

Avis n° 2025-042 du 6 mai 2025

relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2024 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030

L'essentiel

Le contrat de performance pour la période 2021-2030, signé le 6 avril 2022 par l'État et SNCF Réseau, « 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 ». Chaque année, SNCF Réseau rend compte de l'exécution de ce contrat dans un rapport d'activité soumis à l'avis motivé de l'Autorité.

Le contrat de performance constitue, en théorie, un élément essentiel de la régulation économique de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la confiance des acteurs dans le système ferroviaire, par la transparence qu'il doit apporter. En effet, d'une part, il doit permettre de donner de la visibilité aux acteurs du secteur sur l'évolution des péages ainsi que les trajectoires d'investissement et la vision-cible du réseau anticipées par l'État et SNCF Réseau à horizon de dix ans, d'autre part, il doit fixer les objectifs de performance industrielle et financière attendus du gestionnaire d'infrastructure.

Or, à titre liminaire, l'Autorité ne peut que constater que ce contrat ne constitue pas l'outil central de gouvernance du réseau qu'il devrait être. Si, comme elle l'avait relevé dans son avis du 8 février 2022 sur le projet de contrat, celui-ci pêchait, dès son élaboration, notamment, par des trajectoires financières peu crédibles et/ou auditables, force est de constater que ces faiblesses originelles sont aujourd'hui accentuées par le fait qu'en l'absence d'actualisation, ses hypothèses financières sont devenues obsolètes dans un contexte marqué par l'inflation et l'annonce de la « nouvelle donne ferroviaire ».

La portée du suivi de l'exécution du contrat de performance comme instrument de régulation économique est ainsi amoindrie et la crédibilité des engagements contractuels pris par l'État et SNCF Réseau remise en question.

Dans ce contexte, l'Autorité invite l'État et SNCF Réseau à procéder, dans les meilleurs délais, à l'actualisation du contrat, telle que prévue, selon un rythme triennal, par la loi.

Nonobstant, l'Autorité s'est efforcée de conduire ses analyses dans un sens permettant de tirer des enseignements utiles du suivi de l'exécution du contrat au titre de l'année 2024.

Sur le plan financier, l'objectif d'assainissement de la situation financière de SNCF Réseau fixé par le nouveau pacte ferroviaire en 2018 et repris dans le contrat de performance n'apparaît que partiellement atteint. L'atteinte de certains objectifs immédiats – comme le retour à l'équilibre des flux de trésorerie pour stabiliser l'endettement – masque en effet des fragilités structurelles, comme un niveau de marge opérationnel insuffisant pour permettre le reflux du ratio « règle d'or » conformément aux objectifs assignés au gestionnaire d'infrastructure. Ainsi, le retour à un flux de trésorerie libre positif en 2024 repose exclusivement sur un soutien accru du groupe SNCF via le fonds de concours, dont le niveau dépasse significativement celui prévu au contrat ; la marge opérationnelle demeure, quant à elle, et pour la troisième année consécutive, inférieure à la cible contractuelle en raison d'une hausse soutenue des charges d'exploitation. Dès lors, le ratio « règle d'or », indicateur clé de soutenabilité financière, reste à un niveau éloigné de la cible de 6 fixée pour 2026 dans les statuts de SNCF Réseau, dont le respect paraît aujourd'hui peu vraisemblable.

Sur le plan industriel, la performance du gestionnaire d'infrastructure apparaît contrastée au regard du suivi des indicateurs prévus au contrat, qui conserve sa pertinence dès lors que l'augmentation, en euros courants, des efforts de régénération consécutive à l'annonce de la « nouvelle donne ferroviaire » en février 2023 a permis, à tout le moins, de maintenir, en volume, les investissements prévus au contrat, malgré le contexte inflationniste. Si, comme prévu au contrat, le vieillissement du réseau se poursuit, malgré l'amélioration ponctuelle de certains indicateurs techniques, la disponibilité du réseau reste inférieure aux objectifs contractuels, et le nombre de suppressions de trains pour causes maîtrisables par le gestionnaire d'infrastructure dépasse la cible pour la troisième année consécutive. En parallèle, les gains observés sur le coût unitaire de renouvellement des voies sont atténués par une augmentation des projets en surcoût. Enfin, en matière d'exploitation, l'Autorité relève une dégradation de l'allocation des sillons voyageurs, notamment en Île-de-France, malgré une amélioration du taux de maintien des capacités attribuées.

Par conséquent, si l'Autorité relève positivement les efforts importants réalisés, ces dernières années, pour stabiliser l'endettement, maîtriser les coûts et améliorer la performance industrielle, elle invite SNCF Réseau à les poursuivre, notamment en renforçant la maîtrise de ses charges d'exploitation, levier essentiel de performance économique et industrielle du gestionnaire d'infrastructure. Elle recommande par ailleurs, dans le cadre de l'actualisation du contrat, de revoir certains indicateurs devenus inadaptés ainsi que d'améliorer la transparence du suivi de la performance.

