

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

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 26 avril 2019, du rapport d'activité de SNCF Réseau pour l'année 2018 rendant compte de la mise en œuvre du contrat pluriannuel 2017-2026 conclu entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 avril 2017 ;

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

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° 2017-123 du 20 novembre 2017 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2018 ;

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 le courrier de l'Autorité en date du 30 avril 2019 adressé au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la transition écologique et solidaire en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 20 juin 2019 ;

EMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. Le contrat et les défis identifiés par l'Etat

1. L'Etat et SNCF Réseau ont signé le 20 avril 2017 le contrat pluriannuel 2017-2026 (ci-après « le contrat de performance »). Celui-ci doit être actualisé tous les trois ans pour une période de dix ans. Aux termes de l'article L. 2111-10 du code des transports, ce contrat « *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* ». Dans le cadre de ce contrat, l'Etat a identifié trois défis que sont :
 - La garantie d'un haut niveau de sécurité des personnes et biens sur le réseau ;
 - L'amélioration de la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret ;
 - Le redressement financier de SNCF Réseau.
2. A cet effet, le contrat prévoit vingt indicateurs et seize jalons industriels devant être mis en place par SNCF Réseau, de manière à traduire annuellement la mise en œuvre du contrat de performance dans son rapport d'activité en application des dispositions de l'article L. 2111-10 du code des transports, lequel rapport est soumis à l'avis de l'Autorité et adressé au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire. SNCF Réseau a adressé à l'Autorité le 26 avril 2019 le second rapport rendant ainsi compte de la mise en œuvre du contrat pluriannuel de performance 2017-2026 depuis sa signature le 20 avril 2017. Le premier rapport établi au titre de l'année 2017 avait fait l'objet de l'avis n° 2018-035 du 14 mai 2018 susvisé.

1.2. Appréciation de l'Autorité sur le contrat de performance 2017-2026

3. L'Autorité avait souligné dans son 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 que « *le projet de contrat soumis à l'avis de l'Autorité échou[ait], sur le fond comme sur la méthode, à remplir les objectifs du législateur* ». L'Autorité invitait dès lors les parties à une révision profonde du projet de contrat, avant sa signature, dans le but d'en faire un véritable levier de performance, avec des engagements et des mécanismes d'incitations effectifs pour l'Etat comme pour le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. En l'absence de révision de ce projet de contrat depuis cet avis, toutes les réserves formulées par l'Autorité dans son avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 susvisé demeurent.
4. Par ailleurs, l'Autorité s'est d'ores et déjà prononcée sur « *le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau* » dans le cadre de son avis n° 2018-080 du 22 novembre 2018 susvisé. Dans le cadre de ces travaux, l'Autorité avait relevé que le projet de budget proposé par SNCF Réseau abandonnait la référence au contrat pluriannuel de performance 2017-2026 pour s'appuyer uniquement sur le « *pacte ferroviaire* ». Compte tenu de cette remise en cause du contrat en vigueur ainsi que des effets significatifs des mouvements de grève du deuxième trimestre sur la performance du gestionnaire d'infrastructures pour 2018, il apparaissait dès lors que la trajectoire contractuelle n'était plus pertinente et que les incertitudes à plus long terme relevées par l'Autorité dans son avis sur le contrat de performance se confirmaient.

2. RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT DE PERFORMANCE PAR SNCF RESEAU

5. Le compte-rendu du second exercice du contrat de performance est composé de quatre pages insérées dans le rapport financier de SNCF Réseau. Ce document rappelle les vingt indicateurs contractuels ainsi que les seize jalons industriels prévus au contrat, auxquels il associe pour chacun, sous forme textuelle, des éléments succincts décrivant les valeurs atteintes.

