

Avis n° 2024-030 du 30 avril 2024

relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2023 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par courriel du président du conseil d'administration de SNCF Réseau enregistré le 13 mars 2024, du rapport d'activité de SNCF Réseau pour l'année 2023 rendant compte de la mise en œuvre du contrat pluriannuel 2021-2030 conclu avec l'État le 6 avril 2022 ;

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

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

Vu la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains ;

Vu le décret n° 2019-1264 du 29 novembre 2019 relatif à l'élaboration et à l'actualisation du contrat entre l'État et SNCF Réseau ;

Vu l'avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 ;

Vu l'avis n° 2022-086 du 1^{er} décembre 2022 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2023 ;

Vu l'avis n° 2023-057 du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024 ;

Vu la décision n° 2024-002 du 18 janvier 2024 relative aux recommandations formulées par l'Autorité dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 ;

Vu l'avis n° 2024-009 du 1^{er} février 2024 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 modifié et 2025 ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 29 mars 2024 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après avoir entendu le président-directeur général de la société SNCF Réseau le 25 avril 2024 ;

Le collège en ayant délibéré le 30 avril 2024 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

RÉSUMÉ¹

L'Autorité a été saisie, pour la première fois depuis 2019, du rapport annuel de SNCF Réseau afin d'émettre un avis, en application de l'article L. 2111-10 du code des transports, sur la mise en œuvre du contrat pluriannuel de performance signé entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030. Cette saisine intervient un an après l'annonce d'une « nouvelle donne ferroviaire » qui devrait conduire à une augmentation de 50 % de l'effort de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire d'ici 2027, et alors que le contrat de performance devrait être actualisé prochainement.

Le contrat de performance comporte 21 indicateurs industriels et financiers (relatifs au trafic, à la sécurité, au développement durable, à la performance clients, à la consistance du réseau et à la performance industrielle, ainsi qu'à la performance financière) assortis d'objectifs. Pour l'année 2023, ces derniers ne sont atteints que pour 44 % des indicateurs (un tableau de suivi détaillé figure en annexe).

Dans le cadre de son avis, l'Autorité s'est plus particulièrement attachée à examiner les indicateurs relatifs à la qualité de service, à l'état du réseau et à la performance industrielle et financière du gestionnaire d'infrastructure.

En premier lieu, si l'Autorité constate une amélioration de certains indicateurs de qualité de service, l'état du réseau pèse sur les conditions d'exploitation.

S'agissant du processus d'allocation des capacités, les indicateurs de suivi traduisent les avancées du gestionnaire d'infrastructure en la matière, l'attribution des sillons au fret ayant même dépassé les objectifs inscrits dans le contrat de performance. Toutefois, des difficultés persistent pour l'attribution des sillons aux trains de nuit (taux d'attribution de 75 %) et aux circulations fret longue distance (taux d'attribution inférieur à 75 % au-delà de 500 kilomètres).

S'agissant de l'exploitation ferroviaire, l'année 2023 a été marquée par une dégradation de la qualité de service : le nombre de trains de voyageurs supprimés pour des causes maîtrisables par SNCF Réseau a augmenté de 45 % depuis 2018 pour atteindre près de 11 000 trains, soit une journée entière de circulation voyageurs sur le réseau, un niveau nettement supérieur à l'objectif du contrat.

L'Autorité constate que le vieillissement du réseau, en particulier de la partie la plus circulée, n'est pas enrayeré et en contraint l'exploitation. Les ralentissements ne diminuent pas au rythme prévu. Ils excèdent de près de 20 % la trajectoire du contrat de performance.

En second lieu, la performance financière de SNCF Réseau demeure en retrait par rapport aux trajectoires du contrat de performance.

Pour l'exercice 2023, la marge opérationnelle est inférieure de 25,4 % par rapport à l'objectif du contrat de performance, en raison de trafics moindres – les trafics voyageurs sont inférieurs de 10 % par rapport à la trajectoire et les trafics fret en baisse de 13 % par rapport à 2022 – ainsi que d'une inflation plus élevée. Les gains de productivité de SNCF Réseau ne sont pas suffisamment étayés et ne permettent pas le rétablissement de la marge opérationnelle. Seule l'augmentation des contributions extérieures permet de tenir la trajectoire en matière de flux de trésorerie libre, sans pour autant assurer la convergence du ratio dette nette sur marge opérationnelle, dit ratio « règle d'or ».

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions développés ci-après, qui seuls font foi dans le cadre de la présente consultation.

Table des matières

1.	CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE	4
1.1.	Le code des transports prévoit que l'Autorité rend un avis sur la mise en œuvre du contrat de performance dont SNCF Réseau rend compte dans son rapport d'activité	4
1.2.	Dans son avis du 8 février 2022, l'Autorité avait émis des réserves concernant le projet de contrat de performance 2021-2030	4
1.3.	La saisine de l'Autorité intervient un an après l'annonce d'une nouvelle donne ferroviaire et alors que le contrat de performance devrait être actualisé prochainement	5
2.	ANALYSE.....	7
2.1.	L'Autorité constate une amélioration de certains indicateurs de qualité de service mais l'état du réseau pèse sur les conditions de son exploitation.....	7
2.1.1.	Les indicateurs de suivi du processus d'allocation des capacités traduisent les avancées du gestionnaire d'infrastructure en la matière	7
2.1.2.	L'année 2023 a été marquée par une dégradation de la qualité de service en matière d'exploitation ferroviaire.....	8
2.1.3.	Le vieillissement du réseau n'est pas enrayé et en contraint l'exploitation	10
2.2.	La performance financière demeure en retrait par rapport aux trajectoires du contrat de performance.....	12
2.2.1.	Pour l'exercice 2023, la marge opérationnelle est en décrochage par rapport à l'objectif du contrat de performance en raison de trafics moindres et d'une inflation plus élevée.....	12
2.2.2.	Les gains de productivité de SNCF Réseau sont insuffisamment étayés et ne permettent pas le rétablissement de la marge opérationnelle	13
2.2.3.	Seule l'augmentation des contributions extérieures permet de tenir la trajectoire en matière de flux de trésorerie libre sans pour autant assurer la convergence du ratio « règle d'or ».....	16
	ANNEXE : TABLEAU DE SUIVI DES INDICATEURS.....	18

1. CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE

1.1. Le code des transports prévoit que l'Autorité rend un avis sur la mise en œuvre du contrat de performance dont SNCF Réseau rend compte dans son rapport d'activité

1. L'État et SNCF Réseau ont signé le 6 avril 2022 un contrat pluriannuel de performance pour la période 2021-2030 (ci-après « le contrat de performance »). Conclu pour dix ans, il doit être actualisé tous les trois 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'État définit les orientations ». À cet effet, il prévoit le suivi de 21 indicateurs industriels et financiers, relatifs au trafic, à la sécurité, au développement durable, à la performance clients, à la consistance du réseau et à la performance industrielle, ainsi qu'à la performance financière.
2. En application des dispositions de l'article L. 2111-10 du code des transports, « SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des transports. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire ». Après plusieurs années (depuis 2019) durant lesquelles l'Autorité n'a pas été saisie, SNCF Réseau a communiqué à l'Autorité, le 13 mars 2024, son rapport d'activité, qui comprend sept pages relatives à la mise en œuvre du contrat pluriannuel de performance (section 2.7, pages 36 à 43).
3. La saisine de SNCF Réseau fait suite à une recommandation de l'Autorité émise dans son avis du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024, réitérée dans sa décision du 18 janvier 2024 relative aux recommandations formulées par l'Autorité dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance. Dans son avis sur le budget de SNCF Réseau précité, l'Autorité avait invité SNCF Réseau à la saisir formellement pour avis de son rapport d'activité afin de permettre un suivi du contrat de performance à partir des documents d'exécution les plus récents.

1.2. Dans son avis du 8 février 2022, l'Autorité avait émis des réserves concernant le projet de contrat de performance 2021-2030

4. Dans son avis du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, l'Autorité a émis plusieurs réserves :
 - en premier lieu, l'Autorité a estimé que le processus d'élaboration du contrat était perfectible, dans la mesure où : (i) le précédent contrat (2017-2026) n'avait pas fait l'objet d'un retour d'expérience formalisé, (ii) les recommandations formulées par l'Autorité n'avaient été que partiellement suivies et (iii) l'association des parties prenantes était largement formelle ;
 - en deuxième lieu, l'Autorité a souligné que le contrat de performance faisait l'impasse sur la définition d'une véritable vision-cible industrielle pour le réseau ferroviaire. L'effort de renouvellement et de modernisation du réseau était jugé insuffisant, au risque d'entraîner SNCF Réseau dans une spirale de paupérisation industrielle. Ces constats ont été renforcés par les conclusions de l'étude de l'Autorité sur les *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)*, publiée en juillet 2023 ;

- en troisième lieu, l'Autorité a constaté que le pilotage du gestionnaire d'infrastructure, principalement axé sur l'équilibre financier de SNCF Réseau et l'amélioration de la couverture des coûts, faisait l'impasse sur les aspects industriels. Le projet de contrat se limite ainsi à inscrire une trajectoire de productivité en valeur, sans relier cette dernière à des trajectoires de réalisations industrielles concrètes ;
 - en quatrième lieu, le contrat ne constitue pas un véritable outil d'incitation à la performance et à l'efficacité du gestionnaire d'infrastructure, tant en matière de maîtrise des coûts que de qualité de service. En effet, aucun mécanisme crédible ne vient sanctionner l'atteinte des objectifs fixés pour les indicateurs de suivi du contrat de performance.
5. L'Autorité a recommandé dans son avis de compléter le projet de contrat, notamment par une vision industrielle de l'infrastructure ferroviaire et par de véritables mécanismes d'incitation à la performance.

1.3. La saisine de l'Autorité intervient un an après l'annonce d'une nouvelle donne ferroviaire et alors que le contrat de performance devrait être actualisé prochainement

6. La saisine de l'Autorité s'inscrit dans un contexte marqué notamment par l'annonce en février 2023 par la Première ministre d'une « nouvelle donne ferroviaire » qui devrait conduire à une augmentation de 50 % de l'effort de renouvellement et de modernisation d'ici 2027 et l'actualisation du contrat de performance annoncée par le ministre délégué chargé des Transports fin 2023.
7. Dans un courrier du 17 novembre 2023 et communiqué à l'Autorité, le ministre délégué chargé des Transports a demandé au président-directeur général de SNCF Réseau de mener à bien, d'ici février 2024, les travaux nécessaires à l'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030, signé le 6 avril 2022. Une telle démarche doit permettre de prendre en compte :
- les évolutions de l'inflation, qui s'est révélée supérieure aux hypothèses retenues dans le contrat² ;
 - les hausses des redevances d'infrastructure prévues pour les horaires de service 2024 à 2026, supérieures à celles prévues par le contrat de performance, afin d'accélérer le rattrapage du coût complet de gestion de l'infrastructure encouru par SNCF Réseau³ ; et
 - l'annonce d'une « nouvelle donne ferroviaire » par la Première ministre, le 24 février 2023, à l'occasion de la remise du rapport *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions* du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Au titre de l'augmentation annoncée de 50 % de l'effort de renouvellement et de modernisation d'ici 2027, une première enveloppe supplémentaire de 300 millions d'euros a été allouée à SNCF Réseau pour 2024, financée par le fonds de concours versé par l'État.

² L'IPCH, indice des prix à la consommation harmonisé (instrument de mesure de l'inflation harmonisé au niveau européen), a augmenté de 5,9 % en 2022 selon l'INSEE et les projections de la Banque de France (décembre 2023) s'établissent à 5,7 % pour 2023 alors que le contrat de performance est construit sur des hypothèses de 0,9 % en 2022 et 1,1 % en 2023. Cette augmentation a conduit à des écarts très importants pour les trajectoires financières du contrat de performance, exprimées en euros courants, en raison, notamment, des impacts sur les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement.

³ Les hausses des redevances d'infrastructure pour les horaires 2024 à 2026 font suite à une baisse de ces redevances, en termes réels, de l'ordre de 3 %, sur la période 2021-2023, en raison de la poussée inflationniste. Ainsi, les hausses annuelles moyennes pour les trois horaires de service sont de l'ordre de 6 % pour les services conventionnés (3,6 % de hausse prévue par le contrat de performance), 4 % pour les services librement organisés et 2 % pour les services de fret (contre 1,2 % de hausse annuelle prévue respectivement pour chacun de ces services par le contrat de performance).

8. En vue de l'actualisation du contrat de performance, l'Autorité, saisie par le ministre délégué chargé des Transports, a formulé, dans sa décision n° 2024-002 du 18 janvier 2024, huit recommandations, qui s'inscrivent dans la continuité des positions exprimées notamment dans son avis du 8 février 2022 sur le projet de contrat de performance 2021-2030, ainsi que dans ses avis annuels relatifs aux projets de budget de SNCF Réseau.
9. À court terme, l'Autorité a notamment recommandé à SNCF Réseau et à l'État :
- d'assurer un suivi plus robuste et transparent de l'exécution du contrat, en associant étroitement l'Autorité et les parties prenantes, afin d'en renforcer le caractère performatif. À cet égard, l'Autorité accueille favorablement la communication officielle par SNCF Réseau de son rapport d'activité 2023, après plusieurs années durant lesquelles l'Autorité n'a pas été saisie⁴ ;
 - d'annexer conformément à la loi « Serm », une programmation ferme et détaillée des investissements dans le réseau ferroviaire pour une période de trois ans ;
 - d'élaborer un modèle transparent, robuste et paramétrable qui calcule, sur la base d'hypothèses sous-jacentes explicites, les différentes trajectoires du contrat ; et
 - de renforcer le suivi de la performance du gestionnaire d'infrastructure par la fixation d'objectifs d'efficacité industrielle à SNCF Réseau.
10. À moyen terme, l'Autorité a notamment recommandé d'élaborer une vision-cible du réseau qui en détaille la consistance technique et les fonctionnalités à l'horizon du contrat, en cohérence avec les grands objectifs de la politique des transports et de compléter les indicateurs présents dans le contrat afin de couvrir l'ensemble des processus industriels du gestionnaire d'infrastructure et de leur adjoindre des mécanismes incitatifs à la performance, d'ordre réputationnel, d'une part, financier, d'autre part.

⁴ En raison notamment du décalage de la signature du contrat de performance 2021-2030, initialement prévue en 2020 et finalement reportée au 6 avril 2022.

2. ANALYSE

2.1. L'Autorité constate une amélioration de certains indicateurs de qualité de service mais l'état du réseau pèse sur les conditions de son exploitation

2.1.1. Les indicateurs de suivi du processus d'allocation des capacités traduisent les avancées du gestionnaire d'infrastructure en la matière

11. L'Autorité constate l'amélioration des résultats du gestionnaire d'infrastructure en matière d'allocation des capacités qu'elle avait déjà relevée dans son avis motivé du 1^{er} février 2024 relatif aux documents de référence du réseau 2024 (modifié) et 2025⁵.
12. En premier lieu, le taux d'attribution des sillons à l'arrêt de l'horaire de service (cf. figure 1 ci-dessous) tend à s'améliorer. Il atteint voire dépasse la cible pour l'horaire de service 2024, démontrant ainsi l'amélioration du traitement des demandes des clients par SNCF Réseau, d'une part et les efforts de pédagogie fournis pour que lesdites demandes tiennent compte des différentes contraintes prévisibles (périodes de fermeture commerciale et pour travaux des lignes du réseau), d'autre part.

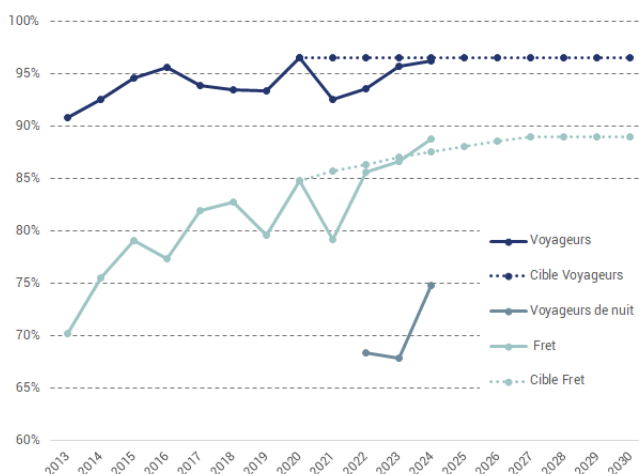


Figure 1 : Taux d'attribution des sillons à l'arrêt, courant septembre A-1, de l'horaire de service A

13. Néanmoins des marges de progrès subsistent. Ainsi, les sillons fret longs parcours sont pénalisés par des taux d'attribution nettement plus faibles (inférieurs à 75 % pour les sillons au-delà de 500 kilomètres, cf. figure 2 ci-dessous). De même, les trains de nuit souffrent d'un taux d'attribution inférieur de 20 points à celui des trains voyageurs. En effet, ces services sont plus susceptibles de rencontrer des travaux durant leur parcours, lesquels ne font d'ailleurs l'objet d'aucun suivi dans le cadre du contrat de performance⁶.

⁵ Dans son avis motivé du 1^{er} février 2024 l'Autorité avait notamment relevé les avancées de SNCF Réseau en matière de respect des délais de traitement et de qualité de la production horaire.

⁶ Dans sa décision du 18 janvier 2024 relative aux recommandations formulées par l'Autorité dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, l'Autorité avait constaté que « le contrat ne prévoit pas d'indicateurs permettant de mesurer le suivi des impacts des travaux d'infrastructure sur les circulations commerciales, ce qui est d'autant plus dommageable dans le contexte d'augmentation des travaux d'infrastructure attendue du fait de la mise en œuvre de la « nouvelle donne » ferroviaire ». L'Autorité avait recommandé la mise en place d'indicateurs permettant de suivre « l'empreinte capacitaire des travaux (par exemple, le volume des capacités-travaux pour un horaire de service A rapporté à l'effort de régénération (mesuré en euros constants, par exemple) pour l'horaire de service A) et l'utilisation effective des capacités-travaux réservées ».

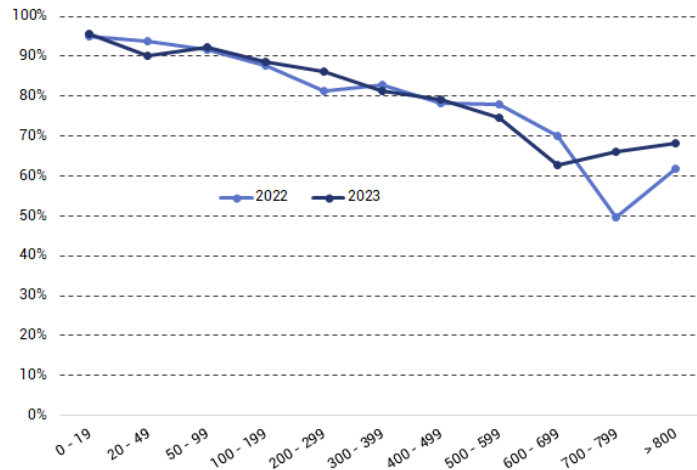


Figure 2 : Taux d'attribution des sillons demandés au service à l'arrêt des horaires de service 2022 et 2023 selon la distance parcourue (fret)

14. En second lieu, le taux de maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la date de publication de l'horaire de service (novembre A-1) apparaît satisfaisant, au-dessus de la trajectoire prévue par le contrat de performance. Ainsi le taux de maintien est de 98,8 % pour les trains de voyageurs et de 98,1 % pour les trains de fret alors que les cibles respectives sont de 98 % et 97,1 %. En outre, même si la reconstruction d'une série longue pour cet indicateur se heurte à des difficultés méthodologiques, l'Autorité constate une tendance à l'amélioration à laquelle contribue le système d'incitations réciproques (les taux de maintien étaient plus faibles et peuvent être estimés à environ 95 % en 2016).

2.1.2. L'année 2023 a été marquée par une dégradation de la qualité de service en matière d'exploitation ferroviaire

15. En matière d'exploitation ferroviaire, l'Autorité constate la dégradation de la qualité de service en 2023, au-delà de la trajectoire prévue par le contrat de performance.
16. D'une part, après une phase d'amélioration entre 2018 et 2021, le taux d'irrégularité⁷ des circulations pour des causes imputées au gestionnaire d'infrastructure⁸ est reparti à la hausse en 2022 et 2023 (cf. figure 3 ci-dessous). Il atteint 4,4 % en 2023, 0,4 points au-dessus de l'objectif fixé par le contrat de performance. SNCF Réseau indique que ses résultats pour 2023 ont été pénalisés par les intempéries et les défaillances de l'infrastructure (notamment des équipements de signalisation). Les minutes perdues sur le réseau en raison de ces dernières ont crû de 36 % depuis 2021 et représentent plus d'un tiers des minutes perdues attribuées à SNCF Réseau en 2023.

⁷ L'irrégularité est la proportion de trains en retard de plus de 5 minutes 59 secondes à l'arrivée.

⁸ Les causes imputées à SNCF Réseau couvrent les champs internes à SNCF Réseau (gestion des circulations, tracé des horaires, défaillance de l'infrastructure, travaux, etc.) et externes à SNCF Réseau (accidents de personnes, animaux, intempéries, perturbations sociales, etc.).

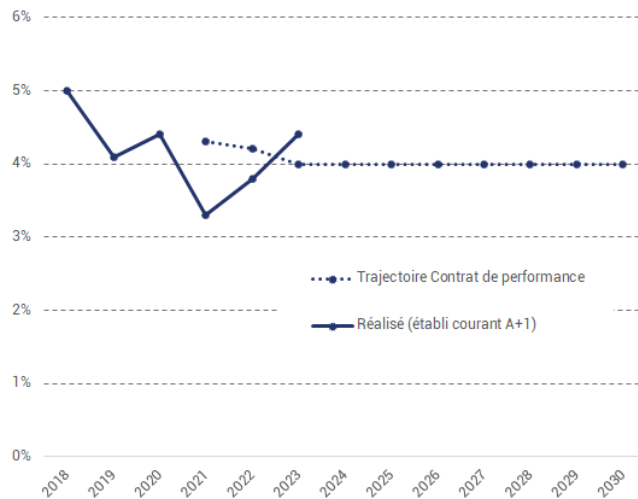


Figure 3 : Taux d'irrégularité des circulations pour causes SNCF Réseau

17. D'autre part, le nombre de trains complètement supprimés pour des causes maîtrisables⁹ par SNCF Réseau connaît une nette augmentation depuis plusieurs années (+ 45 % depuis 2018, cf. figure 4 ci-dessous) et atteint désormais près de 11 000 trains de voyageurs, 11 % au-dessus de l'objectif fixé par le contrat de performance. Les suppressions représentent désormais environ une journée entière de circulation chaque année. SNCF Réseau souligne l'impact des défaillances de l'infrastructure¹⁰ (signalisation et caténaires, notamment) ainsi que des restitutions travaux tardives.

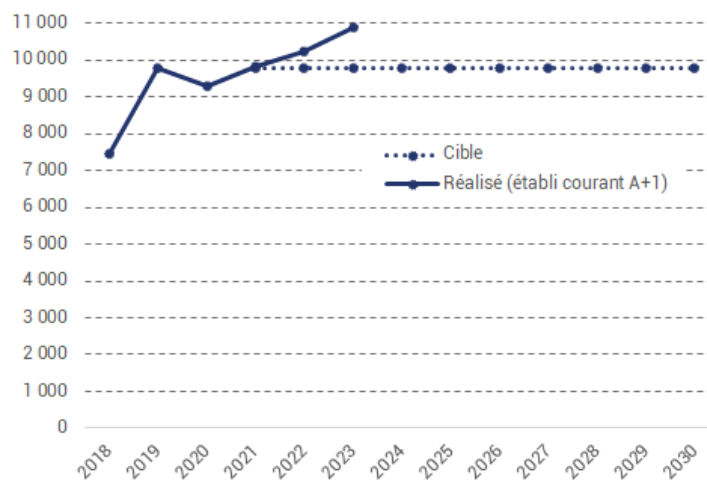


Figure 4 : Nombre de trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau

⁹ Les causes maîtrisables par SNCF Réseau correspondent aux causes internes à SNCF Réseau : défaillances infrastructure, travaux, capacité et sillons, circulation.

¹⁰ Les défaillances de l'infrastructure représentent 77 % des suppressions totales de trains de voyageurs en 2023 et sont en augmentation de 17 % par rapport à 2021.

2.1.3. Le vieillissement du réseau n'est pas enrayé et en contraint l'exploitation

18. Le vieillissement du réseau, mis en lumière par l'évolution des indicateurs de consistance de la voie (ICV)¹¹ et d'âge moyen des appareils de signalisation¹² apparaît plus rapide que les trajectoires prévues par le contrat de performance :

- S'agissant de l'ICV, le réseau connaît une évolution contrastée illustrée en figure 5 ci-dessous. Tandis que l'ICV moyen des lignes UIC 5 à 6 reste stable à un niveau élevé¹³ (proche du niveau optimal de 55) et légèrement supérieur à la trajectoire de performance, celui du réseau le plus circulé (UIC 2 à 4¹⁴) perd 1,6 point d'ICV en 2023 (48,6¹⁵ en 2023 contre 50,2 en 2022), en écart de 1,4 point par rapport à la cible. Cette baisse intervient alors même que le contrat de performance prévoyait de renforcer l'effort sur le réseau le plus circulé afin d'en assurer l'amélioration. Ces évolutions de l'ICV moyen confirment les conclusions de l'*Audit sur l'état du réseau 2021* réalisé par le cabinet IMDM et celles des travaux menés par l'Autorité dans le cadre de son étude sur les *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)* qui montrent que les moyens actuels consacrés au renouvellement ne permettent pas d'assurer la pérennité de la totalité du réseau structurant¹⁶. En l'absence de renouvellement, le vieillissement des voies se traduira *in fine* par des ralentissements, voire des fermetures de lignes. Par ailleurs, tout retard dans les opérations de renouvellement au-delà d'un seuil optimal en renchérit le coût.



