

Avis n° 2016-222 du 14 décembre 2016 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2017

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

Saisie pour avis par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, par courrier enregistré le 16 novembre 2016, du projet de budget pour l'année 2017 arrêté par le conseil d'administration de SNCF Réseau le 15 novembre 2016 ;

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 le décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports, notamment son article 35 ;

Vu l'avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2016 ;

Vu l'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 ;

Vu le courrier en date du 13 décembre 2016 de la directrice des infrastructures de transport du ministère de l'environnement, de l'écologie et de la mer en réponse à la consultation effectuée par l'Autorité 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 5 décembre 2016 ;

Après en avoir délibéré le 14 décembre 2016 ;

EMET 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 activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur ce projet* » et à l'article 43 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié aux termes duquel « *le projet de budget est arrêté par le conseil d'administration et transmis à l'Autorité de régulation des*

activités ferroviaires [et routières], 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 ».

2. Dans ses lignes générales, le projet de budget pour 2017 de SNCF Réseau fait ressortir une légère baisse des produits par rapport à 2016 ($[< 50]$ M€), qui s'établissent à environ $[6 - 7]$ Md€, sous l'effet principalement d'une réduction de 0,9 % des tarifs de péage et d'une diminution des trafics sur le réseau existant, que compensent partiellement les mises en service des lignes nouvelles. Malgré cette évolution défavorable, la marge opérationnelle serait en très légère amélioration ($[< 50]$ M€), à un peu moins de $[1,5 - 2]$ Md€. Le résultat net de l'entreprise resterait cependant fortement déficitaire, à $- [200 - 300]$ M€, mais s'améliorerait de $[100 - 200]$ M€ par rapport au budget de l'année précédente.
3. Le projet de budget pour 2017 prévoit une poursuite de la montée en charge des investissements, qui s'établissent à plus de $[5 - 5,5]$ Md€ sur l'exercice (+ $[100 - 200]$ M€). Au total, la dette financière de SNCF Réseau continuerait de progresser de manière encore soutenue (+ $[2,5 - 3]$ Md€ en norme IFRS) pour atteindre $[< 50]$ Md€.
4. En réponse à la consultation du 16 novembre 2016 adressée au ministère de l'environnement, de l'écologie et de la mer en application de l'article L. 2132-8 du code des transports, le gouvernement a indiqué n'avoir « pas d'observation particulière à porter à la connaissance de l'Autorité concernant le projet de budget pour 2017 de SNCF Réseau ».

1. SUR LES MODALITES D'EXAMEN DU PROJET DE BUDGET

5. Le délai imparti à l'Autorité pour rendre son avis sur le projet de budget de SNCF Réseau contraint fortement la profondeur d'analyse. Aussi l'Autorité s'est attachée, dans le cadre du présent avis, à examiner les grands équilibres, sous réserve de limites et incertitudes qu'elle tient toutefois à signaler.

1.1 Sur les limites liées à l'absence d'une prévision d'exécution budgétaire pour 2016

6. L'Autorité a été saisie le 21 octobre 2015 du projet de budget pour 2016 sur lequel elle a rendu un avis en date du 18 novembre 2015. Il résulte de l'instruction que le budget définitivement adopté par le conseil d'administration de SNCF Réseau pour 2016 ne diffère pas du projet de budget qui a été examiné par le régulateur.
7. Le projet de budget pour 2017 présenté par SNCF Réseau fait état de variations appréciées par rapport au budget de l'exercice 2016. Interrogé sur l'existence d'une réactualisation des prévisions budgétaires pour l'année en cours, le gestionnaire d'infrastructure a indiqué ne pas en disposer. Retraité de certaines évolutions de traitement comptable (dotation versée par l'EPIC de tête SNCF) et de l'effet d'événements significatifs postérieurs à l'adoption du budget pour 2016 (dépréciation des actifs), le budget initial pour 2016 constitue donc la seule référence de comparaison mise à disposition de l'Autorité pour mesurer les évolutions du projet de budget pour 2017.
8. A la demande de l'Autorité, SNCF Réseau a transmis des extraits des tableaux de bord en date du 30 juin 2016 et du 30 septembre 2016 présentés à ses organes de gouvernance (comité d'audit et conseil d'administration). Ces documents, qui retracent les évolutions du chiffre d'affaires, de la marge opérationnelle et du résultat net avant impôt, seraient les seuls documents disponibles de suivi budgétaire.

9. Au vu des réponses apportées, l'Autorité s'interroge sur la qualité du suivi de l'exécution du budget 2016, qui n'apparaît pas à la hauteur des moyens et des enjeux d'une entreprise comme SNCF Réseau. Outre le frein qu'elle constitue pour le pilotage de l'activité en cours d'année, cette lacune fait peser une incertitude supplémentaire sur la qualité de la prévision budgétaire pour l'exercice suivant. Or, à moins de deux mois de la fin de l'exercice, on peut penser que les évolutions sont pour l'essentiel connues. Dès lors, dans la perspective de l'examen du projet de budget pour 2018, l'Autorité invite instamment SNCF Réseau à compléter sa future saisine d'un éclairage détaillé sur la prévision d'atterrissage budgétaire en 2017.
10. Cette observation faite, les quelques documents de suivi du réalisé par rapport au budget dont a pu disposer l'Autorité indiquent un retard de [50 - 100] M€ sur la marge opérationnelle (- [0 - 10] %) à la fin du troisième trimestre 2016. SNCF Réseau met en avant des événements exceptionnels (grèves et intempéries notamment) et estime que la marge opérationnelle devrait se rapprocher en fin d'année de la prévision du budget. En revanche, l'amélioration du résultat net est surtout liée à l'effet d'une moindre charge d'intérêts due à des taux historiquement faibles.

1.2 Sur les facteurs d'incertitude propres à la construction du projet de budget pour 2017

11. Dans le document transmis à l'Autorité, SNCF Réseau précise que ce projet de budget pour 2017 « pourrait être modifié à la marge dans le cadre des travaux en cours sur la réciprocité entre les EPIC du groupe SNCF ». L'instruction révèle, en particulier, une divergence entre SNCF Réseau et la SNCF sur le niveau de refacturation des charges de l'EPIC de tête (dépenses de l'ordre de [0 - 500] M€ sur l'année), avec un écart de presque 10 % entre les positions des deux établissements.
12. SNCF Réseau indique également que la notification d'un rehaussement de ses bases d'imposition en juillet dernier à la suite d'un contrôle fiscal, qu'il conteste, pourrait avoir un impact significatif sur le budget en cas de confirmation du redressement, en raison de l'incidence sur la valorisation des actifs du principal chef de redressement.
13. Par ailleurs, à l'exception des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau pour les services de transport de voyageurs, qui ont fait l'objet d'un avis conforme du régulateur pour l'horaire de service 2017, les tarifs des autres redevances font l'objet de réserves toujours pendantes (redevances d'infrastructure pour les services de transport de marchandises) ou n'ont pas encore été examinées par l'Autorité compte tenu de leur calendrier de publication (redevances relatives à l'accès et aux prestations rendues dans les installations de service). L'ordre de grandeur de l'enjeu financier n'en affecte pas pour autant l'économie générale du projet de budget présenté.
14. L'Autorité souligne en revanche l'impact important qu'entraîne la dépréciation des actifs de SNCF Réseau lors de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2015 (9,6 Md€) et, par conséquent, les précautions qu'il convient de prendre dans la comparaison du projet de budget pour 2017 avec celui de l'exercice précédent, objet de son avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015. La diminution mécanique des dotations aux amortissements qu'elle entraîne (à hauteur de 360 M€ par an) contribue à une amélioration optique du résultat de l'entreprise.
15. Le montant de la dépréciation des actifs de SNCF Réseau fait, en outre, l'objet d'une réserve des commissaires aux comptes, reconduite lors de l'arrêté des comptes semestriels au 30 juin 2016. En particulier, le rapport des commissaires aux comptes sur l'information semestrielle relève que « des aléas et des incertitudes majeurs pèsent sur les hypothèses » retenues pour la détermination de la valeur des actifs. La lecture du projet de budget pour 2017 doit donc être faite en gardant à l'esprit cette limite.

2. SUR LE RESPECT DE LA TRAJECTOIRE FINANCIERE DU CONTRAT CONCLU AVEC L'ETAT

16. L'article L. 2133-5-1 du code des transports dispose 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 mentionné à l'article L. 2111-10* ». Cette trajectoire financière apparaît, dans le cadre de la réforme ferroviaire adoptée en 2014, comme une composante essentielle du contrat pluriannuel que la loi a prévu entre l'Etat et SNCF Réseau. Elle est la déclinaison chiffrée des orientations stratégiques arrêtées en matière de gestion et de développement du réseau ferroviaire, et précise à cet effet, comme la loi le prescrit expressément, les moyens financiers alloués aux différentes missions du gestionnaire d'infrastructure, les principes d'évolution tarifaire, l'évolution des dépenses de gestion du réseau et les objectifs de productivité qui y sont associés.
17. Faute de contrat à ce jour conclu entre l'Etat et SNCF Réseau, l'Autorité ne peut que renouveler le constat, déjà formulé à l'occasion de l'examen du projet de budget pour 2016, qu'elle n'est pas en mesure de vérifier le respect de la trajectoire financière pluriannuelle par le projet de budget pour 2017 et que le champ de son avis s'en trouve par conséquent limité. L'absence persistante d'un cadre financier pluriannuel prive SNCF Réseau et, de manière tout aussi pénalisante, l'Etat, qui en est l'actionnaire, des moyens d'un pilotage et d'un suivi exigeants, auxquels l'éclairage extérieur du régulateur à l'occasion de l'examen du budget annuel peut contribuer.
18. L'Autorité souligne une fois de plus, ainsi qu'elle l'a encore dernièrement rappelé dans son rapport sur le bilan de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la priorité que représente la conclusion dans les meilleurs délais d'un contrat porteur de visibilité pour l'ensemble des acteurs du secteur. Par rapport à l'an dernier, la publication par le gouvernement du rapport stratégique d'orientation (RSO), prévu par l'article L. 2100-3 du code des transports, constitue la seule avancée visible des travaux mais les orientations très générales ressortant de ce document ne peuvent tenir lieu de cadre suffisant pour établir une trajectoire pluriannuelle.
19. Il ressort des dernières déclarations publiques des parties que la trajectoire pluriannuelle qui sera intégrée au projet du contrat à conclure entre l'Etat et SNCF Réseau serait en cours de finalisation. L'Autorité sera amenée à rendre un avis sur le projet de contrat conformément à l'article L. 2111-10 du code des transports. Sous réserve que le calendrier annoncé soit tenu, l'Autorité pourrait ainsi se prononcer sur le projet de budget pour 2018 dans l'ensemble des dimensions prévues à l'article L. 2133-5-1 du code des transports et être en mesure de signaler, le cas échéant, d'éventuels manquements aux obligations du contrat ou écarts par rapport à la trajectoire financière arrêtée.

3. SUR L'ECONOMIE DU PROJET DE BUDGET

3.1 Une incertitude persistante sur l'ampleur des gains de productivité réalisés

20. SNCF Réseau évalue à [100 - 150] M€ l'effort de productivité traduit dans le projet de budget pour 2017 : celui-ci se répartirait entre la productivité propre au gestionnaire d'infrastructure, pour [100 - 150] M€, et celle demandée à l'EPIC de tête SNCF à hauteur de [0 - 50] M€. La productivité propre à SNCF Réseau se décomposerait en [50 - 70] % sur la performance achat (à travers la mise en place de partenariats avec les fournisseurs), [20 - 30] % sur les effectifs et [0 - 10] % sur les coûts de structure.
21. Dans le délai imparti et en l'absence d'un niveau de détail suffisant des informations apportées en réponse aux questions de l'Autorité, il n'est pas possible de juger des efforts de productivité réalisés en 2016 ni, par conséquent, de la pertinence de l'effort prévu pour 2017. L'Autorité est amenée à renouveler, dès lors, le constat déjà exprimé l'an passé sur le projet de budget pour

2016, non sans s'étonner du peu de progrès observé dans l'identification des actions précisément envisagées pour atteindre les objectifs fixés.

22. Les gains de productivité annoncés sur les investissements ne dépassent pas [0 - 1] % du montant des dépenses de renouvellement et de performance, alors que leur poids est important et que SNCF Réseau en supporte la quasi-totalité. Ces investissements, aussi stratégiques soient-ils pour assurer la remise en état de l'infrastructure, ne sauraient être exclus du champ de la réflexion sur l'amplification nécessaire des gains de productivité. Il est regrettable, à cet égard, que l'information donnée sur ce sujet soit trop succincte.
23. A supposer que la réalité des gains de productivité mis en avant soit confirmée, il n'en demeure pas moins que les charges sont loin de diminuer dans les mêmes proportions. Il en est ainsi notamment de l'évolution des charges de personnel qui, malgré les objectifs de productivité attendus, affichent une quasi-stabilité en valeur, avec une croissance des effectifs de 350 agents en 2017, identique à celle prévue en 2016.
24. Or, aucune évolution favorable n'est par ailleurs visible sur le niveau des charges facturées par les autres entités du groupe public ferroviaire. Outre l'écart déjà signalé entre SNCF Réseau et la SNCF et, dès lors, l'incertitude sur la matérialisation de l'objectif de productivité de [0 - 10] % sur lequel table SNCF Réseau, le coût des prestations rendues par SNCF Mobilités (notamment dans le cadre de la convention de services en gare) augmenterait de l'ordre de [0 - 10] %. L'ensemble de ces prévisions pose question sur la concrétisation des économies attendues de la réforme ferroviaire, en particulier à travers la mutualisation au niveau de l'EPIC de tête d'un certain nombre de fonctions communes (gestion des ressources humaines, achats et systèmes d'information par exemple), de même que sur la pertinence de la répartition des missions entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions¹.
25. En tout état de cause, quelles que soient les difficultés à mesurer la réalité des gains de productivité et des efforts qu'ils représentent, l'Autorité ne peut que relever que le redressement économique de SNCF Réseau exige une performance d'une toute autre ampleur que celle ressortant du projet de budget pour 2017. Cette nécessité, déterminante pour l'avenir de SNCF Réseau et de l'ensemble du secteur ferroviaire, passe par une revue en profondeur des organisations et des pratiques ainsi que par le renforcement du pilotage technique et budgétaire à tous niveaux.

3.2 Une réorientation confirmée des priorités d'investissement

26. Le rapport stratégique d'orientation souligne la priorité qui doit être accordée à la maintenance du réseau, qui « constitue non seulement un enjeu de sécurité, mais aussi de qualité de service ». Le projet de budget pour 2017 traduit, dans ses prévisions d'investissement, une prise en compte de cet objectif : les dépenses de « renouvellement et performance » progressent de [50 - 100] M€ (+ [100 - 150] M€ hors GSMR²) pour atteindre plus de 2,6 Md€ tandis que celles des grands projets de développement diminuent d'environ [50 - 100] M€, atteignant ainsi moins de [1 - 1,5] Md€.
27. Toutefois, les mises en service en 2017 des dernières lignes à grande vitesse en cours de construction (LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, LGV Sud-Europe-Atlantique et contournement de Nîmes et Montpellier) ne signifient pas pour autant la fin des projets de développement. La montée en charge du projet EOLE en Ile-de-France et des projets régionaux de développement (0,9 Md€), contractualisés dans la dernière génération des contrats de plan, en prennent le relais. Si on tient également compte de la participation au projet CDG Express, traitée en investissement financier, les dépenses consacrées au total au développement sont même en hausse de [200 - 300] M€ entre 2016 et 2017.

¹ Voir sur ce point, l'étude thématique de l'Arafer sur la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France, publiée en juillet 2016.

² GSMR : Le GSM-R : Global System for Mobile communication for Railways, ou Système global de communication mobile pour les voies ferrées.

28. Avec l'adoption prochainement attendue du décret d'application de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, 2017 devrait être la première année de mise en œuvre de la « règle d'or », dispositif d'encadrement financier des investissements de SNCF Réseau introduit par la réforme ferroviaire (voir l'avis n° 2016-219 du 30 novembre 2016). Sous réserve de son contenu définitif, ce texte ne devrait toutefois pas présenter d'incidence particulière à court terme, et ce, même si le ratio dette financière nette sur marge opérationnelle (MOP) ressortant des dernières prévisions continue à s'éloigner du seuil plafond de 18 fixé dans la loi : de 19 en 2015, il atteindrait 22 en 2016 puis 24 selon le projet de budget pour 2017. La définition retenue pour les investissements de développement (les lignes à grande vitesse pour l'essentiel) et les dispositions transitoires³ prévues dans la version soumise à l'avis de l'Autorité expliquent que SNCF Réseau consacre encore de l'ordre de [100 - 200] M€ sur ses fonds propres en 2017 à des projets de développement.
29. Si les financements de SNCF Réseau sont désormais davantage recentrés sur la maintenance du réseau existant et si ces investissements représentent ainsi la moitié d'un budget d'investissement de près de [5 - 6] Md€⁴, la rigueur du choix et de la programmation des opérations de même que l'efficacité de leur mode de réalisation sont indispensables pour s'assurer d'une amélioration visible de l'état du réseau au meilleur coût. Au-delà du seul renouvellement, l'Autorité souligne une nouvelle fois, au regard de l'importance du budget en jeu, la nécessité d'une programmation optimale des investissements, « qui doit s'appuyer en particulier sur l'évaluation des bénéfices socio-économiques associés », comme elle l'a rappelé dans son récent avis n° 2016-219 précité.

3.3 Une absence préoccupante d'inflexion de l'endettement

30. Le rapport stratégique d'orientation du gouvernement met en avant l'objectif d'une « maîtrise de l'endettement ferroviaire ». Or, l'analyse du tableau de flux de trésorerie proposé dans le projet de budget pour 2017 fait apparaître que la marge opérationnelle de l'entreprise est absorbée aux trois quarts par le versement des frais financiers ([1 - 1,5] Md€). Dès lors, la capacité d'autofinancement est très insuffisante pour financer les investissements prévus, nets des subventions attendues, ce qui se traduit par une nouvelle aggravation de l'endettement de SNCF Réseau, sans changement marqué de rythme par rapport à l'évolution constatée sur la période récente (environ 3 Md€ par an).
31. A cet égard, les perspectives n'apparaissent guère favorables à une inflexion de la croissance de l'endettement. Les marges d'augmentation du trafic, compte tenu du contexte économique et du niveau actuel des péages, sont limitées ; une hausse éventuelle des tarifs de péage, sous réserve de sa validation par le régulateur, serait à mettre en regard de l'évolution des charges d'exploitation, à ce jour difficilement contenue. Par conséquent, une amélioration significative de la MOP semble peu probable alors que, par ailleurs, le poids des intérêts de la dette ne peut que progresser et que l'effort de rénovation du réseau financièrement supporté par SNCF Réseau doit être soutenu dans la durée à un niveau élevé. La nette réduction des projets de développement, appelés à être financés par des tiers, préviendrait tout au plus une dérive supplémentaire. Dès lors, il est raisonnable d'estimer, en l'état des tendances prévisibles, que l'endettement de SNCF Réseau continuerait à augmenter de plus de 2 à 3 Md€ par an dans les années à venir.
32. Une telle évolution n'est pas sans danger au regard de la fragilité de la situation de SNCF Réseau. Même avec des efforts de productivité revus à la hausse, l'Autorité note la faiblesse actuelle des leviers d'action au regard de la charge des intérêts de la dette. L'effet sur la trésorerie de l'amélioration de la marge opérationnelle de [0 - 50] M€ est par exemple sans rapport avec la hausse de l'endettement de [2 - 3] Md€ lié au financement du programme d'investissement prévu au projet de budget pour 2017 ou même avec la sensibilité de la charge de la dette à une évolution défavorable des taux.

³ La participation de SNCF Réseau au financement de projets décidés avant la publication du texte ne serait pas remise en cause.

⁴ Les autres investissements non mentionnés recouvrent la mise en conformité du réseau ([0 - 0,5] Md€ prévu en 2017) ainsi que des investissements industriels ([0 - 0,5] Md€) et des investissements divers ([0 - 0,2] Md€).

33. Dans le contexte actuel de taux historiquement bas, le coût annuel de l'endettement financier reste maîtrisé en 2016 ainsi que dans le projet de budget pour 2017. Pour autant, l'Autorité tient à appeler l'attention sur le risque que fait peser, dans ce contexte, une remontée durable des taux, que les dernières évolutions de marché ne permettent pas d'exclure.
34. L'ampleur des nouveaux besoins de financement ainsi que du refinancement de la dette existante oblige en outre SNCF Réseau à solliciter chaque année les marchés financiers pour des montants significatifs (plus de [0 - 5] Md€ prévus en 2017). Malgré son adossement à l'Etat, l'entreprise est donc exposée à un risque de financement qui ne peut être considéré comme nul.
35. Ces différentes préoccupations soulignent, comme indiqué dans le RSO, la nécessité de « *mettre en place le cadre nécessaire au redressement financier du système ferroviaire [...] donnant les moyens au groupe public ferroviaire d'assainir sa situation financière* ». Or, sans remettre en cause l'obligation pour SNCF Réseau et, au-delà, pour l'ensemble du groupe public ferroviaire d'amplifier considérablement leurs objectifs de performance, le désengagement relatif de l'Etat qui ressort à la fois de ce projet de budget et du rapport sur la dette remis dernièrement par le gouvernement au Parlement hypothèque l'avenir du secteur.
36. L'Autorité relève, en particulier, que les concours publics de l'Etat consacrés à la gestion du réseau diminuent de [0 - 50] M€, sous le double effet de la révision à la baisse du coût direct des circulations des trains de fret et de l'indexation négative des redevances d'accès qu'il finance. Cependant, l'Etat aurait pu opportunément maintenir son effort en redéployant les crédits libérés par cette économie au profit de SNCF Réseau (par exemple pour participer à la couverture des coûts fixes du réseau). L'augmentation du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) mise en avant dans le projet de budget (+ [0 - 50] M€) ne saurait quant à elle être considérée comme un effort spécifique de l'Etat en faveur du système ferroviaire.
37. Par ailleurs, l'Autorité attire l'attention sur le niveau élevé des créances échues relatives aux financements promis à la fois par l'Etat et les collectivités locales. SNCF Réseau affiche dans ses derniers comptes semestriels – et confirme ses positions dans son arrêté comptable à la fin du troisième trimestre 2016 – des niveaux de créances échues significatifs au regard de ses besoins en trésorerie (plus de [1 - 1,5] Md€).
38. A ce titre, l'amélioration du versement des subventions d'investissement attendues doit être confirmée : le projet de budget pour 2017 table ainsi sur une augmentation d'un peu moins de [0 - 500] M€ des concours publics, principalement en raison d'une amélioration du besoin en fonds de roulement avec l'apurement de créances de subventions échues. Encore faut-il souligner que ces subventions portent, pour leur quasi-totalité, sur des projets de développement et que SNCF Réseau supporte en conséquence presque seul le coût du renouvellement du réseau
39. La persistance des déséquilibres financiers doit conduire l'Etat à revoir, dans le cadre du prochain contrat avec SNCF Réseau, les moyens et le niveau de son soutien pour accompagner sur la durée les efforts de redressement du gestionnaire d'infrastructure. Cet engagement s'avère une condition essentielle à la réalisation de l'objectif de couverture du coût complet du réseau, au plus tard dans un délai de dix ans, comme le prévoit la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

*

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 14 décembre 2016.

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

Le Président

Bernard Roman