6. Une mention relative aux trois rapports thématiques, prévus à l'article 4 du contrat pluriannuel de performance, clôt ce document en indiquant que « *la réorganisation de l'entreprise en 2018 a fortement impacté la réalisation de ces rapports [...] Leur publication est prévue au cours du premier semestre 2019* »¹. Afin de pallier l'absence de publication de ces rapports thématiques, SNCF Réseau a transmis dans le cadre de sa saisine trois autres rapports qu'il établit annuellement par ailleurs et qui ne répondent que partiellement et imparfaitement au contenu attendu des rapports thématiques précités. L'Autorité relève donc à nouveau cette année que les rapports thématiques prévus au contrat pluriannuel de performance 2017-2026 ne sont pas produits concomitamment au rapport rendant compte de la mise en œuvre dudit contrat, tronquant par avance l'analyse qui peut en être faite.

2.1. Sur les indicateurs

Tableau 1 – Indicateurs industriels et commerciaux produits

Indicateurs	2016	2017	2018	Objectifs	
				2018	2021
Indicateurs de sécurité					
- Rupture de rail toutes causes sur voies principales	161	141	128	152	146
- Gauches de voie sur voies principales	30	19	16	32	30
- Pannes de signalisation toutes causes	262	261	221	255	248
- Autorisations de franchissement sans vérification préalable	52	56	59	55	44
Qualité de la conduite des opérations d'investissement					
- Respect du coût de réalisation	-	64 %	65 %	73 %	77 %
- Respect des délais de réalisation	94 %	95 %	82 %	93 %	94 %
Coût moyen par km des opérations de renouvellement de la voie (GOPEQ) sur le réseau structurant (base 100 en 2015)	96	105	113	103	106
Longueur des voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation (km) :					
- LGV	0	0	0	0	0
- UIC 1-4	672	544	575	500	250
- UIC 5-6	695	750	666	700	500
Trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur (train-km)	894600	895100	945500	Selon capacité des partenaires à s'engager et activité des chargeurs	
Qualité des sillons fret	64,9 %	68,7 %	-	61,5 %	À définir en concertation
Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées)	11,22	10,29	10,19	8,33	6,1

¹ Ces rapports doivent porter respectivement sur l'état du réseau et sa maintenance, sur l'offre commerciale, les circulations et la qualité de service et sur la modernisation et les innovations sur le réseau.

a. Des indicateurs pour partie toujours en cours de définition ou de production

7. Le contrat de performance prévoit la production de vingt indicateurs : dix indicateurs industriels et commerciaux et dix indicateurs financiers. Le rapport pour l'année 2018 a vu une progression du nombre d'indicateurs produits par SNCF Réseau. Trois nouveaux indicateurs industriels et commerciaux ont été produits : un indicateur de sécurité, un indicateur relatif au trafic des lignes capillaires de fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur et un indicateur de qualité des sillons affectés au fret. Toutefois, sur les dix indicateurs industriels et commerciaux prévus par le contrat de performance, trois, pourtant cruciaux, ne sont à ce stade pas définis. Il s'agit : des indicateurs portant sur la productivité de l'entretien, sur la qualité de service des circulations fret et voyageurs, ainsi que sur la qualité de l'infrastructure par axe. Le contrat de performance prévoit que ces indicateurs devaient être construits entre 2017 et mi-2018. Or, l'instruction menée par l'Autorité a montré que les travaux relatifs à la construction de l'indicateur de productivité de l'entretien restent subordonnés à la finalisation d'une nouvelle modélisation technico-économique de l'entretien de l'infrastructure ; par ailleurs, l'indicateur relatif à la qualité de service des circulations fret et voyageurs n'a, quant à lui, toujours pas été produit. Les travaux concernant ce dernier indicateur n'ont pas évolué depuis le suivi de la mise en œuvre du contrat de performance en 2017. Enfin, l'indicateur portant sur la qualité de l'infrastructure par axe fait également défaut, confirmant les craintes exprimées par l'Autorité dans son avis n° 2018-035 susvisé et relatives au respect de l'engagement de délai pris.
8. Les éléments additionnels au document principal, figurant de manière éparse dans le rapport financier de SNCF Réseau, fournissent des informations sur les réalisations opérationnelles et financières (recettes, charges, investissements, dette, coût complet...) de l'année 2018 comme cela se fait usuellement pour une société émettant sur le marché obligataire. Ils ne sont cependant pas assortis d'une analyse détaillée des variations observées par rapport aux trajectoires du contrat pluriannuel de performance.
9. À la lumière de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité ne peut que constater que l'analyse menée par SNCF Réseau dans le cadre du suivi annuel du contrat est partielle et insuffisante, du fait de l'absence de production de plusieurs indicateurs-clés pourtant prévus initialement au contrat. Elle s'alarme également de l'absence d'une ambition plus forte des deux parties pour mettre en œuvre dans les meilleurs délais les moyens nécessaires pour garantir à très court terme la production effective de ces indicateurs. Enfin, elle note qu'aucun mécanisme incitant à la bonne production des indicateurs dans les délais prévus n'existe. Ces constats engendreront certainement des difficultés fortes pour l'actualisation triennale à venir du contrat de performance, puisque d'une part le retour d'expérience dont pourront bénéficier les parties prenantes sera tronqué et d'autre part les défaillances constatées pour la production des indicateurs actuellement prévus pourraient limiter l'ambition de développer des indicateurs plus poussés ou plus pertinents. Il convient donc que les services de l'Etat analysent avec attention les raisons sous-tendant la non-production de ces indicateurs, définissent des indicateurs réalistes et mettent tout en œuvre, y compris via un pilotage efficace et des mécanismes incitatifs adaptés, pour que SNCF Réseau produise effectivement les données attendues de sa part.

b. Des indicateurs qui ne remplissent pas leur rôle incitatif

10. L'Autorité relève que les indicateurs mesurés par SNCF Réseau mettent en évidence des évolutions contrastées des performances du gestionnaire d'infrastructure. Un certain nombre d'indicateurs affiche une amélioration en 2018, en particulier les trois premiers indicateurs de sécurité (rupture de rail toutes causes sur voie principale, gauche de voie sur voies principales et pannes de signalisation toutes causes), la longueur des voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation pour les voies UIC 5 à 6, le trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur ou encore la qualité des sillons fret. En revanche, d'autres indicateurs importants connaissent un recul ; tel est le cas, par exemple, du respect des délais de réalisation des opérations d'investissement.
11. Au-delà de leur évolution en 2018, l'Autorité relève que la majorité des indicateurs reflète des résultats qui dépassent de manière substantielle les objectifs assignés. Dans ce cadre, il convient de s'interroger

sur le caractère réellement incitatif de ces objectifs et a fortiori sur leur utilité, puisque les valeurs-cibles ne correspondent pas à des objectifs suffisamment ambitieux. Ainsi, chaque fois que les objectifs assignés dans le contrat de performance sont facilement atteignables voire dépassés par SNCF Réseau dans une situation de fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure qui existerait en l'absence de ces objectifs, leur maintien doit être questionné au profit de la mobilisation d'autres axes véritablement porteurs d'amélioration de la performance du gestionnaire d'infrastructure. En outre, l'objectif du contrat de performance est, comme indiqué dans l'introduction de celui-ci, de renforcer les fondamentaux de la performance de SNCF Réseau ; aussi, les objectifs fondamentaux devraient être fixés à un niveau qui soit à la fois réaliste et synonyme de progrès pour le gestionnaire d'infrastructure.

12. Parallèlement, certains indicateurs n'atteignent pas dans la durée les objectifs définis, confirmant le constat établi par l'Autorité dans son avis n° 2018-035 susvisé. Il s'agit par exemple de la qualité de la conduite des opérations d'investissement pour lequel les deux sous indicateurs sont en deçà de l'objectif attendu en 2018 : le respect du coût de réalisation reste inchangé à 65% (cible à 73%) et, le respect des délais de réalisation chute à 82% (cible à 93%). Les principales causes avancées par SNCF Réseau à l'appui de ces données sont d'une part, les mouvements sociaux du premier semestre 2018, d'autre part les arbitrages sur les ressources affectées aux travaux et enfin les difficultés de réalisation d'études. Certains indicateurs comme les autorisations de franchissement sans vérification préalable semblent peu corrélés aux aléas présentés par SNCF Réseau. Par ailleurs, le coût moyen par kilomètre des opérations de renouvellement de la voie (GOPEQ) sur le réseau structurant, qui augmente de 8% en 2018 et dépasse largement l'objectif assigné, connaissait déjà une évolution défavorable entre 2016 et 2017. Dans ce cadre, il est donc nécessaire de mener une analyse plus approfondie et étayée des évolutions constatées de chaque indicateur ainsi qu'une réflexion sur la méthode de fixation des objectifs et plus précisément sur leur caractère réellement incitatif.
13. Par conséquent, que les objectifs soient atteints ou non par SNCF Réseau, ceux-ci semblent se caractériser par leur aspect peu incitatif. Ce constat renforce les interrogations soulevées par l'Autorité concernant la crédibilité des objectifs fixés dans le contrat de performance et la faiblesse corrélative des engagements pris au titre du contrat. L'Autorité réitère ici le constat selon lequel l'édifice contractuel souffre d'une insuffisance dans le choix des indicateurs comme dans la définition des valeurs cibles, ainsi que dans l'absence de mécanisme d'incitations.

c. Sur la méthodologie de construction et de suivi des indicateurs

14. Les modalités de construction des indicateurs ne sont précisées ni dans le contrat de performance, ni dans les documents de suivi établis par SNCF Réseau. Dans ce cadre, faute de pouvoir expertiser la méthodologie employée pour construire ces indicateurs tant du point de vue de sa robustesse et de son exhaustivité, et de pouvoir *in fine* s'assurer de sa réelle mise en œuvre, l'Autorité ne peut que relever que la fiabilité des indicateurs sera toujours sujette à caution.
15. Forte de ce constat, l'Autorité appelle à l'avenir à définir plus précisément la méthodologie qui doit être retenue par SNCF Réseau pour construire, mesurer et mettre à jour les indicateurs. En effet, la bonne compréhension des mesures réalisées est un prérequis nécessaire pour apprécier correctement le respect ou non des termes du contrat.

2.2. Sur les jalons industriels

16. Les jalons industriels correspondent à des mesures d'amélioration de la gestion de SNCF Réseau de type « discrète », c'est-à-dire qui s'apprécient par rapport à leur réalisation complète et qui sont donc peu propices à un suivi sous la forme d'indicateurs.

a- Des jalons industriels dont l'élaboration prend du retard

Tableau 2 – Jalons industriels

Objectifs	Jalons industriels	Objectif de production
I - Bâtir une politique de maintenance, en synergie avec l'exploitation, pour viser un haut niveau de sécurité et la maîtrise des coûts	Indicateur mesurant la régénération sur les dépenses d'entretien des actifs renouvelés correspondants	2017
I.1 – Améliorer la surveillance de l'entretien	Généraliser les tournées de surveillance automatisée	2019
I.2 – Moderniser la maintenance avec les objectifs d'industrialisation et de maîtrise des coûts	Déployer et utiliser la GMAO (gestion de maintenance assistée par ordinateur)	2018
I.3 – Planifier la maintenance par axe et de façon concertée	Conditionnement de l'approbation des avant-projets d'investissement	
	Produire les schémas directeurs des 25 axes et 20 nœuds du GPMR (Grand Plan de Modernisation du Réseau)	2019
I.4 – Evaluer et justifier la politique de maintenance	Fixer des critères de priorité pour les opérations de renouvellement et procéder au classement des opérations à venir	2018
I.5 – Placer la sécurité, la maîtrise des coûts et le respect du programme fonctionnel au cœur des opérations d'investissement	Placer la maîtrise des coûts au cœur des opérations d'investissement	Fin 2017
	Revue de sécurité des projets	2018
III – Développer l'offre commerciale et améliorer la qualité de service de SNCF Réseau en renforçant une approche partenariale avec les utilisateurs du réseau ferré national	Effectuer tous les deux ans une enquête de satisfaction auprès des acteurs du secteur ferroviaire	-
III.2 – Industrialiser le processus capacitaire pour fiabiliser les capacités et donner de la visibilité	Construire l'intégralité des horaires 2020 par SIPH	-
IV.2 – Réaliser un véritable saut de performance en matière d'exploitation zone dense	Déployer sur le RER E le module de supervision des circulations et le système de contrôle des trains	2020-2022-2023
IV.3 – S'appuyer sur un ERTMS raisonné, catalyseur de rupture technologique	Construire le modèle économique de l'ERTMS et mettre en œuvre les dispositions du Plan déploiement qui sera retenu par l'Etat	2018
V.1 – Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus	Déterminer les procédures entreprise pour la stratégie de certification	2017
	Intégrer les accidents affectant les personnels entreprise	-
V.2 – Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures	Placer la sécurité au cœur des opérations d'investissement	2018
VI.3 – Des investissements axés sur la régénération du réseau structurant pour accroître la performance réseau	Mise à jour annuelle du tableau récapitulatif des investissements	-

17. La réalisation des jalons industriels fixés dans le contrat de performance de SNCF Réseau accuse un retard. Sur les dix jalons dont la production était attendue en 2017 et 2018, six ne sont pas achevés. Malgré l'engagement de les produire en 2017, les jalons permettant d'atteindre l'objectif stratégique (I) « *Bâtir une politique de maintenance, en synergie avec l'exploitation, pour viser un haut niveau de sécurité et la maîtrise des coûts* » (avec la construction de l'indicateur associé), en particulier le jalon (I.4), « *évaluer et justifier la politique de maintenance* » et le jalon (III.2), « *industrialiser le processus capacitaire pour fiabiliser les capacités et donner de la visibilité* » font toujours défaut.
18. Ainsi, les jalons permettant d'atteindre l'objectif stratégique (I) précité sont en attente de la finalisation de la nouvelle modélisation technico-économique de l'entretien de l'infrastructure. Les travaux relatifs au jalon (I.4) n'ont pas évolué depuis le suivi de la mise en œuvre du contrat de performance en 2017. Quant au jalon (III.2), sa production est conditionnée à la livraison du système industriel de production des horaires (SIPH). Concernant les jalons à construire en 2018, SNCF Réseau a poursuivi les travaux relatifs au jalon (I.2) « *Moderniser la maintenance avec les objectifs d'industrialisation et de maîtrise des coûts* ». L'outil de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO)² n'est cependant pas encore déployé pour la spécialité signalisation mécanique et pour les engins. Le jalon (IV.3) « *S'appuyer sur un ERTMS raisonné, catalyseur de rupture technologique* » est en cours d'exécution mais l'état d'avancement des travaux³ fait douter de la capacité de SNCF Réseau à mener à bien ce projet à court terme. Enfin, les travaux relatifs au jalon (V.2) « *Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures* » ne semblent pas avoir débuté.
19. L'Autorité ne peut donc que constater les dérives de délai dans la production des indicateurs contractuels et jalons industriels. L'état d'avancement insuffisant des travaux, qui pour certains ont été mis en suspens, fait douter de la capacité de SNCF Réseau à inverser la tendance. L'engagement du contrat de performance n'est donc pas respecté. À l'instar des indicateurs contractuels, l'absence d'avancée concrète dans la production de ces jalons fait également courir un risque fort sur la pertinence de l'actualisation triennale qui sera menée prochainement et justifie d'autant plus un investissement important de l'État dans l'utilisation d'un retour d'expérience consolidé, se basant également sur d'autres sources d'information disponibles, y compris au niveau européen.

2.3. Un respect par les trajectoires financières de la dernière actualisation budgétaire très affectée par les mouvements de grève du deuxième trimestre

20. Si les trajectoires financières semblent globalement en ligne avec la trajectoire de l'actualisation budgétaire proposée en octobre 2018 dans le cadre du projet de budget pour 2019, les constats formulés à cette époque par l'Autorité⁴ se confirment dans les comptes annuels définitifs pour 2018 de SNCF Réseau. Ces derniers font ainsi apparaître par rapport à la trajectoire financière du contrat de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau en avril 2017 une dégradation du résultat net de SNCF Réseau en raison de l'effet conjoncturel des grèves. En effet, la baisse de recettes (-294 M€) a pour conséquence une diminution de la marge opérationnelle pour un montant quasi identique (-343 M€) et un doublement de la perte estimée sur l'année avant effet des dépréciations d'actifs complémentaires (de -395 M€ à -615 M€) illustrant le poids des coûts fixes dans la structure de coûts de SNCF Réseau. L'Autorité souligne également l'impact important qu'entraîne la dépréciation des actifs de SNCF Réseau comptabilisée lors de l'arrêté des comptes au 30 juin 2018 (3,4 Mds€).
21. L'Autorité note que le suivi des indicateurs financiers proposé par SNCF Réseau dans son rapport abandonne la référence au contrat pluriannuel de performance 2017-2026. En effet, depuis la réforme ferroviaire menée par le Gouvernement en 2018, et de manière identique aux constats formulés par

² La GMAO permet de mieux industrialiser les opérations de maintenance afin d'optimiser les coûts par une meilleure planification et allocation des ressources (engins et personnels) sur des opérations standardisées et de mieux connaître et maîtriser ses actifs industriels.

³³ A ce stade, la GMAO est entièrement déployée pour 4 spécialités (alimentation électrique, caténaires, outillage, voie). Mais il reste encore à terminer le déploiement de la GMAO pour les spécialités « signalisation mécanique » et « engins » d'une part et à intégrer à cet outil le domaine technique des ouvrages d'art ou en terre. Cette intégration ne devrait pas avoir lieu avant 2021.

⁴ Dans son avis n° 2018-080 susvisé.

l'Autorité dans son avis n° 2018-080 susvisé, SNCF Réseau fait référence au « pacte ferroviaire » et ce malgré l'absence de la contractualisation d'une mise à jour de la trajectoire initiale.

22. Ainsi, si l'indicateur permettant de suivre les économies générées par les gains de productivité affiche une valeur supérieure à celle prévue dans la trajectoire initiale (+106 M€, soit une hausse de 61%), il est en ligne avec celle prévue dans le « pacte ferroviaire ». Bien que cette performance soit en soi positive, l'Autorité s'interroge toutefois sur le réalisme et la traçabilité des objectifs fixés en matière de gains de productivité dans le cadre de la conception du contrat.
23. Les autres indicateurs financiers détaillés dans le rapport proposé par SNCF Réseau présentent des valeurs en retrait par rapport aux jalons cibles qui avaient été fixés pour 2018 dans le cadre du contrat pluriannuel signé en 2017. Ainsi, la dégradation des produits d'exploitation sans réduction corrélative des charges d'exploitation conduit à une baisse du taux de couverture du coût complet (-500 points de base par rapport à la trajectoire contractuelle). Pour des raisons similaires, le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle, dit ratio « règle d'or », augmente de 5 points par rapport à la trajectoire contractuelle pour s'établir à plus de 31 au titre de l'année 2018, toujours très largement au-dessus du ratio de 18 établi par le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017.
24. Dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance 2017-2026 pour la période 2020-2029, la Ministre en charge des Transports a saisi l'Autorité le 25 avril 2019 sur les recommandations qu'elle jugerait utiles quant au contenu de ce nouveau contrat. Dans ce cadre, l'Autorité adopte parallèlement les recommandations par la décision n° 2019-039 en date du 20 juin 2019 qui auront pour objectif de permettre à l'Etat et à SNCF Réseau de développer par l'intermédiaire du contrat de performance un réel outil de pilotage du gestionnaire d'infrastructure propre à porter la définition des orientations stratégiques pour le réseau ferré national et à porter l'amélioration de la productivité au service d'une meilleure qualité de service du système ferroviaire.

*

Le présent avis sera transmis au président du conseil d'administration de SNCF Réseau, à la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, au président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat ainsi qu'à la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports en qualité de présidente du Haut Comité du système de transport ferroviaire, et sera publié sur le site internet de l'Autorité. Une copie en sera adressée, pour information, au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et à la directrice des infrastructures de transport du ministère de la transition écologique et solidaire.

L'Autorité a adopté le présent avis le 20 juin 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman