

Avis n° 2026-067 du 16 juillet 2026

relatif au projet d'investissement de SNCF Réseau pour la modernisation de l'infrastructure ferroviaire de la vallée de l'Arve

L'essentiel

L'Autorité a été saisie, sur le fondement de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, du montant de la participation de SNCF Réseau au projet de modernisation de l'infrastructure ferroviaire de la vallée de l'Arve. Ce projet, qui porte sur la ligne La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, vise à améliorer la performance et la capacité de l'infrastructure existante, sans création de ligne nouvelle, pour un coût prévisionnel estimé à 263,7 M€.

La participation de SNCF Réseau a été arrêtée à 5,2 M€, soit environ 2 % du coût total de l'opération. Compte tenu de ce montant limité, l'Autorité considère que cette participation n'est pas de nature à remettre en cause les trajectoires financières de SNCF Réseau. Elle a, en conséquence, proportionné l'intensité de son analyse à l'enjeu financier associé à cette contribution. Ainsi, elle prend acte de l'existence d'un modèle financier sous-tendant l'évaluation de la participation de SNCF Réseau et destiné à en vérifier l'équilibre. Dans ces conditions, et compte tenu des résultats des tests de sensibilité réalisés sur les principales hypothèses du modèle financier, elle conclut que le montant de la contribution de SNCF Réseau n'apparaît pas manifestement disproportionné.

L'Autorité relève néanmoins que la méthodologie retenue repose sur une analyse en valeur actualisée des flux financiers du projet, selon une approche issue du contrat de performance 2017-2026, désormais arrivé à échéance. Cette situation appelle une clarification du cadre méthodologique applicable aux futurs projets. Par ailleurs, l'Autorité recommande une harmonisation des hypothèses macroéconomiques utilisées par SNCF Réseau dans ses différentes modélisations financières.

Le plan de financement du projet repose principalement sur des concours publics de l'État, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Département de la Haute-Savoie. Si les engagements des partenaires publics ont été progressivement formalisés au cours des différentes phases d'études, le financement de la phase de réalisation n'est pas encore totalement sécurisé : un besoin résiduel de financement demeure à couvrir et les engagements définitifs des cofinanceurs restent à formaliser.

Toute évolution substantielle des conditions ayant fondé le présent avis, notamment concernant le niveau de participation de SNCF Réseau ou la répartition des risques financiers du projet, devra donner lieu à une nouvelle saisine de l'Autorité.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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

Saisie pour avis par SNCF Réseau, par courrier de son président-directeur général en date du 18 mai 2026, enregistré au service de la procédure de l'Autorité le même jour ;

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

Vu le décret n° 2018-1363 du 28 décembre 2018 relatif aux modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application du IV de l'article L. 2111-10-1 du code des transports ;

Vu le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 21 mai 2026 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 16 juillet 2026 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. Cadre juridique et contexte de la saisine.....	4
1.1. L'Autorité est chargée d'émettre un avis motivé sur les modalités de financement des projets d'investissement de plus de 200 millions d'euros.....	4
1.2. Le projet de modernisation de la vallée de l'Arve vise à améliorer durablement la performance du système ferroviaire dans un territoire confronté à d'importants enjeux de mobilité et de qualité de l'air.....	5
2. Analyse	7
2.1. Le projet relève de la catégorie des investissements de modernisation, permettant une contribution financière de SNCF Réseau	7
2.2. Les modalités de détermination de la participation financière de SNCF Réseau doivent être intégrées au contrat de performance	7
2.3. Le montant de la participation de SNCF Réseau, qui n'est pas de nature à remettre en cause les trajectoires financières du gestionnaire d'infrastructure, n'apparaît pas manifestement disproportionné	8
2.4. Le plan de financement repose sur des engagements publics substantiels, mais non encore entièrement sécurisés.....	10
3. CONCLUSION	11
ANNEXE 1 - RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS	13

1. Cadre juridique et contexte de la saisine

1.1.L'Autorité est chargée d'émettre un avis motivé sur les modalités de financement des projets d'investissement de plus de 200 millions d'euros

1. Dans le cadre des réformes ferroviaires de 2014 et de 2018, le législateur a confié au régulateur le soin de veiller au rétablissement de l'équilibre économique et financier de SNCF Réseau. La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, complétée notamment par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, a ainsi prévu que soient soumis à l'avis motivé préalable de l'Autorité le projet de contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État 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 (article L. 2111-10-1 du code des transports).
2. Aux termes du IV de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire « *[p]our chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des transports 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. 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. L'article 1^{er} du décret du 28 décembre 2018 susvisé fixe à 200 millions d'euros le seuil mentionné au IV de l'article L. 2111-10-1 précité. Son article 2 prévoit que « *[l]orsque la valeur d'un projet d'investissement réalisé sur demande de l'État, de collectivités territoriales ou de tout autre demandeur excède le seuil fixé à l'article 1^{er}, SNCF Réseau transmet pour avis à l'Autorité de régulation des transports le montant arrêté de sa participation à ce projet, accompagné d'un dossier indiquant notamment les modalités d'évaluation de cette participation et les prévisions de recettes nouvelles ou d'économies pour SNCF Réseau liées à la réalisation de ce projet [...]* ». L'Autorité dispose d'un délai de deux mois pour rendre son avis¹.
4. 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'investissement afin d'éviter que SNCF Réseau soit exposé, dans le cadre de leur réalisation, au risque de devoir financer sur ses ressources propres un surcoût résultant d'une mauvaise estimation initiale. À cette fin, le IV de l'article L. 2111-10-1, cité au point 2, prévoit que l'Autorité se prononce, dans le cadre de son appréciation, sur le calcul de la part contributive de SNCF Réseau qui, conformément au 1° du II du même article, doit être déterminée par celui-ci, « *de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement*. »

¹ Article 2 alinéa 2 du décret du 28 décembre 2018 susvisé.

5. Enfin, il résulte du II de l'article L. 2111-10-1 du code des transports que, jusqu'au 31 décembre 2026² et tant que le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau n'a pas atteint un plafond fixé à 6 par les statuts de cette société³, « *SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau ferré national à l'exception des investissements de modernisation* ». L'article 1^{er} du décret du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau range dans la catégorie des investissements de modernisation les « *opérations de modification de l'infrastructure réalisées sur le réseau existant qui améliorent sa performance globale* », à l'exception des investissements liés (i) à la création de lignes nouvelles en tracé neuf, (ii) à la réouverture de lignes interrompues depuis plus de cinq ans et (iii) aux investissements sur le réseau existant dont la réalisation est directement liée à ces opérations.
6. En tout état de cause, la mission qui est confiée à l'Autorité dans le cadre défini ci-dessus ayant une finalité exclusivement financière, il ne lui appartient pas, lorsqu'elle est saisie pour avis sur le fondement des dispositions précitées, de se prononcer sur l'opportunité ou la pertinence socio-économique du projet qui lui est soumis. Ainsi, si l'Autorité prend acte de l'existence d'une évaluation socio-économique du projet, elle ne fonde pas son analyse sur cette dernière.

1.2. Le projet de modernisation de la vallée de l'Arve vise à améliorer durablement la performance du système ferroviaire dans un territoire confronté à d'importants enjeux de mobilité et de qualité de l'air

7. La modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve s'inscrit dans la poursuite du développement de l'étoile ferroviaire de Haute-Savoie, engagé à la suite de la mise en service du Léman Express en 2019. Elle concerne principalement la ligne La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, longue de 47 km et exploitée à voie unique, dont les installations de signalisation et de gestion des circulations limitent aujourd'hui la capacité à environ quarante trains par jour.
8. Le coût prévisionnel du projet est estimé à 263,7 M€ aux conditions économiques de janvier 2026, soit un montant supérieur au seuil de 200 M€ prévu à l'article 1^{er} du décret du 28 décembre 2018 susvisé. Ainsi, par courrier du 18 mai 2026, 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 montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau ainsi que sur sa part contributive au projet.
9. Le projet vise à améliorer l'attractivité et la performance du transport ferroviaire dans la vallée de l'Arve, territoire confronté à d'importants enjeux de mobilité et de qualité de l'air. Il poursuit un double objectif : accroître l'offre de transport ferroviaire en augmentant le nombre de circulations et améliorer la qualité de service grâce à une meilleure régularité et la mise en place d'une desserte cadencée à la demi-heure. Il doit également renforcer la robustesse de l'exploitation des trains aptes à la grande vitesse desservant les stations de montagne de la vallée, notamment lors des périodes de forte affluence hivernale, tout en

