

## **Avs n° 2017-072 du 12 juillet 2017** **relatif au projet d'investissement de SNCF Réseau sur la ligne Serqueux – Gisors**

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

Saisie pour avis par le président-directeur général de SNCF Réseau par courrier du 19 mai 2017 enregistré au greffe de l'Autorité le même jour ;

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2111-10-1 ;

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

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

Vu le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau signé le 20 avril 2017 ;

Vu la délibération du conseil d'administration de SNCF Réseau du 25 avril 2017 relatif au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors ;

Vu le courrier de la directrice des infrastructures de transport du ministère de la transition écologique et solidaire en date du 19 juin 2017 en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée par l'Autorité par courrier du 22 mai 2017 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 12 juillet 2017 ;

## **ÉMET L'AVIS SUIVANT**

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Cadre juridique de l'avis

1. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, le législateur a confié au régulateur un rôle nouveau en matière de rétablissement de l'équilibre économique et financier du gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, SNCF Réseau. La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a ainsi prévu que sont soumis à l'avis préalable de l'Autorité le projet de contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau (article L. 2111-10 du code des transports), le projet de budget de SNCF Réseau (article L. 2133-5-1 du code des transports) et les modalités de financement des projets d'investissements de SNCF Réseau supérieurs à un certain seuil fixé par décret (article L. 2111-10-1 du code des transports).
2. L'avant-dernier alinéa de l'article L. 2111-10-1 du code des transports prévoit que : *« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un certain seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 [contrat « de performance » entre l'Etat et SNCF Réseau]. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées. »*
3. Par ces dispositions, le législateur a chargé l'Autorité d'apprécier ex ante la crédibilité et la robustesse des plans de financement des grands projets d'investissements afin d'éviter que SNCF Réseau ne soit exposé, dans le cadre de la réalisation du projet, au risque de devoir prendre en charge, sur ses fonds propres, un endettement supplémentaire résultant d'une mauvaise estimation initiale du niveau des contributions nécessaires pour couvrir les dépenses du projet. Conformément aux termes de l'étude d'impact annexée au projet de loi portant réforme ferroviaire, l'évaluation par le régulateur *« du montant des financements publics nécessaires à la couverture du coût de l'investissement projeté et (...) de celui de la participation de SNCF Réseau »* vise à *« garantir le bien-fondé des calculs auprès de toutes les parties. »*
4. A l'instar du mécanisme de la « règle d'or », la mission confiée à l'Autorité a une visée exclusivement financière, de sorte qu'il n'appartient pas à cette dernière, lorsqu'elle est saisie sur le fondement de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, de se prononcer sur la pertinence socio-économique des projets qui lui sont soumis.
5. Conformément à l'article L. 2111-10-1 du code des transports, l'avis de l'Autorité est sollicité quelle que soit la nature des projets d'investissements en cause, qu'il s'agisse de projets dits de développement ou de maintenance, sous réserve que le montant du projet dépasse le seuil prévu par l'article 31 du décret du 5 mai 1997 susvisé, à savoir 200 millions d'euros (M€).
6. Au regard des dispositions qui précèdent, il appartient en premier lieu à l'Autorité, lorsqu'elle est saisie sur le fondement de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, d'apprécier si les concours financiers qu'il est envisagé d'apporter à SNCF Réseau dans le cadre de la réalisation du projet, ainsi que la part contributive de l'entreprise elle-même, sont déterminés conformément aux règles de financement des investissements fixées au même article L. 2111-10-1 du code des transports, qui diffèrent selon qu'il s'agit d'un projet d'investissement de développement ou de maintenance du réseau ferré national.
7. Quelle que soit la nature du projet, ces règles imposent que la participation financière de SNCF Réseau, lorsqu'elle est autorisée, et les concours financiers extérieurs sont déterminés de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise à l'issue de la période d'amortissement des investissements. Ce principe de neutralité sur les comptes de SNCF Réseau

implique, d'une part, que toutes les dépenses nécessaires à la réalisation du projet soient prises en compte dans l'analyse, qu'il s'agisse notamment des phases d'« avant-projet », de « projet » ou de « réalisation ». Il implique, d'autre part, de prendre en compte les charges et les recettes futures supplémentaires liées à l'exploitation du projet sur la période d'amortissement des investissements concernés.

8. S'agissant des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau, l'Autorité vérifie qu'ils présentent, en niveau, un caractère suffisant pour garantir la couverture des dépenses du projet, déduction faite de la part contributive éventuelle de SNCF Réseau. Son appréciation porte également sur le degré d'engagement des partenaires à apporter ces financements, au risque pour l'entreprise de devoir assumer la part des financements non sécurisée.
9. Au-delà de la vérification de la bonne application de ces règles, il appartient à l'Autorité d'apprécier la pertinence des hypothèses retenues pour le calcul même de ces contributions, et en particulier les prévisions de recettes nouvelles et la soutenabilité pour les entreprises ferroviaires des redevances envisagées, gage du réalisme de l'évaluation de la part contributive de SNCF Réseau et de la solidité de l'estimation des besoins de financements extérieurs.
10. Par courrier du 19 mai 2017 enregistré au greffe de l'Autorité le même jour, le président-directeur général de SNCF Réseau a saisi l'Autorité pour avis, sur le fondement de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. L'article 31 du décret du 5 mai 1997 prévoit que l'Autorité se prononce dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier.

## 1.2. Le projet de modernisation de la ligne Serqueux - Gisors

11. La ligne Serqueux-Gisors, longue de 50 kilomètres, à double voie et non électrifiée, est le tronçon central de la ligne de Paris à Dieppe. Elle s'insère, d'une part, entre Paris et Gisors, ligne électrifiée de 72 km avec un trafic voyageurs important, et, d'autre part, entre Serqueux et Dieppe, ligne de 48 km dont la voie a été déposée depuis 1989. Serqueux est la gare de jonction avec la ligne Rouen – Amiens.
12. Le tronçon entre Serqueux et Gisors a historiquement fait l'objet d'un trafic modeste de passagers et de fret. Le vieillissement de la ligne a conduit à des ralentissements successifs puis à sa fermeture en 2009. Une opération de remise en état qui consistait principalement à renouveler l'ensemble de la voie s'est déroulée en 2012 et 2013. Ces travaux ont permis la réouverture de la ligne en 2014 aux trafics de fret et de voyageurs. Elle est aujourd'hui uniquement empruntée par quatre allers-retours quotidiens de trains TER de la région Normandie.
13. Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors s'inscrit dans la continuité de cette première opération de remise en état. Il consiste en la réalisation de travaux d'amélioration et de modernisation de ce tronçon afin d'offrir aux opérateurs de fret ferroviaire un nouvel itinéraire alternatif à l'axe ferroviaire historique Le Havre-Rouen-Paris avec un niveau de performance similaire.
14. Les travaux envisagés portent notamment sur la création d'un raccordement ferroviaire direct au sud de Serqueux<sup>1</sup>, l'électrification de ce nouveau raccordement ainsi que du tronçon Serqueux-Gisors, et la mise en place d'une signalisation automatique de type BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte) et d'un système de télécommunication GSM-R et la sécurisation de l'itinéraire<sup>2</sup>. Le projet prévoit également la mise en œuvre des mesures compensatoires environnementales.

---

<sup>1</sup> Ce raccordement d'environ 1,5 km entre les lignes Rouen – Amiens et Gisors – Serqueux permettait d'éviter aux trains d'effectuer un retournement en gare de Serqueux (*i.e.* rebroussement) et de gagner par conséquent entre trente minutes et une heure sur cet itinéraire.

<sup>2</sup> Sécurisation et suppression de passages à niveaux, mise en place de dispositifs de surveillance des trains en marche (STEM) et de détecteurs de boîte chaude (DBC), mise en place du Contrôle de Vitesse par Balises (KVB) et de l'European Train Control System (ETCS) de niveau 1, correspondant à la nouvelle norme d'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens

15. Parallèlement, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors aura pour effet de réduire les contraintes d'exploitation rencontrées sur l'itinéraire historique via Rouen et Mantes-la-Jolie résultant de la hausse du trafic voyageurs en Ile-de-France et de la restriction capacitaire imposée par la mise en place de plages de travaux nécessaires à la réalisation du programme de maintenance de l'itinéraire. L'itinéraire alternatif Le Havre-Paris via Serqueux-Gisors permettra, d'une part, d'accroître les capacités de l'infrastructure sur cet axe, nécessaires pour le développement des trafics fret, et, d'autre part, d'alterner les circulations pour élargir les fenêtres de travaux sur l'axe historique, ainsi que sur Paris-Creil-Amiens, afin de réaliser des gains de productivité en maintenance.
16. Le projet est inscrit au contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) Vallée de la Seine 2015-2020. Il a été déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral du 18 novembre 2016. Le planning prévisionnel des travaux transmis par SNCF Réseau dans le cadre de l'instruction prévoit une mise en service pour mi-2020.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur la qualification juridique du projet et ses conséquences sur la part contributive de SNCF Réseau