Figure 5 : Indice de consistance de la voie des groupes UIC 2-4 et 5-6

¹¹ L'ICV est un indicateur composite d'âge moyen relatif de la voie ferrée au regard de sa durée de vie théorique, qui dépend des caractéristiques physiques de la voie ainsi que de son intensité d'utilisation. Un tronçon neuf a une valeur de 100 et un actif en fin de vie prend la valeur de 10. L'ICV décroît de façon linéaire en fonction de l'âge ; au-delà de la fin de vie, il décroît plus rapidement, la valeur 0 étant atteinte après 5 ans supplémentaires. La note à mi-vie d'une section de voie est de 55, considérée par SNCF Réseau comme la note moyenne optimale permettant de garantir la pérennité du patrimoine ferroviaire et de minimiser l'ensemble des coûts de maintenance et de régénération.

¹² Les appareils de signalisation regroupent tous les équipements qui constituent le système de signalisation : signaux lumineux, circuits de voies, balises, etc.

¹³ La trajectoire du contrat de performance prévoit une dégradation brutale de l'ICV en 2024 en raison de l'intégration de 14 lignes de desserte fine du territoire au réseau structurant à compter du 1^{er} janvier 2024.

¹⁴ Pour ses propres besoins de segmentation du réseau français, SNCF Réseau a adapté la classification des lignes ferroviaires retenue par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), fondée sur la nature et l'importance du trafic qu'elles supportent, afin de qualifier l'usure de l'infrastructure et de déterminer les niveaux de maintenance requis. Cette nomenclature (groupes UIC 1 à 6) repose sur une méthode de calcul d'un trafic fictif tenant compte de la vitesse et des types de trafics. SNCF Réseau a modifié les seuils retenus par l'UIC et a ajouté les groupes 7 à 9 pour les lignes les moins circulées. En France, sur le réseau ferré national, il n'existe pas de ligne relevant de la catégorie UIC 1 et les LGV sont considérées à part en matière de maintenance du fait des vitesses pratiquées.

¹⁵ Durant l'instruction, SNCF Réseau a toutefois indiqué que cette valeur a un statut précaire dans l'attente de l'intégration de la totalité des opérations de régénération intervenues et que la valeur finale devrait se rapprocher de 50.

¹⁶ L'*Audit sur l'état du réseau 2021* estime à plus de 13 % la part du réseau structurant (lignes UIC 2 à 6 et LGV) hors d'âge en 2040 (pour l'actif voie).

- L'âge moyen des appareils de signalisation poursuit son augmentation en 2023 par rapport à 2022 : 28 ans en 2023 contre 27,7 ans en 2022 (cf. figure 6 ci-dessous) et s'établit au-dessus de la trajectoire du contrat de performance (27,7 ans en 2023), qui prévoyait un vieillissement de ces actifs. L'augmentation cumulée sur deux ans (entre 2021 et 2023) de l'âge moyen des appareils de signalisation s'établit à un an et trois mois. Ce vieillissement, entamé depuis les années 1990 et qui s'est accentué entre 2010 et 2020, est plus rapide que prévu au contrat de performance. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les postes de signalisation ont en moyenne déjà vécu 70 % de leur durée de vie selon l'*Audit sur l'état du réseau 2021* et que la performance de la signalisation joue un rôle-clé pour la régularité des circulations.

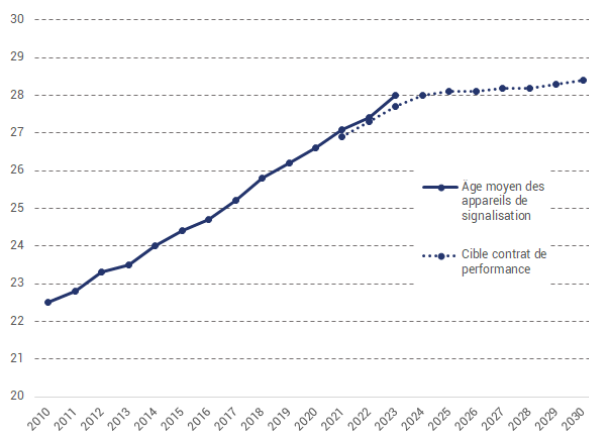


Figure 6 : Âge moyen des appareils de signalisation

19. Une telle évolution de l'état du réseau pénalise d'ores et déjà les conditions de son exploitation en raison de l'augmentation des ralentissements liés à l'âge de la voie et des défaillances de l'infrastructure dégradant la régularité des circulations (voie et signalisation).
20. D'une part, si les ralentissements sur le réseau structurant s'inscrivent dans une dynamique de baisse depuis le milieu des années 2010, les résultats (exprimés en kilomètres de ralentissement) excèdent toutefois de près de 20 % la trajectoire prévue par le contrat de performance : 447 kilomètres de ralentissements sur les UIC 2 à 4 pour une valeur cible à 380 kilomètres, 591 kilomètres de ralentissements sur les UIC 5 à 6 pour une valeur cible à 500 kilomètres¹⁷ (cf. figure 7 ci-dessous).

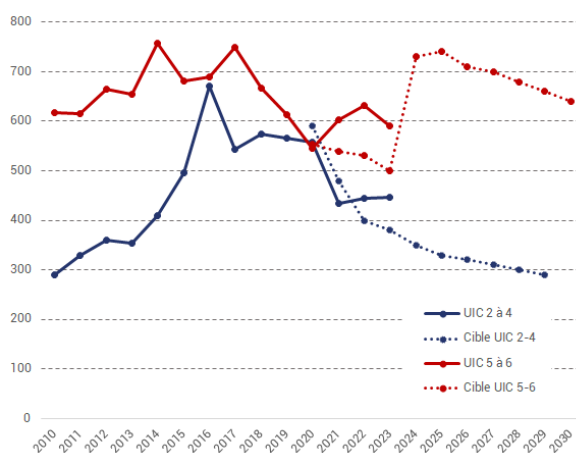


Figure 7 : Linéaire de voies soumises à des ralentissements (en km)

¹⁷ La forte augmentation prévue en 2024 pour les ralentissements sur les lignes UIC 5 à 6 est liée à l'intégration de 14 lignes de desserte fine du territoire au réseau structurant à compter du 1^{er} janvier 2024.

21. D'autre part, l'Autorité constate l'impact croissant sur la régularité des incidents « causes GI » et en particulier des incidents liés à l'infrastructure. En effet, les minutes perdues en raison de défaillances de l'infrastructure ont augmenté de 26 % en 2022 et de 8 % en 2023¹⁸. Les défaillances de l'infrastructure représentent désormais 36 % des minutes perdues pour « cause GI » (33 % en 2021).

2.2. La performance financière demeure en retrait par rapport aux trajectoires du contrat de performance

2.2.1. Pour l'exercice 2023, la marge opérationnelle est en décrochage par rapport à l'objectif du contrat de performance en raison de trafics moindres et d'une inflation plus élevée

22. L'Autorité constate en 2023 un écart significatif de la marge opérationnelle par rapport à la trajectoire prévue. En effet, la marge opérationnelle s'établit à 1 635 millions d'euros, soit 558 millions d'euros (-25,4 %) en deçà de l'objectif du contrat performance. Cet écart s'inscrit dans la continuité de l'année 2022, pour laquelle la marge opérationnelle réalisée était inférieure de 267 millions d'euros par rapport à la cible, sous le double effet d'une baisse des redevances d'infrastructures de 141 millions d'euros¹⁹ liée à une diminution du trafic et d'une augmentation de coûts d'exploitation, dans un contexte fortement inflationniste.
23. Pour autant, ce niveau est conforme à la prévision du budget initial et en amélioration par rapport à l'atterrissage de fin d'exercice et ce, malgré des redevances (hors redevances électriques refacturées à l'euro l'euro²⁰) largement en dessous des prévisions budgétaires (- 162 millions d'euros), en raison principalement de l'incidence des mouvements sociaux sur le trafic. Selon SNCF Réseau, la hausse de volume sur les autres prestations, notamment d'études²¹ (+108 millions d'euros), les efforts de maîtrise de coûts et un effet prix moindre qu'anticipé ont permis d'éviter une dégradation supplémentaire de la marge opérationnelle durant les derniers mois de 2023.
24. Les évolutions à la baisse du trafic et le contexte fortement inflationniste ont contribué à dégrader la marge opérationnelle.
25. En premier lieu, l'année 2023 a été marquée par des trafics en net retrait par rapport à la trajectoire du contrat de performance :
- les circulations des trains de voyageurs sont inférieures de 10 % à la trajectoire. Ainsi, ces circulations se sont élevées à 436,4 millions de trains-km au lieu de 485,8 millions de trains-km, soit un déficit de près de 50 millions de trains-km. Selon les données communiquées par SNCF Réseau, les grèves liées à la réforme des retraites au premier trimestre 2023 et les effets volumes²² expliquent respectivement 48,7 % et 42,5 % de l'écart enregistré²³ ;

¹⁸ Bilan d'activité 2022 du SAP et présentation des résultats du SAP 2023 lors de la réunion du COSAP du 20 mars 2024.

¹⁹ 6 057 M€ en 2022 contre 6 198 M€ au contrat de performance à la même période.

²⁰ Il s'agit (i) de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A dite RCTE-A, qui correspond à la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains, (ii) de la redevance relative au remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique, qui correspond à la RCTE composante B ou RCTE-B et (iii) le cas échéant, de la redevance au titre de la fourniture du courant de traction, qui correspond à la RFE. Cette dernière correspond à une prestation complémentaire non régulée, dans la mesure où SNCF Réseau n'est pas le seul fournisseur de courant de traction pour les entreprises ferroviaires.

²¹ Dont 72 millions d'euros auprès de tiers et 36 millions d'euros auprès du groupe SNCF.

²² Les effets volumes correspondent à l'adaptation des plans de transport des entreprises ferroviaires et l'arrivée de nouveaux transporteurs plus tardive et progressive que prévue dans le contrat de performance.

²³ Pour le reste, les effets intempéries, pénuries de conducteurs, matériel, cause GI sont responsables à hauteur de 7,9 % de l'écart enregistré et l'éboulement de la Maurienne est responsable de 0,8 % de l'écart enregistré.

- en outre, les circulations de trains de marchandises sont en baisse de 13 % en 2023 par rapport à 2022. En effet, les circulations de trains de fret se sont élevées à 55 millions de trains.km en 2023 contre 63 millions de trains.km en 2022. Selon les données communiquées par SNCF Réseau, l'impact des grèves serait responsable de 71 % à 82 % de la baisse totale²⁴, le ralentissement économique de 10 % à 21 % et l'éboulement de la vallée de la Maurienne d'au moins 8 %²⁵.

26. En second lieu, l'année 2023 a été marquée par un effet ciseaux très pénalisant pour la marge opérationnelle :

- dernière année du cycle tarifaire triennal 2021-2023, SNCF Réseau n'a pu modifier les péages ferroviaires en fonction des nouvelles conditions macroéconomiques. Par l'application des formules contractuelles, fixées dès l'entrée en vigueur de la tarification pluriannuelle 2021-2023, les indexations des péages ferroviaires au titre des prestations minimales ont été comprises entre 2,4 % et 3,4 %, environ deux points au-dessous de l'inflation réelle ;
- par ailleurs, les dépenses d'exploitation ont subi les hausses (i) des prix de l'énergie (même si une partie a été refacturée à l'euro l'euro aux usagers par les redevances électriques), (ii) des prestations externes dont les contrats sont révisés sur un panier d'indices corrélés à l'inflation et (iii) des revalorisations salariales importantes actées dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO).

2.2.2. Les gains de productivité de SNCF Réseau sont insuffisamment étayés et ne permettent pas le rétablissement de la marge opérationnelle

27. Dans son avis du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, l'Autorité a souligné l'absence d'indicateurs permettant de mesurer la productivité réelle moyenne, a regretté l'évaluation exclusivement financière de la performance réalisée par SNCF Réseau et a interrogé la crédibilité des modalités de suivi des objectifs de productivité prévus, soit 1,5 milliard d'euros constants entre 2017 et 2026²⁶ (ce qui correspond à une baisse de 18 % des dépenses en euros constants en dix ans, soit un effort de productivité annuel d'environ 1,6 %).

28. Dans son avis du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024, l'Autorité a souligné les difficultés d'appréciation de la matérialisation des efforts au titre de la performance opérationnelle et invité SNCF Réseau à rattacher la trajectoire des objectifs de performance, en particulier celle visant les charges d'exploitation, aux trajectoires financières prévues dans les états financiers prévisionnels qui figurent en annexe du contrat de performance.

29. Ces difficultés sont d'autant plus préoccupantes que les dépenses totales (y compris pour le développement) du gestionnaire d'infrastructure ont augmenté de 10 % en euros constants entre 2016 et 2023 ([...]). Ainsi les dépenses sont en hausse de [500 – 1000] millions d'euros (en euros 2019) entre 2016 et 2023 ([200 – 500] millions d'euros pour les dépenses d'exploitation, [200 – 500] millions d'euros pour les dépenses d'investissement), alors que le plan de performance prévoyait un point de passage avec une baisse de [1 – 2] milliard d'euros à cette date par rapport à 2016.

²⁴ Dans son avis du 1^{er} février 2024 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 (modifié) et 2025, l'Autorité avait relevé que le nombre de jours de grève était en forte hausse en 2023 et avait atteint 160 000 jours, soit l'équivalent d'environ 800 ETP sur l'année. L'Autorité a recommandé à SNCF Réseau de mener à bien un retour d'expérience approfondi des mouvements sociaux de l'année 2023, accompagné d'une feuille de route visant à renforcer les outils et dispositifs en vue de minimiser les impacts des mouvements sociaux sur les circulations.

²⁵ SNCF Réseau indique que cette analyse ne tient pas compte de l'impact de la hausse du prix de l'électricité.

²⁶ Le contrat de performance (page 29) indique que « [l'effort de performance] atteindra, en cumul 1,5 Md€ à l'horizon 2026 sur une base de coûts 2016 estimée à 8,4 Md€ 2019 ».



Figure 8 : [...]²⁷

30. En première analyse, les effets de périmètre et de volume ne semblent pas en mesure d'expliquer une telle évolution :
- d'une part, le transfert à SNCF Gares & Connexions de la gestion des quais, des passerelles d'accès aux quais ainsi que des grandes halles voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2020 contribue à diminuer les dépenses de SNCF Réseau, en particulier les dépenses d'investissement²⁹. En première analyse, ces effets ne sont pas compensés par ceux qui augmentent structurellement les dépenses de SNCF Réseau (par exemple, l'interdiction du glyphosate ou la compensation des facilités de circulation octroyées aux agents et refacturées par les opérateurs³⁰) ; et
 - d'autre part, entre 2016 et 2023, les principaux volumes de production (hors développement) de SNCF Réseau apparaissent en retrait (cf. figure 9 ci-dessous). En effet, le nombre de GOPEQ³¹ (indicateur mesurant le volume de renouvellement) et les circulations commerciales (indicateur mesurant le volume d'exploitation) diminuent respectivement de 23 % et 7 %. Seul le linéaire de voies (indicateur approchant le volume d'entretien) demeure stable avec une diminution de 0,8 %.

²⁷ Les dépenses réelles présentées dans ce graphique sont composées des charges relatives (i) à la masse salariale et (ii) aux achats et charges externes, ventilées entre les dépenses d'investissement comptabilisées en production immobilisée (CAPEX), et les dépenses d'exploitation pour le solde (OPEX). Ces dépenses réelles ont été retraitées de l'inflation pour être comparées entre elles (en euros constants de 2019). Les dépenses cibles sont calculées sur la base des projections d'économies cumulées au titre du plan de performance (elles-mêmes ventilées entre CAPEX et OPEX) en lien avec l'objectif mentionné plus haut dans le contrat de performance.

²⁹ Dans le détail, SNCF Réseau a précisé une baisse de [500 - 1000] millions d'euros des coûts d'investissement, contre une hausse de [200 - 500] millions d'euros de dépenses d'exploitation.

³⁰ Respectivement estimés à 100 millions d'euros et 46 millions d'euros.

³¹ Le GOPEQ (grande opération programmée équivalent) est une unité d'œuvre fictive pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à la dépense moyenne d'un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast.

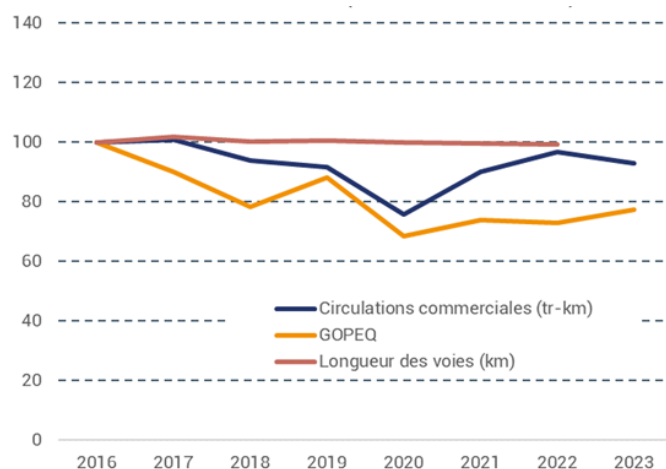


Figure 9 : Évolution des circulations, du linéaire de voies et de l'effort de renouvellement de la voie (base 100 en 2016)

31. Les indicateurs du contrat de performance ne permettent qu'une appréciation partielle des gains de productivité du gestionnaire d'infrastructure et demeurent insuffisants pour expliquer les évolutions de dépenses constatées par l'Autorité :
- la dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau apparaît stable et demeure inférieure à la cible du contrat de performance pour 2023 (56,9 k€₂₀₂₀ contre 59,3 k€₂₀₂₀) ;
 - le coût du GOPEQ (en euros constants) a tendance à diminuer et est inférieur aux cibles fixées par le contrat de performance³². Néanmoins, cet indicateur permet de suivre uniquement le coût unitaire de renouvellement de la voie et pas celui des autres actifs ;
 - la part des opérations d'investissement réalisées sans surcoût est en augmentation. En effet, elle est passée de 80 % en 2021 à 86 % en 2023, dépassant ainsi la cible fixée par le contrat de performance pour 2023 (84 %)³³. SNCF Réseau a confirmé au cours de l'instruction que, conformément au contrat de performance, le périmètre de cet indicateur inclut bien des opérations de renouvellement du réseau structurant financées en fonds propres (et non les seules opérations co-financées).
32. Face aux difficultés pour expliquer l'évolution des dépenses entre 2016 et 2023 et s'assurer de la matérialité des gains de productivité annoncés par le gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité ne peut que réitérer ses recommandations (i) d'établir un diagnostic des effets du plan de performance à son échéance d'ici 2026 depuis son origine et, *a minima*, depuis 2020 et (ii) de construire, dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance, une méthodologie rigoureuse du suivi pluriannuel (notamment en isolant les effets des projets de développement) de la performance de SNCF Réseau par rapport à une nouvelle cible initiale à convenir entre l'État et SNCF Réseau.

³² Ainsi le coût unitaire du GOPEQ en 2023 est de 1 180 k€₂₀₂₀ pour les LGV, de 1 603 k€₂₀₂₀ pour les lignes UIC 1 à 6 et de 1 905 k€₂₀₂₀ pour le réseau en Île-de-France contre respectivement 1 376 k€₂₀₂₀, 1 661 k€₂₀₂₀ et 1 961 k€₂₀₂₀ pour les cibles du contrat de performance.

³³ Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a communiqué à l'Autorité la liste des opérations faisant l'objet d'un suivi. Le budget initial a été dépassé de plus de 5 % pour 122 projets, avec un dépassement moyen de 19 % (le dépassement médian est de 14 %). Le budget initial a été respecté pour 625 projets, avec une économie moyenne de 7 %. Le budget initial a été dépassé de moins de 5 % pour 97 projets.

2.2.3. Seule l'augmentation des contributions extérieures permet de tenir la trajectoire en matière de flux de trésorerie libre sans pour autant assurer la convergence du ratio « règle d'or »

33. L'Autorité constate que SNCF Réseau bénéficie à la fin de l'exercice 2023 d'un niveau de flux de trésorerie libre dépassant de 400 millions d'euros la cible prévue au contrat de performance. En effet, alors que ce dernier prévoyait un flux de trésorerie libre négatif de 604 millions d'euros, celui-ci s'est finalement établi à - 204 millions d'euros.
34. Ces bons résultats en matière de flux de trésorerie libre reposent sur des apports élevés de ressources externes qui ont permis de compenser l'accroissement des investissements, d'une part, et la moindre contribution des activités d'exploitation aux flux de trésorerie libres, d'autre part. En effet, les investissements bruts (y compris les frais financiers) sont légèrement supérieurs à la trajectoire du contrat de performance pour la même année (5 522 millions d'euros prévus contre 5 439 millions d'euros prévus au contrat, soit +1,5 %). En revanche, les subventions d'investissement encaissées sont supérieures de 1 084 millions d'euros par rapport à la prévision³⁴ grâce aux encaissements de sommes issues du fonds de concours, abondé notamment par le groupe SNCF. Cette hausse s'explique principalement par les dividendes du groupe SNCF non perçus par l'État à hauteur de 1 028 millions d'euros³⁵ très largement supérieurs à ceux du projet de budget revu par l'Autorité (450 millions d'euros) et ceux prévus dans le contrat de performance (170 millions d'euros).
35. Par ailleurs, SNCF Réseau a réalisé plusieurs opérations significatives sur sa dette financière en 2023 :
- la renégociation d'une partie de ses instruments de couverture, ce qui l'a conduit à dépenser 417 millions d'euros en vue de réduire ses charges financières futures ;
 - la souscription de nouveaux emprunts auprès de sa société-mère à hauteur de 1 700 millions d'euros.
36. En ce qui concerne l'opération de couverture des taux, SNCF Réseau estime ne pas avoir à tenir compte de cette dépense dans son endettement pour le calcul du ratio « règle d'or », ce qui est contestable du point de vue de sa définition en normes comptables françaises. Ainsi, SNCF Réseau déclare une dette financière nette de 17 549 millions d'euros contre 17 966 millions d'euros par une approche plus conservatrice. Le ratio « règle d'or » atteint 10,7 fin 2023³⁶ soit une augmentation de 2,2 points par rapport à la cible du contrat.
37. En ligne avec la recommandation de l'Autorité dans son avis du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024, SNCF Réseau doit accentuer ses efforts pour espérer atteindre, à fin 2026, la cible de 6 fixée au décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019. Cela nécessite une amélioration significative de sa marge opérationnelle en portant son attention (i) sur la hausse des revenus grâce à l'arrivée de nouveaux entrants et (ii) sur la maîtrise des coûts d'exploitation, notamment, par la mise en œuvre des efforts de productivité prévus par le plan de performance.

*

³⁴ 3 760 millions d'euros de subventions encaissées en 2023 contre 2 676 millions d'euros prévus au contrat.

³⁵ Hors produits de cession du groupe SNCF versés au fonds de concours (pour 125 millions d'euros).

³⁶ Le ratio "règle d'or" s'établirait à 10.9 sur la base de la dette nette en normes françaises non retraitée.

Le suivi des indicateurs du contrat de performance figure en annexe du présent avis.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau. Il sera également transmis au ministre délégué chargé des Transports, au ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, au président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale ainsi qu'au président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Il sera publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 30 avril 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président,

Thierry Guimbaud

ANNEXE : TABLEAU DE SUIVI DES INDICATEURS

Thème	Indicateurs du contrat de performance	Unité	2023		2020	Tendance	
			Objectif du contrat de performance	Réalisé	Cible		
Trafic	Trains de voyageurs	Trains-km	422	381	441		
	Trains de fret	Trains-km	-	55	-		
Sécurité	Fréquence des accidents significatifs	Nb accidents significatifs pour 100 millions de trains-km	28,9	34,8	27,2		
	Fréquence des accidents significatifs accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées)	Nb accidents pour 10 millions d'heures	7,4	8,2	6,2		
Développement durable	Réduction des émissions carbone dues aux matériaux dimensionnants de la voie (tCO2e), par rapport à 2018	Pourcentage de réduction par rapport à 2018		-39,2 %	-25 %		
Performance clients	Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs	Taux de sillons attribués	96,5 %	96,2 %	96,5 %	
		Trains de voyageurs de nuit	Taux de sillons attribués	-	74,8 %		
		Trains de fret	Taux de sillons attribués	87,0 %	88,8 %	89,0 %	
	Maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs (hors Transilien)	% sillons-jours maintenus	98,0 %	98,8 %	98,5 %	
		Trains de fret	% sillons-jours maintenus	97,1 %	98,1 %	98,0 %	
	Irrégularité pour causes SNCF Réseau (retards > 5'59")	%	4,0 %	4,4 %	4,0 %		
	Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau	Nombre de trains	9 782	10 868	9 782		

Thème	Indicateurs du contrat de performance		Unité	2023		2030	Tendance
				Objectif du contrat de performance	Réalisé	Cible	
Consistance du réseau et performance industrielle	Indice de consistance de la voie	UIC 1-4	ICV	50,0	48,6	49,7	
		UIC 5-6	ICV	52,4	53,5	45,5	
	Âge moyen des appareils de signalisation	UIC 2-6	Année	27,7	28,0	28,4	
	Disponibilité du réseau à la vitesse nominale	LGV	%	100 %	100,0 %	100 %	
		UIC 1-4	%	97,7 %	97,3 %	98,3 %	
		UIC 5-6	%	96,2 %	95,5 %	95,9 %	
	Ralentissement en km de voie	LGV	km	0	0	0	
		UIC 1-4	km	380	447	280	
		UIC 5-6	km	500	591	640	
	Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau		k€(2020)/km	59,3	56,9	56,3	
	Coût moyen de renouvellement d'un kilomètre de voie sur le réseau structurant (€2020)	LGV	k€	1376	1180	1376	
		UIC 1-6	k€	1661	1603	1797	
		IdF	k€	1961	1905	1961	
	Part des opérations d'investissement réalisées	Sans surcoût	% des opérations	84 %	86 %	90 %	
Sans retard		%	95 %	95 %	95 %		
Performance financière	Redevances d'infrastructure ³⁷		Md€	6,4	6,4	8,3	
	MOP hors IFRS 16		Md€	2,2	1,6	4,2	
	Ratio MOP / redevances		%	34,2 %	25,4%	50,6 %	
	MOP - CAPEX		M€	-332	-290	1817	
	Dettes nettes / MOP		-	8,5	10,7	3,5	
	Cash-flow libre		M€	-604	-204	1386	
	Taux de couverture du coût complet		%	77 %	75 %	86 %	

³⁷ Redevances d'infrastructures y compris redevances électriques.