² Le projet de loi-cadre en cours de discussion au Parlement prévoit de reporter cette échéance de deux ans, soit jusqu'au 31 décembre 2028. Cette disposition n'étant pas adoptée à la date du présent avis, les références sont faites au droit applicable.

³ Voir l'article 23 des statuts de SNCF Réseau approuvés par décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 susvisé. Par ailleurs, le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 établit une trajectoire pour le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau : 8,5 en 2023, 7,1 en 2024, 6,3 en 2025, 5,7 en 2026 jusqu'à 3,5 en 2030.

améliorant les correspondances avec le Léman Express et les autres branches de l'étoile ferroviaire.

10. Pour atteindre ces objectifs, les travaux prévoient notamment la modernisation des installations de signalisation avec le déploiement du système GSM-R⁴, la centralisation de la gestion des circulations au sein de la future commande centralisée du réseau (CCR) Alpes, l'adaptation de plusieurs plans de voies en gare, l'amélioration des capacités de remisage du matériel roulant et le renforcement des installations électriques. Ils doivent être réalisés entre 2029 et 2031, avec une interruption des circulations d'environ vingt mois entre avril 2030 et novembre 2031. La mise en service de la ligne modernisée est prévue en décembre 2031.

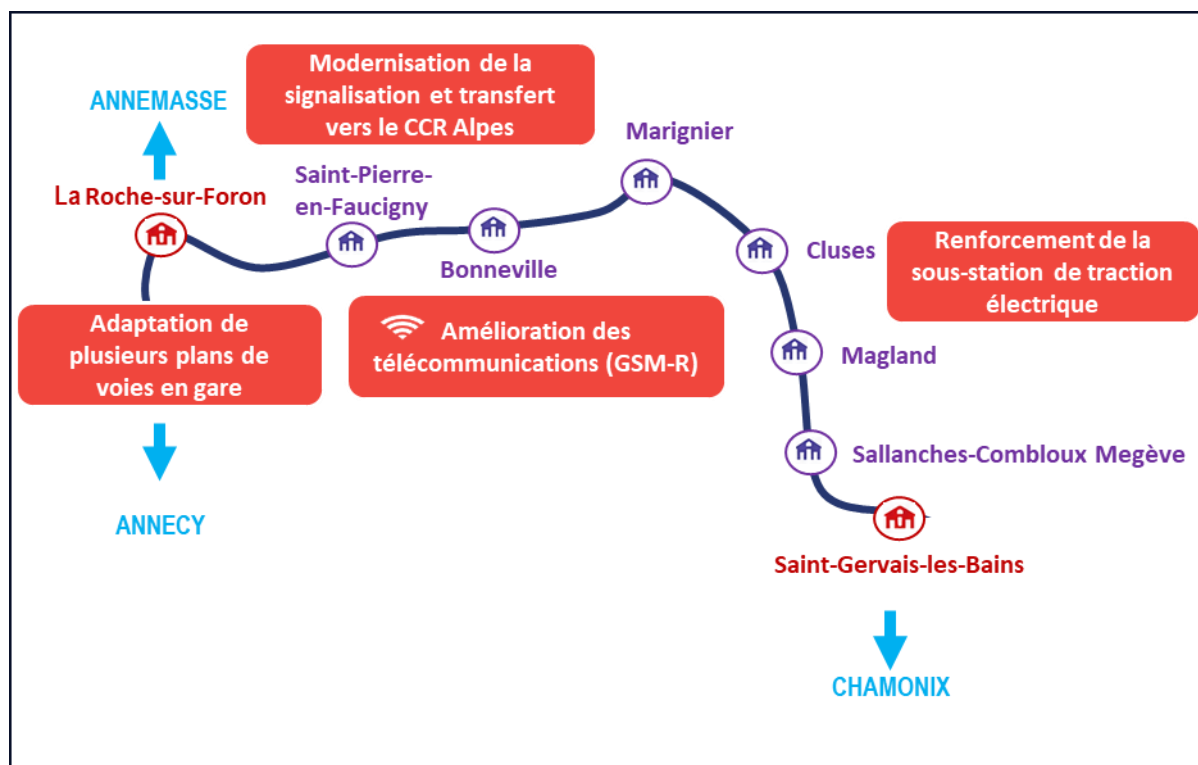


Figure 1- Projet de modernisation de la vallée de l'Arve

⁴ Le GSM-R (*Global System for Mobile communications - Railways*) est un standard de communication sans fil basé sur le GSM, et développé spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires.

2. Analyse

2.1. Le projet relève de la catégorie des investissements de modernisation, permettant une contribution financière de SNCF Réseau

11. Il ressort du dossier dont a été saisie l'Autorité que, selon SNCF Réseau, le projet de modernisation de la vallée de l'Arve relève d'un investissement de modernisation du réseau ferré national au sens de l'article 1^{er} du décret du 31 décembre 2019 susvisé.
12. En particulier, SNCF Réseau considère que les opérations projetées, qui portent principalement sur la modernisation des installations de signalisation, de télécommunications et de gestion des circulations sur la ligne La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, s'inscrivent dans une logique d'amélioration des performances d'une infrastructure existante, sans création de ligne nouvelle ni extension substantielle du réseau ferré national. Les gains attendus en matière de capacité, de robustesse et de qualité d'exploitation résultent essentiellement de l'adaptation et du renouvellement des équipements nécessaires à la mise en œuvre de ces nouvelles fonctionnalités.
13. Au regard de l'instruction, l'Autorité partage l'analyse de SNCF Réseau selon laquelle les opérations projetées constituent un projet de modernisation au sens de l'article L. 2111-10-1 du code des transports. Ainsi, SNCF Réseau peut contribuer financièrement à ce projet, sous réserve du respect des conditions légales et réglementaires applicables à cette catégorie d'investissements. En particulier, sa participation financière doit être déterminée de manière à garantir un taux de retour au moins égal à son coût moyen pondéré du capital, après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

2.2. Les modalités de détermination de la participation financière de SNCF Réseau doivent être intégrées au contrat de performance

14. Lors de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué avoir déterminé sa participation financière conformément à la méthodologie définie par l'annexe 7 du contrat de performance 2017-2026⁵, conclu en avril 2017. L'Autorité relève que ce référentiel est issu d'un contrat arrivé à échéance et remplacé depuis. Si cette situation ne remet pas en cause, par elle-même, l'utilisation de cette méthodologie pour le projet examiné, elle appelle néanmoins une clarification du cadre de référence retenu pour les futurs projets soumis aux exigences de l'article L. 2111-10-1 du code des transports.

N°	Recommandation	Échéance
1	Intégrer au contrat de performance les modalités de détermination de la participation financière du gestionnaire d'infrastructure aux projets d'investissement relevant de l'article L. 2111-10-1 du code des transports.	Lors de la prochaine actualisation du contrat de performance

⁵ Contrat Pluriannuel 2017 – 2026 entre l'État et SNCF Réseau https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/contrat_pluriannuel_2017_2026_entre_l_etat_et_sncf_reseau.pdf

15. En application de cette méthodologie, SNCF Réseau a établi un modèle financier destiné à évaluer la participation maximale du gestionnaire d'infrastructure au projet. Cette évaluation est réalisée sur une période de vingt ans à compter de la mise en service prévue en 2032, qui correspond à la première année pleine d'exploitation suivant la mise en service de la ligne modernisée, prévue en décembre 2031. Elle repose sur une analyse en valeur actuelle nette des flux financiers générés par le projet, prenant en compte les recettes supplémentaires de redevances résultant de l'augmentation des circulations, les impacts sur les coûts de maintenance de l'infrastructure ainsi que les économies d'exploitation résultant de la modernisation de la ligne.

2.3. Le montant de la participation de SNCF Réseau, qui n'est pas de nature à remettre en cause les trajectoires financières du gestionnaire d'infrastructure, n'apparaît pas manifestement disproportionné

16. L'Autorité considère qu'en l'espèce, la participation de SNCF Réseau, arrêtée à 5,2 M€, représente une quote-part limitée du coût total de l'opération (environ 2 %). Au regard de ce montant, cette participation n'est pas de nature à remettre en cause les trajectoires financières du gestionnaire d'infrastructure si certaines hypothèses devaient s'avérer plus favorables que la réalité. L'Autorité a, en conséquence, proportionné son analyse à cet enjeu.
17. Ainsi, l'Autorité prend acte de l'existence d'un modèle financier sous-tendant l'évaluation de la participation de SNCF Réseau et destiné à en vérifier l'équilibre. Au regard de sa complexité et des délais de transmission de ce modèle, elle s'est bornée à procéder à un examen de cohérence d'ensemble et de plausibilité des hypothèses dans le cadre de la présente instruction.
18. Néanmoins, l'Autorité invite SNCF Réseau, à l'avenir et *a fortiori* si elle devait être saisie d'un projet reposant sur une contribution financière significative, à joindre systématiquement à sa saisine le modèle accompagné d'une notice d'utilisation et de tout rapport éventuel d'un audit tiers visant à en certifier l'intégrité technique et méthodologique.
19. Le modèle financier repose sur plusieurs hypothèses économiques et financières structurantes, portant notamment sur l'évolution du trafic, les coûts d'entretien, les économies d'exploitation, le taux d'actualisation et l'inflation.
20. S'agissant des recettes issues des redevances, SNCF Réseau retient l'hypothèse d'un saut d'offre de quinze trains supplémentaires par jour, sur une base de 260 jours de circulation par an, à partir du scénario de desserte élaboré avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la tarification en vigueur en 2026.
21. Les recettes additionnelles générées par cette augmentation de trafic sont toutefois quasi intégralement compensées par les coûts associés aux circulations supplémentaires, ce qui est cohérent avec la tarification binomiale appliquée aux services conventionnés⁶. Il en résulte que la contribution nette de ces recettes à l'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure demeure limitée, celui-ci reposant principalement sur les économies d'exploitation attendues de la mise en service du nouveau système de signalisation ainsi que de la centralisation et de la digitalisation de la commande des installations.

⁶ Voir partie 2.3 de l'avis n° 2026-010 du 10 février 2026 portant sur la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2027 à 2029.

22. Afin de tenir compte des risques spécifiques à l'investissement, SNCF Réseau retient un taux d'actualisation de 8 %, composé d'un coût de la ressource de 5 %⁷ et d'une prime de risque de 3 points de pourcentage⁸. Cette approche conduit, selon le modèle financier de SNCF Réseau, à fixer la participation maximale de SNCF Réseau au projet de modernisation à 5,2 M€, montant dont il ressort des éléments de saisine que le conseil d'administration a pris acte lors de sa séance du 23 avril 2026.

23. L'Autorité relève que ce taux est supérieur au coût moyen pondéré du capital (CMPC), retenu dans le document de référence du réseau ferré national (DRR) 2027 et dans le projet de contrat de performance 2024-2033, fixé à 5,7 % avant impôt. L'application de ce taux de référence conduirait, toujours selon le modèle de SNCF Réseau, à une participation de 6,7 M€, contre 5,2 M€ dans l'hypothèse actuellement retenue. Cet écart traduit une approche prudente destinée à couvrir les incertitudes propres à l'opération.

24. Concernant l'hypothèse d'inflation, SNCF Réseau retient des taux de 1,1 % en 2025, 1,3 % en 2026, 1,8 % en 2027, puis 2,0 % à long terme. Les hypothèses pour 2025 à 2027 sont fondées sur les prévisions de la Banque de France de septembre 2025, tandis que l'hypothèse de long terme repose sur les projections propres de SNCF Réseau.

25. Si les hypothèses de court terme paraissent globalement cohérentes, l'hypothèse de long terme de 2,0 % apparaît légèrement supérieure à celle retenue dans le projet de contrat de performance 2024-2033 de SNCF Réseau. Celui-ci retient en effet une inflation de long terme de 1,8 %, cohérente avec l'hypothèse de l'Autorité fondée sur les projections du Conseil d'orientation des retraites (1,75 %). La substitution d'une hypothèse de 1,8 % à 2,0 % n'aurait toutefois qu'un impact limité sur la participation financière maximale de SNCF Réseau, estimé à une diminution de 0,2 M€ selon les simulations du gestionnaire d'infrastructure. Dans un objectif de cohérence entre ses différents exercices de modélisation, il apparaît néanmoins souhaitable que SNCF Réseau harmonise les hypothèses d'inflation de long terme utilisées dans ses différentes modélisations économiques et financières.

N°	Recommandation	Échéance
2	Harmoniser les hypothèses d'inflation de long terme retenues dans les différentes modélisations économiques et financières de SNCF Réseau.	Dès à présent

26. SNCF Réseau a réalisé plusieurs tests de sensibilité afin d'apprécier la robustesse de ce résultat au regard des principales incertitudes, portant notamment sur le niveau de trafic, les coûts d'entretien, les économies d'exploitation, ainsi que sur des hypothèses de risque et de taux d'actualisation. Le solde net demeure positif dans l'ensemble des scénarios étudiés, variant de 4,6 M€ à 7,7 M€.

27. Il résulte de tout ce qui précède que le montant de la contribution de SNCF Réseau n'apparaît pas manifestement disproportionné.

⁷ Le taux de 5 % constitue une référence historique de long terme utilisée pour l'évaluation des projets d'investissement. Il vise à refléter les conditions moyennes de financement de l'établissement, en intégrant le coût de l'endettement et les risques associés, tout en s'affranchissant des fluctuations conjoncturelles des marchés financiers.

⁸ Afin de prendre en compte les incertitudes propres au projet, SNCF Réseau applique une prime de risque complémentaire de 3 points de pourcentage, fondée sur l'analyse des risques identifiés et non identifiés ainsi que sur des tests de sensibilité. Cette majoration couvre principalement les aléas liés au trafic et aux coûts de maintenance.

2.4. Le plan de financement repose sur des engagements publics substantiels, mais non encore entièrement sécurisés

28. Le plan de financement du projet repose principalement sur des concours publics apportés par l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Haute-Savoie et SNCF Réseau. Malgré les financements déjà programmés, un besoin résiduel de financement estimé à environ 26,1 M€ demeure à couvrir. Ce montant résulte notamment de l'actualisation du coût du projet, des économies réalisées sur certaines études ainsi que de l'intégration de la participation maximale de SNCF Réseau. Les discussions entre les partenaires se poursuivent afin d'en arrêter la répartition définitive. À ce stade, le plan de financement de la phase de réalisation n'est pas totalement finalisé et aucun protocole de financement n'a encore été conclu. Un prochain comité de pilotage doit permettre de valider les contributions définitives des financeurs.
29. Dans ces conditions, le principal risque identifié tient à l'absence de sécurisation définitive du financement de la phase de réalisation et de formalisation du partage des risques financiers entre les partenaires. Cette situation maintient une incertitude sur les modalités de couverture du besoin résiduel ainsi que sur la prise en charge d'éventuels surcoûts ou aléas de réalisation.
30. L'Autorité estime dès lors nécessaire (i) que le plan de financement soit définitivement sécurisé avant le lancement de la phase de réalisation, (ii) que les engagements des différents financeurs soient formalisés dans une documentation contractuelle opposable et (iii) que l'ensemble des risques identifiés soit pris en compte dans la conduite du projet, sans que leur éventuelle réalisation puisse conduire à une augmentation de la participation financière de SNCF Réseau au-delà du montant prévu. En cas de changement significatif des conditions d'exécution de l'opération, notamment de la participation de SNCF Réseau, une nouvelle saisine de l'Autorité devra être effectuée.

N°	Recommandation	Échéance
3	Formaliser, avant le lancement de la phase de réalisation, le plan de financement définitif du projet dans une documentation contractuelle précisant les engagements de chaque cofinanceur ainsi que les modalités de prise en charge des éventuels surcoûts et aléas de réalisation.	Avant le lancement de la phase de réalisation
4	Saisir à nouveau l'Autorité en cas d'évolution substantielle des conditions ayant fondé le présent avis, notamment en ce qui concerne le niveau de participation de SNCF Réseau ou la répartition des risques financiers du projet.	Évolution du projet

3. CONCLUSION

31. L'Autorité partage l'analyse de SNCF Réseau selon laquelle le projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve relève des investissements de modernisation du réseau ferré national, permettant une participation financière de SNCF Réseau, sous réserve du respect des conditions prévues à l'article L. 2111-10-1 du code des transports.
32. Elle relève que la participation de SNCF Réseau, d'un montant de 5,2 M€, soit une part limitée du coût total de l'opération (environ 2 %), n'est pas de nature à remettre en cause ses trajectoires financières. Elle a, en conséquence, proportionné l'intensité de son analyse à l'enjeu financier associé à cette participation. Ainsi, elle prend acte de la méthodologie retenue par SNCF Réseau pour déterminer sa participation, fondée sur une analyse en valeur actualisée des flux financiers générés par le projet. Dans ces conditions, et compte tenu des résultats des tests de sensibilité réalisés sur les principales hypothèses du modèle financier, il apparaît que le montant de la contribution de SNCF Réseau n'est pas manifestement disproportionné.
33. L'Autorité relève néanmoins que la méthodologie retenue par SNCF Réseau repose sur un référentiel issu du contrat de performance 2017-2026, désormais arrivé à échéance. Elle recommande donc de formaliser, dans la prochaine actualisation du contrat de performance, les modalités de détermination de la participation financière de SNCF Réseau aux projets relevant de l'article L. 2111-10-1 du code des transports. Par ailleurs, elle recommande d'harmoniser les hypothèses macroéconomiques utilisées dans ses différentes modélisations financières, notamment l'inflation de long terme.
34. L'Autorité constate également que le plan de financement du projet, bien que reposant sur des engagements publics substantiels, n'est pas encore totalement sécurisé. Elle estime nécessaire qu'il soit finalisé et contractualisé avant le lancement de la phase de réalisation, en précisant les engagements de chaque cofinanceur ainsi que les modalités de prise en charge des éventuels surcoûts et aléas.
35. Toute évolution substantielle des conditions ayant fondé le présent avis, notamment concernant la participation de SNCF Réseau ou la répartition des risques financiers, devra donner lieu à une nouvelle saisine de l'Autorité.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 16 juillet 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 - RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Recommandation	Échéance
1	Intégrer au contrat de performance les modalités de détermination de la participation financière du gestionnaire d'infrastructure aux projets d'investissement relevant de l'article L. 2111-10-1 du code des transports.	Lors de la prochaine actualisation du contrat de performance
2	Harmoniser les hypothèses d'inflation de long terme retenues dans les différentes modélisations économiques et financières de SNCF Réseau.	Dès à présent
3	Formaliser, avant le lancement de la phase de réalisation, le plan de financement définitif du projet dans une documentation contractuelle précisant les engagements de chaque cofinanceur ainsi que les modalités de prise en charge des éventuels surcoûts et aléas de réalisation.	Avant le lancement de la phase de réalisation
4	Saisir à nouveau l'Autorité en cas d'évolution substantielle des conditions ayant fondé le présent avis, notamment en ce qui concerne le niveau de participation de SNCF Réseau ou la répartition des risques financiers du projet.	Évolution du projet