

7 décembre 2016 | par Florence Guernalec 

Avec la "règle d'or", SNCF Réseau ne devrait plus financer les nouvelles LGV y compris Bordeaux-Toulouse/Dax. © C. Recoura

L'avis de l'Arafer précise le dispositif de la "règle d'or"

Saisie pour avis sur le projet de décret d'application de la "règle d'or", l'Arafer formule cinq recommandations qui visent à préciser le dispositif encadrant le financement des projets de développement de SNCF Réseau. En outre, l'autorité de régulation souligne que les choix d'investissements doivent aussi être fondés sur l'évaluation des bénéfices socio-économiques attendus des projets.

Le diable se cache dans les détails. C'est pourquoi l'Arafer formule plusieurs recommandations sur le projet de décret d'application qui vise à préciser la "règle d'or" : le dispositif encadrant le financement des projets de développement du réseau ferré stipule que la participation de SNCF Réseau au financement des investissements de développement n'est possible que si le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle (MOP) n'excède pas un plafond fixé à 18.

Saisie pour [avis](#), l'autorité de régulation estime notamment que le périmètre d'application du dispositif devrait être étendu aux investissements sur le réseau existant s'ils sont directement liés aux nouvelles lignes à grande vitesse (raccordement au réseau existant, aménagement de capacité en amont ou en aval d'une ligne nouvelle, etc.).

L'Autorité souligne que la "règle d'or" est un dispositif exclusivement financier qui s'applique indépendamment de la qualité des projets. Or, l'enjeu essentiel de la politique d'investissement de SNCF Réseau repose sur la rigueur de la sélection des projets de développement. Pour l'Arafer, les choix d'investissements doivent être fondés sur l'évaluation des bénéfices socio-économiques des projets de développement du réseau ferroviaire.

F.G.

Les 5 recommandations de l'Arafer

Afin de respecter pleinement l'objectif visé par la loi de réforme ferroviaire – maîtriser l'endettement de SNCF Réseau – l'Autorité recommande :

1. d'élargir la définition des investissements de développement pour y intégrer les investissements réalisés sur le réseau existant directement liés à la création d'une ligne nouvelle (raccordement au réseau existant, aménagement de capacité en amont ou en aval d'une ligne nouvelle, etc.). Ces investissements inséparables du projet de ligne nouvelle ont vocation à être pris en charge intégralement par les collectivités publiques demandeuses en cas de dépassement du ratio dette/MOP fixé à 18 par le législateur ;
2. de déterminer des critères permettant de rattacher à l'une ou l'autre des deux catégories d'investissements les projets de modernisation du réseau de grande ampleur qui, soit parce qu'ils conduisent à une augmentation de la capacité de l'infrastructure, soit parce qu'ils en modifient la fonctionnalité originelle, ne peuvent être considérés comme de la simple maintenance ;
3. de préciser expressément le principe d'application de la "règle d'or" au financement des investissements de développement quelle que soit la forme de la participation de SNCF Réseau (prise en charge directe, apport en capital à des filiales, etc.) ou le montage retenu pour réaliser le projet (maîtrise d'ouvrage directe, filiale, société de projet, etc.) ;
4. de prévoir que, dans l'hypothèse où des projets validés avant l'entrée en vigueur du texte verraient la part contributive de SNCF Réseau être modifiée, l'augmentation de cette part contributive soit soumise à un nouvel examen au regard de la "règle d'or" ;
5. de revoir le niveau du ratio dette sur MOP, aujourd'hui fixé à 18, dans l'hypothèse où la clause de rendez-vous, trois ans après la signature du contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau conduirait à une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat, et ce afin de maintenir l'effort de maîtrise de l'endettement du gestionnaire d'infrastructure.