17. Compte tenu de la distinction opérée par l'article L. 2111-10-1 du code des transports entre les investissements de développement et de maintenance, il convient de donner une qualification juridique au projet afin d'identifier les conditions dans lesquelles SNCF Réseau peut participer à son financement.
18. Le projet Serqueux-Gisors, dès lors qu'il consiste pour l'essentiel en la réalisation d'aménagements sur une ligne existante en vue de sa modernisation et de l'amélioration de ses fonctionnalités, constitue un projet d'investissement de maintenance du réseau ferré national au sens du 3° de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2017-443 du 30 mars 2017.
19. En effet, la circonstance que le projet intègre, parmi les opérations qui le constituent, la création d'un raccordement neuf ne saurait, compte tenu notamment de la dimension de l'ouvrage (1,5 km), de son coût limité en comparaison de l'ensemble du programme et de son absence d'autonomie fonctionnelle propre, conduire à qualifier l'ensemble du projet de « *création de ligne nouvelle en tracé neuf* » au sens du décret du 30 mars 2017 et à le faire ainsi relever de la catégorie des investissements de développement. De la même manière, dans la mesure où l'absence de trafic fret depuis la réouverture de la ligne en 2014 n'est pas liée à ses caractéristiques techniques (la ligne n'étant actuellement pas fermée techniquement à ce type de trafic) mais à ses performances que le projet a vocation à améliorer, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors ne saurait davantage être qualifiée d'opération de « *réouverture de lignes à des types de circulation, fret ou voyageurs, interrompus depuis plus de cinq ans* », typologie qui constitue également un investissement de développement au sens du décret du 30 mars 2017.
20. Le projet Serqueux-Gisors revêtant ainsi le caractère d'un projet d'investissement de maintenance, ses modalités de financement sont soumises aux stipulations fixées dans le contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau conformément à l'article L. 2111-10-1 du code des transports. En l'espèce, le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 prévoit que les modalités de financement des investissements de maintenance sont déterminées de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de leur période d'amortissement. L'annexe 7 du contrat fixe la formule de calcul permettant de déterminer « *la participation maximale de SNCF Réseau au financement de projets* », à partir de la valeur actuelle nette de l'investissement initial et de tous les flux (positifs et/ou négatifs) engendrés par cet investissement. Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, l'évaluation n'a pas été réalisée sur la base d'un modèle financier, comme l'annexe 7 le requiert, mais selon une approche uniquement basée sur

l'évaluation du déficit d'exploitation engendré par les coûts fixes sur la période d'amortissement du projet. L'Autorité souligne ce manque et la nécessité d'obtenir, à l'avenir, un modèle financier complet.

## 2.2. Sur le montant des investissements

21. Le coût total du projet est estimé à 264,9 M€ (courants), soit 228,4 M€ aux conditions économiques de janvier 2010. L'investissement est décomposé en trois phases distinctes : la phase avant-projet (AVP) pour 6,9 M€ (courants), la phase projet (PRO), à hauteur de 12,2 M€ (courants) et la phase réalisation (REA) pour le solde, soit 245,9 M€ (courants).
22. SNCF Réseau a indiqué, en outre, dans le cadre de l'instruction, que le montant des investissements prévus dans le projet de convention de financement de la phase de réalisation du projet inclut une provision pour risques et aléas qui permettrait d'absorber tout ou partie du risque que SNCF Réseau supporte en tant que maître d'ouvrage, à savoir, les risques financiers relatifs aux aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier.
23. Par ailleurs, le projet a fait l'objet d'une contre-expertise indépendante sollicitée par le Commissariat général à l'investissement, comme le prévoit l'article 3 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Ce rapport n'a pas soulevé de remarques particulières sur les montants des investissements. Au regard des aspects techniques du projet, le rapport de contre-expertise conclut que « *les éléments techniques et budgétaires du dossier de modernisation [de la ligne Serqueux-Gisors] semblent pertinents dans le choix des solutions retenues [...]* »<sup>3</sup>.
24. En l'absence d'éléments d'instruction plus approfondis compte tenu du temps d'examen limité fixé par l'article 31 du décret du 5 mai 1997 et de ses moyens techniques, l'Autorité n'est pas en mesure de formuler d'observation particulière sur l'évaluation des coûts d'investissements ni sur le risque d'un éventuel dépassement.

## 2.3. Sur le financement des dépenses d'investissement relatives au projet

### 2.3.1. Phases avant-projet et projet

25. Les phases d'avant-projet et projet ont fait l'objet de conventions de financement entre l'Etat, la région Normandie et SNCF Réseau en décembre 2010 et décembre 2013. Elles prévoient que le montant total de ces deux phases (19,1 M€) est financé à parts égales à hauteur de 8,1 M€ par l'Etat et la région Normandie, le solde (2,9 M€) étant à la charge de SNCF Réseau.
26. Postérieurement à la signature de ces deux conventions, le projet s'est vu octroyer le 21 décembre 2015 une subvention par la Commission européenne au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour l'appel à projets 2014-2020 (CEF Transport call)<sup>4</sup> à hauteur de 71 M€ (courants) dont 5,1 M€ au titre des phases AVP et PRO.
27. Bien que la note relative au « Financement du projet Serqueux-Gisors » jointe au dossier dont a été saisie l'Autorité indique que les coûts d'investissement du projet « *sont intégralement financés par la Région Normandie, l'Etat et l'Union Européenne* », aucun élément du dossier ne permet de démontrer que le montant de 2,9 M€ apporté initialement par SNCF Réseau pour financer ces études lui sera remboursé.

<sup>3</sup> Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (section 1.3.3) annexé à la Pièce K (Avis du Commissariat Général à l'Investissement Avis 2015-n° 29 du 9 juin 2015) du dossier d'enquête publique.

<sup>4</sup> Agreement number : INEA/CEF/TRAN/M2014/1042635

28. Dans ces conditions, l'Autorité invite les partenaires du projet à prendre les mesures nécessaires afin d'assurer le remboursement de la part de financement apportée par SNCF Réseau dans les phases d'études. A défaut, il ne pourrait être considéré que le plan de financement du projet n'emporte pas de conséquence sur les comptes de l'entreprise au terme de la période d'amortissement de l'investissement ainsi que le prévoit le contrat pluriannuel de performance 2017-2026.

### 2.3.2. Phase réalisation

29. Le conseil d'administration de SNCF Réseau du 25 avril 2017 a fixé à zéro la participation financière de l'entreprise à la phase réalisation du projet. En conséquence, le coût total de réalisation (245,9 M€ en euros courants) doit être intégralement supporté par les co-financeurs. Le projet de convention de financement à conclure entre l'Etat, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), la Région Normandie et SNCF Réseau transmis à l'Autorité prévoit un financement à hauteur de 90 M€ courants chacun pour l'Etat (via l'AFITF) et la Région Normandie et à hauteur de 65,9 M€ courants pour la Commission européenne.
30. L'attribution de la subvention européenne a été notifiée au ministère chargé de l'écologie, du développement durable et de l'énergie le 31 juillet 2014. Dans le cadre de l'instruction du dossier, l'Autorité a été informée, d'une part, que le conseil d'administration de l'AFITF avait approuvé, le 15 juin 2017, le projet de convention relative au financement des travaux de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et, d'autre part, que l'assemblée plénière du conseil régional de Normandie avait approuvé le projet de convention dans les mêmes termes le 26 juin 2017. Le versement effectif de ces financements n'emporte pas, dès lors, d'incertitudes particulières.
31. Par ailleurs, l'Autorité note que le projet de convention de financement exclut, dans son article 7, le principe d'une garantie au profit de SNCF Réseau pour la couverture des dépassements de coûts qui lui incomberaient comme maître d'ouvrage. Bien que le projet ne doive pas avoir d'impact sur les comptes de SNCF Réseau, comme le prévoit le contrat pluriannuel de performance, ce même contrat incite aussi, comme indiqué dans le chapitre I.5, le gestionnaire d'infrastructure à maîtriser les coûts et les délais de ses opérations d'investissement. L'Autorité estime, dès lors, que cette disposition de bonne administration est en accord avec l'objectif de maîtrise des coûts de SNCF Réseau visé par le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau.
32. En revanche, l'Autorité relève l'absence de garanties liées à d'autres natures de risques de dépassements (circonstances imprévisibles ou exceptionnelles). En effet, en pareil cas, l'article 7 de la convention de financement prévoit que l'ensemble des parties prenantes sera appelé à se prononcer. L'Autorité estime nécessaire, au cas d'espèce, que SNCF Réseau soit financièrement protégé des aléas dont il ne serait pas responsable.
33. Sous cette dernière réserve, le montant des concours financiers qu'il est prévu d'apporter à SNCF Réseau en couverture des dépenses d'investissement de la phase de réalisation ainsi que la part contributive de SNCF Réseau, nulle, n'appellent pas d'observation, au regard notamment des stipulations du contrat pluriannuel de performance 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau.

## 2.4. Sur le financement des dépenses d'exploitation relatives au projet

### 2.4.1. Sur la couverture des coûts directs d'exploitation

34. Lors de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué considérer que le recouvrement des coûts directs liés aux nouvelles circulations et à celles éludées (sur l'itinéraire historique via Rouen et Mantes-la-Jolie et sur l'itinéraire de substitution disponible actuellement via Amiens et Creil) serait assuré par les redevances versées par les entreprises ferroviaires de fret et, pour le solde, par la « compensation fret » versée par l'Etat.



35. L'Autorité prend acte de cette hypothèse, qui s'impose en application des principes tarifaires sur la couverture du coût direct fixés par la réglementation, tout en rappelant les réserves qu'elle a émises dans son avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau sur la trajectoire d'évolution des redevances et ses impacts potentiels sur les trafics.

#### 2.4.2. Sur la couverture des coûts fixes d'exploitation

36. SNCF Réseau a transmis une estimation des coûts fixes d'exploitation supplémentaires capitalisés sur une durée de 20 ans. D'après ces éléments, ces coûts fixes se décomposent en :
- des surcoûts d'entretien sur la ligne Serqueux-Gisors liés aux nouvelles installations électriques et de signalisation et aux aménagements de voies et d'ouvrages nouveaux, pour un montant d'environ 18,3 M€ courants ;
  - des gains d'exploitation consécutifs à la fusion des postes en gare de Gisors, estimés à près de 3 M€ courants ;
  - des économies à réaliser en matière de maintenance sur l'axe historique via Mantes et l'axe de substitution via Amiens-Creil, grâce à l'élargissement des plages de travaux de nuit, qui se chiffrent à environ 10,8 M€ courants.
37. SNCF Réseau a indiqué, lors de l'instruction, que le montant d'économies de maintenance sur les itinéraires existants ne peut, à ce stade, être déterminé avec précision, car il dépendra notamment de la durée des fenêtres de travaux qui ne pourront pas être connues avant 2019. Par conséquent, SNCF Réseau estime que le montant du déficit sera compris entre 4,5 M€ et 15,3 M€ sur 20 ans (euros 2020).
38. En guise de justification, SNCF Réseau a transmis un modèle simplifié qui explicite uniquement le calcul de la borne basse de l'évaluation du déficit. Celui-ci est basé en particulier sur des hypothèses d'indexation non homogènes<sup>5</sup> et parfois non cohérentes avec les hypothèses macro-économiques retenues dans le contrat pluriannuel<sup>6</sup>. L'Autorité considère que ces éléments sont insuffisants pour permettre de se prononcer avec certitude et invite SNCF Réseau à préciser dans les meilleurs délais l'estimation du déficit d'exploitation. Cette nouvelle estimation devra mieux détailler les bénéfices induits sur les trois itinéraires alternatifs (via Mantes - Rouen, via Creil - Amiens et via Serqueux - Gisors).
39. Pour couvrir ce déficit d'exploitation, SNCF Réseau indique examiner préférentiellement la mise en place d'un surpéage spécifique sur la ligne Serqueux-Gisors modernisée, sans exclure pour autant, comme indiqué lors de l'instruction, les alternatives suivantes : le versement d'une soulte par les cofinanceurs ou par un tiers.
40. Or, l'Autorité constate que le projet de convention de financement ne mentionne aucunement les modalités de prise en charge du déficit d'exploitation, ni même n'évoque son existence.
41. Par conséquent, afin de prévenir un impact négatif sur les comptes de SNCF Réseau, conformément aux stipulations du contrat pluriannuel de performance 2017-2026, l'Autorité invite les différents partenaires du projet à décider sans attendre, dans le cadre de la convention de financement relative au projet, une réponse à la nécessaire couverture du déficit d'exploitation consécutive à la mise en service de cet investissement.

<sup>5</sup> Sur la période 2017-2027, les coûts d'entretien et d'exploitation évoluent annuellement selon l'inflation ferroviaire spécifique et forfaitaire à prendre en compte pour le fret composé de notamment de l'inflation et du TPO1 et de l'inflation sur la période 2028-2040

<sup>6</sup> L'inflation long terme retenue pour le projet est de 1,7% alors qu'elle est de 2% dans le cadre du contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau

42. Dans l'hypothèse de la mise en place d'un sur-péage, l'Autorité rappelle qu'elle devra être saisie pour avis conforme, en application de l'article L. 2133-5 du code de transports, des redevances prévues dans les documents de référence du réseau concernés. Dans ce cadre, elle s'attachera notamment à vérifier la validité juridique, la structure et le niveau du sur-péage, en s'attachant à étudier également la pertinence des prévisions des trafics faites par SNCF Réseau.

\*

Le présent avis sera notifié au président-directeur général de SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 12 juillet 2017.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman