié par le gouvernement, l'Arafer constate une nouvelle aggravation de la dette de SNCF Réseau qui devrait continuer à augmenter de 2 à 3 milliards d'euros par an dans les années à venir. Cette situation fragilise SNCF Réseau, notamment si les taux d'intérêt remontent durablement.

L'Arafer s'inquiète du désengagement financier de l'Etat qui ressort à la fois du projet de budget de SNCF Réseau et du [rapport sur la dette ferroviaire remis en août 2016 par le gouvernement au Parlement](#).

La persistance des déséquilibres financiers du système ferroviaire doit conduire l'Etat à revoir, dans le futur contrat de performance, les moyens et le niveau de son soutien financier pour accompagner durablement les efforts qui s'imposent également à SNCF Réseau.

- L'avis de l'Arafer comporte des éléments couverts par le secret des affaires, il fera l'objet d'une publication ultérieure sur [arafer.fr](#)

À propos de l'Arafer

Créée fin 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence. 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 et présidé depuis le mois d'août 2016 par Bernard Roman.