

Communiqué de presse

Paris, le 30 novembre 2015

Contact

Nathalie Arensonas
Responsable de la communication
et des relations presse

nathalie.arensonas@arafer.fr

T : 01 58 01 01 20

M : 06 72 03 31 27

Budget 2016 de SNCF Réseau : faute de contrat conclu avec l'Etat, l'Arafer n'est pas en mesure de vérifier le respect de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure

SNCF Réseau a saisi l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) le 21 octobre 2015 pour avis sur son projet de budget 2016. Depuis la réforme ferroviaire du 4 août 2014, l'Arafer est en effet chargée de veiller au respect de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (GI), et de suivre les conditions de financement des projets d'investissements du réseau ferré.

Cette surveillance financière s'appuie sur le contrat de performance pluriannuel (dix ans) signé entre l'Etat et SNCF Réseau dont l'objectif régulièrement annoncé est de stabiliser la dette de SNCF Réseau.

> L'absence de contrat de performance Etat-SNCF Réseau

En l'absence du contrat de performance Etat-SNCF Réseau, un an et demi après le vote de la loi de réforme ferroviaire, le régulateur n'est pas en mesure de vérifier le respect d'une trajectoire financière. Le champ de son avis sur le budget de SNCF Réseau s'en trouve donc limité.

L'Arafer juge que le manque de visibilité sur la conclusion de ce contrat, point clé pour maîtriser la spirale d'endettement du système ferroviaire, est préoccupant. Ce contrat de performance est indispensable pour permettre au GI de planifier la régénération du réseau ferré et de réaliser ses objectifs de productivité.

> L'aggravation du déséquilibre financier de SNCF Réseau

Dans le projet de budget 2016 soumis à son avis, l'Arafer constate l'accentuation des déséquilibres financiers de SNCF Réseau, en particulier l'augmentation des charges d'exploitation malgré les promesses de gains de productivité annoncées par la réforme ferroviaire avec la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (500 millions d'euros sur cinq ans).

L'augmentation des pertes augure mal de la capacité de rétablir, en dix ans, les équilibres financiers de SNCF Réseau et de tendre à la couverture du coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, appelé « coût complet ».

► **Une « règle d'or » à mettre en œuvre**

L'ampleur des déséquilibres financiers de SNCF Réseau exige des arbitrages clairs dans les priorités d'investissements. Dans la perspective du contrat de performance avec l'Etat, l'Arafer recommande que l'intégralité des moyens de financement du GI soit consacrée à la rénovation du réseau ferré.

L'Autorité sera saisie pour tout investissement de développement de plus 200 millions d'euros, et elle veillera au respect de la « règle d'or » votée par le législateur qui impose à SNCF Réseau de ne pas s'endetter pour financer de nouveaux projets au-delà d'un certain ratio. Ce ratio dette nette/marge opérationnelle dépasse déjà le plafond de 18 fixé par la loi.

► [Lire l'avis de l'Arafer](#) sur le projet de budget 2016 de SNCF Réseau

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), présidée par Pierre Cardo.

La loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants, choisies pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.