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 courriel du Président-Directeur général de SNCF Réseau enregistré le 13 mars 2025, du rapport d'activité de SNCF Réseau pour l'année 2024 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, notamment 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° 2023-057 du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024 ;

Vu l'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 ;

Vu l'avis n° 2024-085 du 5 décembre 2024 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2025 ;

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 20 mars 2025 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 29 avril 2025 ;

Le collège en ayant délibéré le 6 mai 2025 ;

Adopte l'avis suivant :

Table des matières

1. Cadre juridique et contexte	5
1.1. L'Autorité rend, chaque année, un avis sur le suivi de l'exécution du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau	5
1.2. Le contrat de performance ne peut plus jouer son rôle d'instrument de régulation économique de l'infrastructure en raison de la caducité des trajectoires financières	5
2. Analyse	8
2.1. L'assainissement de la situation financière de SNCF Réseau prévu par le contrat de performance n'est que partiellement atteint	8
2.1.1. L'atteinte de l'équilibre des flux de trésorerie libre repose sur le soutien du groupe SNCF au travers des versements du fonds de concours	8
2.1.2. L'augmentation des charges d'exploitation dégrade la marge opérationnelle, qui demeure toujours en décrochage par rapport à la trajectoire du contrat	9
2.1.3. Le rétablissement de l'équilibre du financement de l'infrastructure à fin 2026 demeure incertain	11
2.2. Les résultats de la performance industrielle de SNCF Réseau par rapport aux attentes du contrat de performance sont mitigés	11
2.2.1. Comme prévu au contrat, le vieillissement de l'infrastructure se poursuit, même si une amélioration conjoncturelle est observée en 2024	12
2.2.2. Une performance industrielle contrastée, pénalisée par une augmentation du nombre de projets en surcoût et une hausse du coût de l'entretien du réseau	13
2.2.3. Les performances du gestionnaire d'infrastructure en matière d'exploitation apparaissent contrastées	15
2.3. La prochaine actualisation du contrat de performance doit être l'occasion de revoir certains des indicateurs qui s'avèrent inadaptés	17
Annexe – Tableau de suivi des indicateurs du contrat de performance de l'année 2024	19

1. Cadre juridique et contexte

1.1.L'Autorité rend, chaque année, un avis sur le suivi de l'exécution du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau

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 faire l'objet d'une actualisation triennale. 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 ». SNCF Réseau a communiqué à l'Autorité, le 13 mars 2025, son rapport d'activité, qui comprend sept pages relatives à la mise en œuvre du contrat de performance (section 2.7, pages 33 à 40).

1.2.Le contrat de performance ne peut plus jouer son rôle d'instrument de régulation économique de l'infrastructure en raison de la caducité des trajectoires financières

3. **Le contrat de performance constitue, en théorie, un élément essentiel de la régulation économique de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la confiance des acteurs dans le système ferroviaire, par la transparence qu'il doit apporter.** En effet, d'une part, il doit permettre de donner de la visibilité aux acteurs du secteur, sur l'évolution des péages ainsi que les trajectoires d'investissement et la vision-cible du réseau anticipées par l'État et SNCF Réseau à horizon de dix ans, d'autre part, il doit fixer les objectifs de performance industrielle et financière attendus du gestionnaire d'infrastructure
4. Le contrat de performance en vigueur, conclu en avril 2022, couvre la période 2021-2030. Il s'agit du premier contrat mettant en œuvre les orientations définies par la réforme pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018. Cette réforme a notamment prévu :
 - la reprise de 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau en contrepartie d'un effort de productivité de 250 millions d'euros à l'horizon 2026¹ ;
 - une indexation maximale des péages des segments fret et TAGV à l'inflation ;
 - la mise en place d'un fonds de concours pour contribuer au financement des investissements de SNCF Réseau, alimenté par les dividendes des entités du groupe, et en particulier ceux de SNCF Voyageurs.

¹ Le contrat de performance prévoit un effort de productivité cumulé de 1,2 milliard d'euros en euros 2019 sur la période contractuelle.

5. Comme l'Autorité l'a déjà relevé dans son avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat, l'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure est au cœur du projet de contrat au travers de deux indicateurs :
 - le niveau de trésorerie libre² ;
 - le ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle (dit ratio « règle d'or »).
6. Dans son premier avis sur la mise en œuvre du contrat de performance³, relatif à l'exercice 2023, l'Autorité avait constaté que la performance financière de SNCF Réseau demeurait en retrait par rapport aux trajectoires du contrat de performance. Elle avait également constaté une amélioration de certains indicateurs de qualité de service, même si l'état du réseau pesait sur les conditions d'exploitation.
7. L'avis de l'Autorité s'inscrit par ailleurs dans un contexte 2024 marqué par la « nouvelle donne ferroviaire », enveloppe de financements additionnelle annoncée par la Première ministre Elisabeth Borne le 24 février 2023 et prévoyant, à échéance 2028, 1,5 milliard d'euros d'investissements supplémentaires en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau. Les travaux en cours relatifs à l'actualisation du contrat de performance et à la conférence de financement des mobilités doivent permettre la concrétisation de ces annonces au-delà de 2025 en précisant les ressources qui pourront être mobilisées à cet effet.
8. Dans son avis du 5 décembre 2024 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2025, l'Autorité a émis plusieurs réserves s'agissant de l'utilisation de l'enveloppe additionnelle de 300 millions d'euros pour 2024 au titre de la « nouvelle donne ferroviaire » et financée par le fonds de concours. Elle a ainsi :
 - relevé l'existence d'une incertitude sur la réalité et l'ampleur de l'effort de régénération en volume du réseau ; et
 - rappelé la nécessité de renforcer le suivi de la performance du gestionnaire d'infrastructure par la fixation d'objectifs d'efficacité industrielle à SNCF Réseau, d'une part, en les appuyant sur des indicateurs adaptés (volumes de réalisation, coûts unitaires) et, d'autre part, en rattachant les gains de productivité aux trajectoires financières de référence en euros constants.
9. Le contrat de performance en vigueur est obsolète car il ne prend en compte ni cette enveloppe additionnelle, ni le contexte d'inflation dynamique des années 2022 et 2023. Dès lors, sa portée comme instrument de suivi financier et régulateur perd une grande partie de son sens.
10. Un travail d'actualisation, initialement attendu pour 2024, a été demandé par le ministre délégué chargé des Transports, par courrier en date du 17 novembre 2023, au Président-Directeur général de SNCF Réseau, afin de prendre en compte ces éléments ainsi que la hausse des redevances d'infrastructure prévues pour les horaires de service 2024 à 2026, supérieures aux indexations prévues par le contrat de performance.
11. En vue de cette 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.

² Cet indicateur correspond aux ressources dont dispose SNCF Réseau après avoir supporté la charge de sa dette et financé ses investissements.

³ 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 ;

12. 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 ;
- d'annexer, conformément à la loi « Serm »⁴, une programmation ferme et détaillée des investissements dans le réseau ferroviaire pour une période de trois ans, tout en visant une programmation pluriannuelle indicative à dix ans de ces derniers ;
- d'élaborer un modèle transparent, robuste et paramétrable qui calcule, sur la base d'hypothèses sous-jacentes explicites, les différentes trajectoires du contrat ;
- de renforcer le suivi de la performance du gestionnaire d'infrastructure par la fixation d'objectifs d'efficacité industrielle à SNCF Réseau.

13. À moyen terme, l'Autorité a notamment recommandé à SNCF Réseau et à l'État :

- d'élaborer une vision-cible du réseau qui en détaille la consistance technique et les fonctionnalités à l'horizon du contrat, conformément aux grands objectifs de la politique des transports, cohérente avec les trajectoires industrielles et financières censées la décliner ; 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 et financier.

14. À date, cette actualisation n'a toujours pas eu lieu et les trajectoires financières du contrat sont désormais dépassées.

15. Ce retard dans l'actualisation affaiblit la portée du suivi de l'exécution du contrat de performance comme instrument de régulation économique et remet en question la crédibilité des engagements contractuels pris par l'État et SNCF Réseau.

16. Dans ce contexte, l'Autorité invite l'État et SNCF Réseau à procéder, dans les meilleurs délais, à l'actualisation du contrat, telle que prévue, selon un rythme triennal, par la loi, afin d'assurer la cohérence entre la vision cible du réseau souhaitée par l'État, les ambitions de trafic, les trajectoires financières et les indicateurs de performance industrielle.

⁴ Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains

2. Analyse

2.1.L'assainissement de la situation financière de SNCF Réseau prévu par le contrat de performance n'est que partiellement atteint

2.1.1. L'atteinte de l'équilibre des flux de trésorerie libre repose sur le soutien du groupe SNCF au travers des versements du fonds de concours

17. **L'exercice 2024 marque le retour à des flux de trésorerie libre positifs**, jalon majeur de l'objectif économique du contrat de performance. Ce niveau reste toutefois inférieur de 45 millions d'euros à la cible du contrat (30 millions d'euros contre 75 millions d'euros).
18. **L'équilibre des flux de trésorerie libre n'est atteignable en 2024 qu'avec le soutien du groupe SNCF au travers du fonds de concours**, le niveau de marge opérationnelle se révélant insuffisant en raison de son décrochage par rapport à la trajectoire du contrat (-565 millions d'euros). Les versements du fonds de concours s'élèvent à 1 710 millions d'euros⁵ en 2024, soit 613 millions d'euros de plus que la trajectoire définie dans le contrat de performance, ventilés en (i) un abondement complémentaire de 313 millions d'euros du groupe SNCF et (ii) un versement de 300 millions d'euros au titre de la « nouvelle donne ferroviaire », également financé par le groupe SNCF.

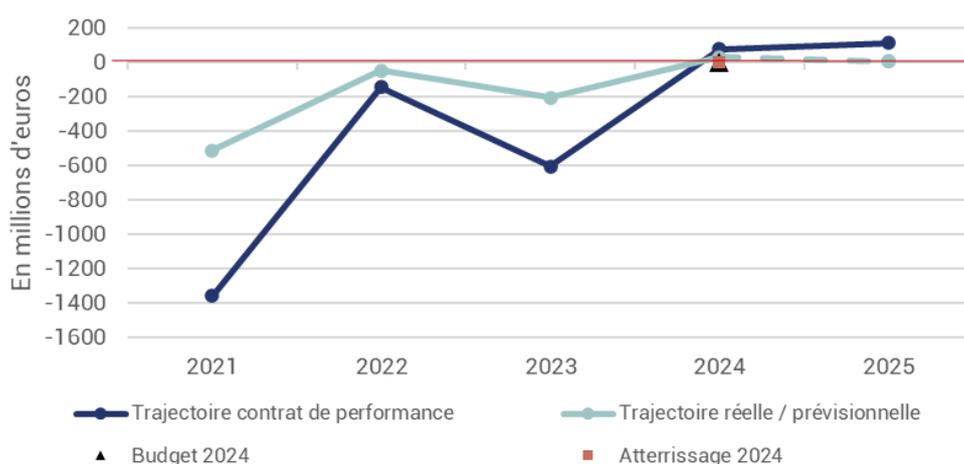


Figure 1 : Évolution du flux de trésorerie libre de 2021 à 2025
Source : ART d'après SNCF Réseau

19. **Le versement complémentaire de 300 millions d'euros au titre de la « nouvelle donne ferroviaire » permet notamment de financer 296 millions d'euros de dépenses de régénération au-delà de la cible fixée par le contrat de performance** (en euros courants). Toutefois, ramenée en euros constants, cette enveloppe permet seulement de maintenir le niveau de dépenses de régénération par rapport à 2023, là où le contrat de performance prévoyait initialement une diminution, qu'aurait aggravée le contexte inflationniste.
20. Au global, les investissements bruts s'élèvent à 5 518 millions d'euros en 2024, soit un dépassement de 62 millions d'euros (+1 %) par rapport à la trajectoire contractuelle.

⁵ Dans le détail, ce montant est composé (i) d'un socle de 1 215 millions d'euros (925 millions d'euros prévus dans le contrat de performance et 290 millions d'euros d'abondement exceptionnel), auxquels s'ajoutent (ii) 23 millions d'euros de financements particuliers, (iii) 172 millions d'euros de produits de cession dans le cadre du plan de relance (prévus au contrat de performance) et (iv) 300 millions d'euros au titre de la « nouvelle donne ferroviaire ».

21. **La contribution importante du fonds de concours au titre de l'année 2024 traduit une dépendance persistante du gestionnaire d'infrastructure au financement apporté par le groupe SNCF**, déjà soulignée par l'Autorité dans ses avis précédents. En effet, si le montant total versé au titre du fonds de concours baisse par rapport à 2023 – où SNCF Réseau avait reçu un abondement exceptionnel de 604 millions d'euros –, il représente 31 % de l'ensemble des investissements bruts réalisés et 55 % des seuls investissements de renouvellement et de modernisation.

2.1.2. L'augmentation des charges d'exploitation dégrade la marge opérationnelle, qui demeure toujours en décrochage par rapport à la trajectoire du contrat

22. **L'Autorité constate que la marge opérationnelle, indicateur clé de la performance économique de SNCF Réseau, est largement inférieure à la cible du contrat, et ce pour le troisième exercice consécutif⁶**. Elle s'établit à 2 060 millions d'euros en 2024⁷, en retrait de 565 millions d'euros par rapport à la cible du contrat.

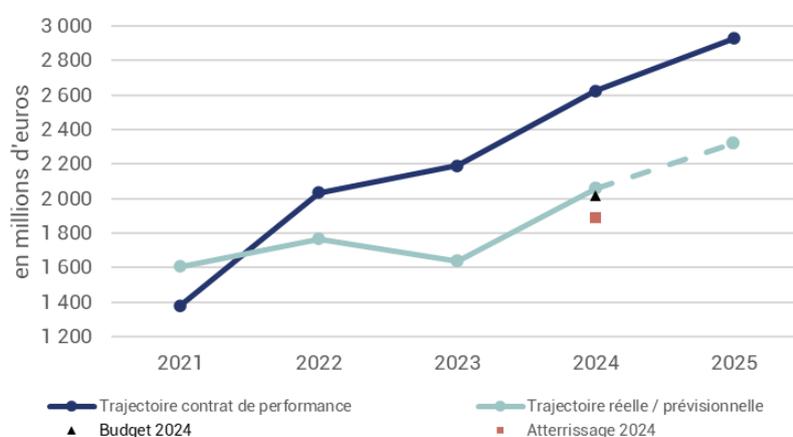


Figure 2 : Évolution de la marge opérationnelle de SNCF Réseau de 2021 à 2025.
Source : ART, d'après SNCF Réseau

23. **Ce décrochage intervient alors même que les recettes issues des redevances, hors redevances électriques⁸, s'établissent au niveau prévu par le contrat**, sous l'impulsion d'une revalorisation des péages plus dynamique avec l'entrée en vigueur de la tarification 2024-2026. Hors redevances d'électricité, les recettes issues des redevances d'infrastructure sont ainsi équivalentes à la cible du contrat de performance (- 17 millions d'euros, soit -0,3 %). En incluant les redevances d'électricité, elles-mêmes en forte hausse, compte-tenu de la hausse des tarifs de l'énergie, refacturés à l'euro l'euro, les revenus totaux des redevances sont en légère hausse (1,4 %) par rapport au contrat, soit 93 millions d'euros.

⁶ L'écart de marge opérationnelle passe de -267 millions en 2022 à -558 millions en 2023 pour s'établir à -565 millions en 2024.

⁷ Le montant 2024 de la marge opérationnelle ne tient pas compte de l'effet négatif de la provision résultant de l'accord sur les fins de carrière du groupe SNCF, pour un montant de 101 millions d'euros.

⁸ La hausse des prix de l'électricité en 2022 et 2023 a conduit à une forte augmentation des redevances refacturées à l'euro l'euro aux entreprises (+110 millions d'euros par rapport à la cible du contrat de performance).

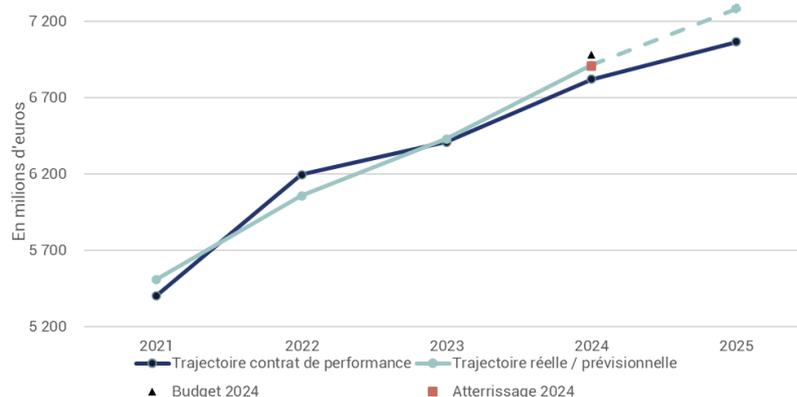


Figure 3 : Evolution des recettes issues des redevances d'infrastructures (y compris redevance d'électricité) de 2021 à 2025

Source : ART, d'après SNCF Réseau

24. **Ces recettes sont en hausse malgré des volumes de trafic plus bas qu'anticipés dans le contrat.** En effet, les trajectoires de trafic prévues au contrat de performance sont particulièrement ambitieuses, comme l'Autorité l'a indiqué à plusieurs reprises, notamment dans ses avis sur le projet de contrat de performance, sur le projet de budget 2024 et sur le projet de budget 2025. De fait, pour la troisième année consécutive, ces trajectoires ne sont pas atteintes. Pour l'année 2024, l'écart est ainsi de près de 6,5 %, soit -33 millions de trains.km, dont :

- -24 millions de trains.km (-5,5%) sur le transport de voyageurs ; et
- -9 millions de train.km (-12,8%) sur le transport de marchandises.

Cet écart s'explique notamment, d'après SNCF Réseau, par une insuffisante prise en compte des difficultés rencontrées par les nouveaux entrants sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les services longue distance, telles que les délais d'acquisition et d'homologation du matériel, la capacité disponible en matière d'ateliers de maintenance existants ou de création d'ateliers de maintenance en propre, ainsi que la disponibilité des voies de service, qui ont retardé leur arrivée.

25. **Le décrochage observé de la marge opérationnelle est donc dû à la forte augmentation des charges d'exploitation.** Les charges opérationnelles sont supérieures de 625 millions d'euros (+12 %) à la trajectoire du contrat, avec une augmentation de 15 % des charges de personnel et de 9 % des achats et charges externes.

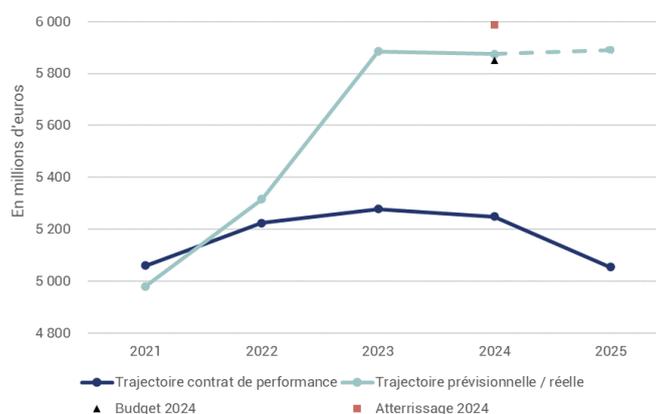


Figure 4 : Evolution des charges d'exploitation de 2021 à 2025

Source : ART, d'après SNCF Réseau

26. Dans ces conditions, l'Autorité invite SNCF Réseau à intensifier les efforts engagés sur le rétablissement de la marge opérationnelle, et en particulier de maîtrise des coûts d'exploitation, dans la continuité des recommandations formulées lors de ses avis précédents¹¹.

2.1.3. Le rétablissement de l'équilibre du financement de l'infrastructure à fin 2026 demeure incertain

27. **L'atteinte de l'objectif d'un ratio « règle d'or »¹² inférieur ou égal à six à fin 2026 – objectif inscrit, ainsi que le prévoit la loi¹³, dans les statuts de SNCF Réseau, ainsi que dans le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau – apparaît aujourd'hui incertaine.** Malgré une diminution continue depuis 2023, il est égal à 8,6 fin 2024, au-dessus de la cible du contrat de performance de 7,1 pour cette année, soit un écart de +1,6 point.

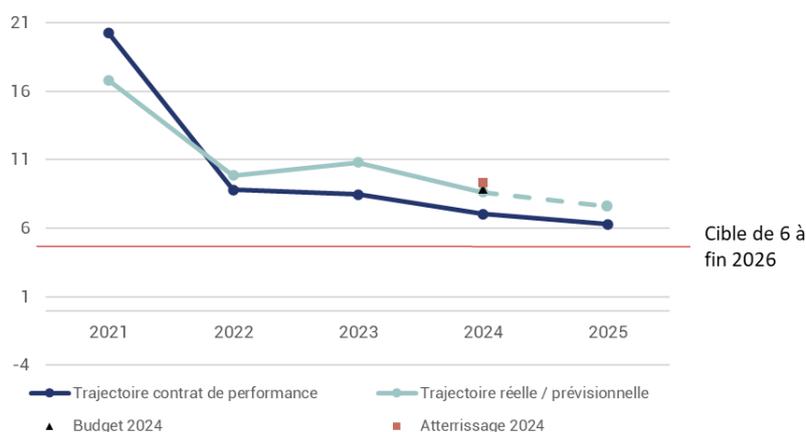


Figure 5 : Évolution du ratio « règle d'or » de 2021 à 2025
Source : ART d'après SNCF Réseau

28. **La diminution du ratio par rapport à 2023 est principalement due à l'amélioration de la marge opérationnelle.** Par ailleurs, en lien avec la dynamique positive en matière de flux de trésorerie¹⁴, la dette financière nette s'établit à 17 778 millions d'euros à la clôture de l'exercice, inférieure de 729 millions d'euros (-4%) à la cible du contrat de performance.
29. Compte-tenu de cet écart persistant par rapport au contrat, l'atteinte de la cible de 6 fin 2026 reste fortement conditionnée à la capacité de SNCF Réseau d'augmenter significativement sa marge opérationnelle lors des deux prochains exercices.

2.2. Les résultats de la performance industrielle de SNCF Réseau par rapport aux attentes du contrat de performance sont mitigés

30. L'Autorité rappelle, comme elle l'a déjà indiqué dans son avis du 8 février 2022 susvisé, que le projet de contrat de performance a été élaboré avec des moyens financiers permettant difficilement d'assurer le maintien de la consistance du réseau à l'horizon 2030.
31. Les trajectoires des indicateurs techniques prévus au contrat intègrent ainsi, par construction, l'état des actifs du réseau ferré provenant de ces moyens financiers.

¹¹ Voir avis n°2023-057 du 30 novembre 2024 (point 31) et avis n°2023-057 du 30 avril 2024 (point 37).

¹² Ce ratio correspond au rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle.

¹³ Article L. 2111-10-1 du code des transports.

¹⁴ Liée, pour rappel, à une augmentation significative du groupe SNCF au travers du fonds de concours (cf. partie 2.1.1).

32. La « nouvelle donne ferroviaire » actée en février 2023 a permis de maintenir, en euros constants, les trajectoires d'investissement prévues au contrat de performance. Comme mentionné au point 19, elle compense les effets du contexte inflationniste, le contrat de performance prévoyant un maintien des dépenses de renouvellement en euros courants, dans un contexte d'inflation limité à 1,2 %.
33. **Dans ces conditions, les comparaisons des indicateurs techniques aux cibles prévues par le contrat de performance restent pertinentes.** En effet, SNCF Réseau ayant investi jusqu'en 2024 les montants de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire prévus par le contrat, l'état du réseau devrait être comparable à celui anticipé au moment de son élaboration.

2.2.1. Comme prévu au contrat, le vieillissement de l'infrastructure se poursuit, même si une amélioration conjoncturelle est observée en 2024

34. **Si l'Autorité relève une légère amélioration de la consistance du réseau en 2024, tant pour les voies que pour les équipements de signalisation, cette amélioration ne permet pas de compenser le vieillissement de l'infrastructure.**
35. **S'agissant des voies, l'amélioration de leur état se poursuit en 2024 et dépasse les objectifs du contrat.** L'indicateur de consistance de la voie (ICV)¹⁵ des voies UIC 2 à 4 s'établit à 50,7, au-dessus de l'objectif du contrat (50,1). L'ICV des voies UIC 5 à 6 s'améliore légèrement pour atteindre 54,3, niveau très supérieur à l'objectif du contrat (49,0). Pour cette seconde catégorie d'UIC, SNCF Réseau explique l'écart observé par l'état, bien meilleur qu'envisagé en 2021, des 14 lignes de desserte fine du territoire qui lui ont été transférées en 2024.

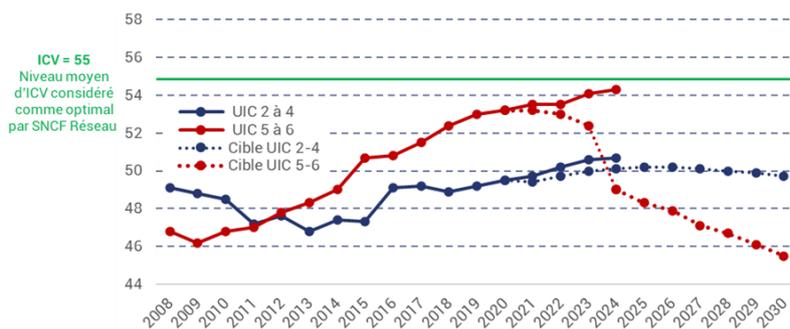


Figure 6 : Indice de consistance de la voie (ICV)
Source : ART d'après SNCF Réseau

36. **Ces résultats ne doivent pas occulter le vieillissement préoccupant de l'infrastructure.** En effet, ces valeurs d'ICV restent inférieures au niveau (55) qui permettrait de garantir la pérennité de la voie et de minimiser les coûts de maintenance et de régénération, comme l'Autorité l'avait souligné dans son étude sur les *Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)*.
37. **S'agissant des appareils de signalisation¹⁶, l'Autorité constate que l'âge moyen des équipements présents sur le réseau structurant passe de 28 ans à 27,4 ans en 2024, dépassant ainsi l'objectif du contrat.**

¹⁵ 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 l'intensité de son 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.

¹⁶ Les appareils de signalisation regroupent les équipements de communication avec les conducteurs des trains tels que des signaux lumineux, des circuits de voies, des balises, etc.

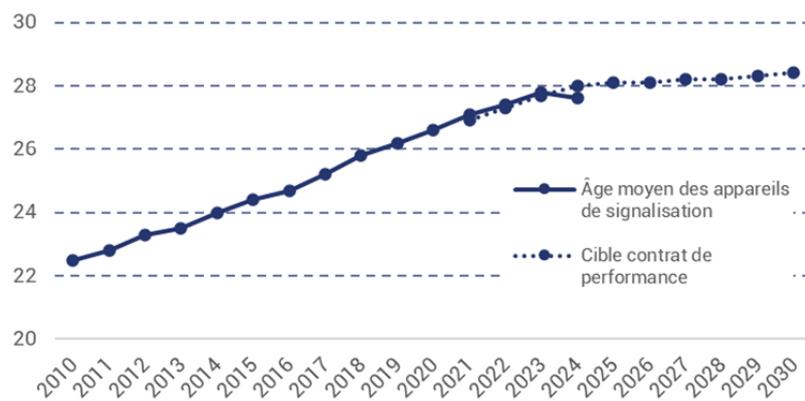


Figure 7 : Âge moyen des appareils de signalisation (en années)
Source : ART d'après SNCF Réseau

38. **Pour autant, en se plaçant dans une perspective de plus long-terme, cette amélioration est loin de compenser le vieillissement continu des appareils de signalisation observé depuis 2010.** Un renforcement des investissements de renouvellement des appareils de signalisation, qui constituent souvent un point faible sur une partie du réseau, apparaît ainsi indispensable pour éviter une détérioration des performances de la signalisation, qui entraînerait une baisse de la régularité des circulations ferroviaires ainsi que des annulations. À cet égard, SNCF Réseau prévient que « *la trajectoire actuelle de régénération de la signalisation et des postes d'aiguillage dans le cadre des CCR¹⁷ restera insuffisante pour permettre de tenir l'objectif des années à venir* »¹⁸.

2.2.2. Une performance industrielle contrastée, pénalisée par une augmentation du nombre de projets en surcoût et une hausse du coût de l'entretien du réseau

39. **L'Autorité remarque une évolution en demi-teinte de la performance industrielle sur les investissements de régénération de SNCF Réseau.**
40. **D'un côté, le coût de renouvellement d'un kilomètre de voie, mesuré par le coût du GOPEQ¹⁹ en euros 2020, est optimisé quelle que soit la catégorie UIC.** Il apparaît à la fois inférieur à l'objectif du contrat de performance pour 2024 et en diminution par rapport à l'année précédente. La catégorie LGV se détache des autres catégories avec une diminution du coût de renouvellement de la voie plus dynamique, de -27 % par rapport à l'objectif du contrat et -20 % par rapport à l'année précédente. Cette amélioration de la performance industrielle sur l'actif « voie » est appréciable puisqu'elle intervient dans un contexte où l'enveloppe additionnelle de la « nouvelle donne ferroviaire » est consacrée à 70 % au renouvellement des voies.

¹⁷ Le déploiement des centres de commande centralisée du réseau (CCR) doit permettre de remplacer les 2200 postes d'aiguillage de SNCF Réseau, dont certains datent des années 1930, par une quinzaine de centres de contrôle des circulations au niveau national, permettant ainsi d'importants gains de performance en matière de gestion des circulations.

¹⁸ Rapport Financier intermédiaire 2024 du Groupe SNCF Réseau, p. 36.

¹⁹ Le GOPEQ (grande opération programmée équivalente) est l'unité d'œuvre permettant de quantifier les travaux de voie. 1 GOPEQ correspond au renouvellement complet de la voie (rail, traverse et ballast) sur 1 km.

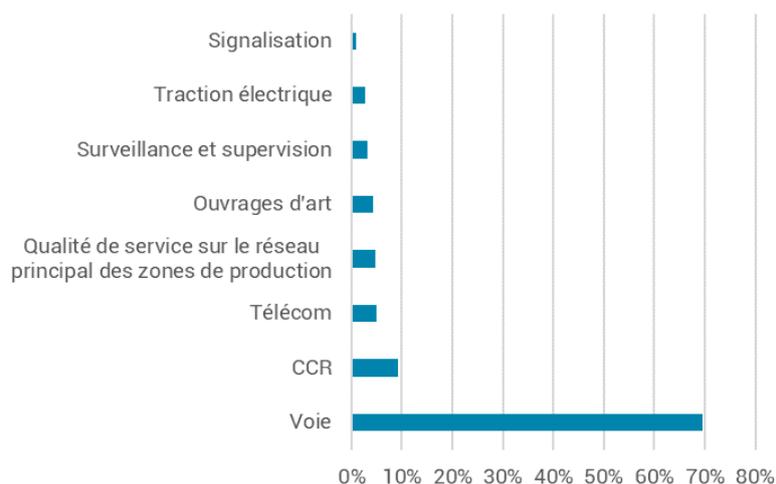


Figure 8 : Répartition des dépenses au titre de la nouvelle donne ferroviaire par actif
Source : ART, d'après SNCF Réseau

41. L'Autorité relève cependant que les éléments transmis par SNCF Réseau n'ont pas permis de lever les incertitudes, déjà exprimées dans son avis sur le projet de budget pour 2025 susvisé, s'agissant de l'augmentation du volume de production permise par l'enveloppe additionnelle de fonds de concours octroyée au titre de la « nouvelle donne ferroviaire ». Elle constate ainsi que le nombre de GOPEQ réalisé en 2024 s'avère inférieur de 5 % à celui programmé pour 2024 (soit 872 contre 914), alors même que l'enveloppe précitée a permis de maintenir les dépenses d'investissements de régénération en euros constants, comme exposé au point 19.
42. De l'autre, cette optimisation du coût de renouvellement d'un kilomètre de voie est contrebalancée par les performances constatées à la fois sur l'évolution du nombre de projets réalisés sans surcoût, qui poursuit sa dégradation entamée en 2023, et des dépenses d'entretien en euros 2020, qui passent au-dessus de l'objectif fixé par le contrat de performance :
- La part du nombre de projets réalisés sans surcoût diminue ainsi de 2 % par rapport à 2023 et se trouve, pour la deuxième année consécutive, en dessous de l'objectif fixé par le contrat, soit 84 % contre 87 %. SNCF Réseau explique cette baisse par une augmentation du nombre de projets sans surcoût pour la régénération des voies – malgré la baisse observée du coût du GOPEC (cf. *supra*) – et le déploiement de la commande centralisée du réseau (CCR) ;
 - Les dépenses d'entretien par kilomètre de voie, en euros 2020, sont quant à elles supérieures de 3 % à la cible du contrat de performance pour 2024 (elles-mêmes en augmentation par rapport à 2023 du fait du vieillissement du réseau), soit 60,2 k€/km contre 58,6 k€/km fixés par le contrat. La sous-évaluation de l'impact des nouvelles normes et la forte sinistralité à laquelle SNCF Réseau a dû faire face (augmentation des dégradations du réseau ferré, qu'elles proviennent d'événements climatiques ou d'actes de malveillances) seraient, d'après le gestionnaire d'infrastructure, les principaux déterminants de cette hausse.

2.2.3. Les performances du gestionnaire d'infrastructure en matière d'exploitation apparaissent contrastées

- a. Une année 2024 qui voit une dégradation de l'allocation des sillons pour le transport de voyageurs en Île-de-France

43. L'Autorité constate une évolution mitigée de l'allocation des sillons pour l'horaire de service 2025.

44. En effet, le taux d'attribution des sillons²⁰ se dégrade pour le transport de voyageurs (de jour) alors qu'il s'améliore pour les autres services. À l'arrêté de l'horaire de service (en septembre A-1), le taux poursuit son amélioration d'un point pour le transport de marchandises, à 90 %, au-delà de l'objectif, et d'un point également pour les trains de nuit, à 76 %. Pour le transport de voyageurs, l'évolution de cet indicateur traduit une dégradation, avec une baisse d'un point, à 95 %, dégradation d'autant plus notable que cette catégorie représente 91 % des sillons-jours demandés et qu'elle marque une rupture de tendance après trois années d'amélioration. La diminution du taux d'attribution est particulièrement marquée en Île-de-France, de 3,5 points, à 93 %, alors que ce trafic régional représente à lui seul 41 % des sillons-jours commandés à l'échelle nationale.

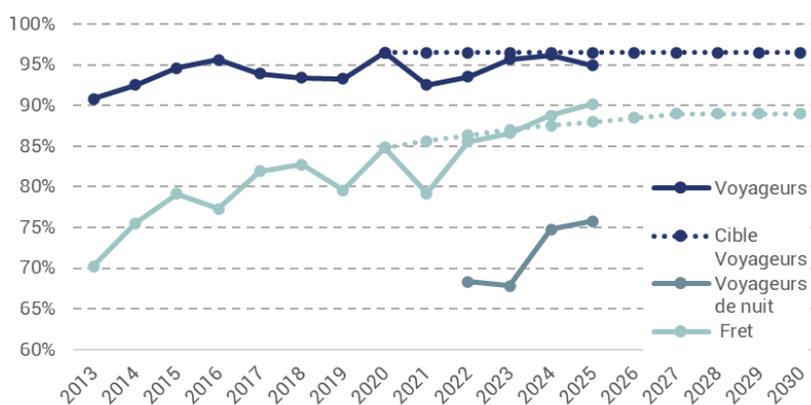


Figure 9 : Taux d'attribution des sillons à l'arrêté, courant septembre A-1, de l'horaire de service A
Source : ART d'après SNCF Réseau

45. L'explication donnée par SNCF Réseau à ce constat apparaît peu convaincante. En effet, le gestionnaire d'infrastructure justifie l'écart observé à l'objectif fixé par le contrat par l'accroissement, en 2025, de 9 % du nombre de fermetures pour travaux, dont 16 % pour des fermetures d'ampleur. Or, dans la mesure où SNCF Réseau réalise les investissements prévus au contrat, nonobstant les incertitudes mentionnées au point 36, l'Autorité estime, en l'absence d'éléments de suivi adaptés (notamment une programmation pluriannuelle d'investissements et une trajectoire de capacités-travaux associée dans le contrat), que cette hausse des fermetures pour travaux aurait pu être anticipée et devrait se refléter dans les cibles prévues au contrat. À cet égard, l'Autorité rappelle qu'elle a alerté à plusieurs reprises l'État et SNCF Réseau sur une croissance de l'empreinte capacitaire des travaux plus rapide que leur volume : aussi ce point d'attention ne paraît-il pas devoir être levé par les précisions apportées par SNCF Réseau lors de l'instruction²¹.

²⁰ Selon le contrat de performance, l'indicateur, « parfois appelé « taux de sillons-jours fermes », comptabilise le nombre de sillons-jours attribués au moment de la publication de l'horaire de service (mi-septembre), rapporté au nombre de sillons-jours demandés par les candidats ». Dans les faits SNCF Réseau ne retient, au titre des sillons-jours demandés, que ceux dont les demandes ont été traitées et n'ont pas été déclarées irrecevables ou irréalisables.

²¹ Ainsi, si le renouvellement de la voie courante a bien diminué de 8%, en GOPEQ, entre 2015 et 2024, le nombre d'appareils de voie renouvelés a crû de 11% dans le même intervalle, pour une évolution de 22 points du nombre de fermetures pour travaux (voie et autres composants) sur la période.

46. **En revanche, SNCF Réseau honore mieux que prévu les sillons attribués.** En effet, le taux de maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la certification de l'horaire de service (en novembre A-1) est de 98,9 % pour les trains de voyageurs et de 98,3 % pour les trains de fret. Cette performance apparaît satisfaisante, puisque le taux de maintien s'établit à la fois au-dessus des objectifs prévus par le contrat pour 2024 (respectivement 98,1 % et 97,5 %) et au-dessus des objectifs tendanciels inscrits pour 2030 (respectivement 98,5 % et 98,0 %).

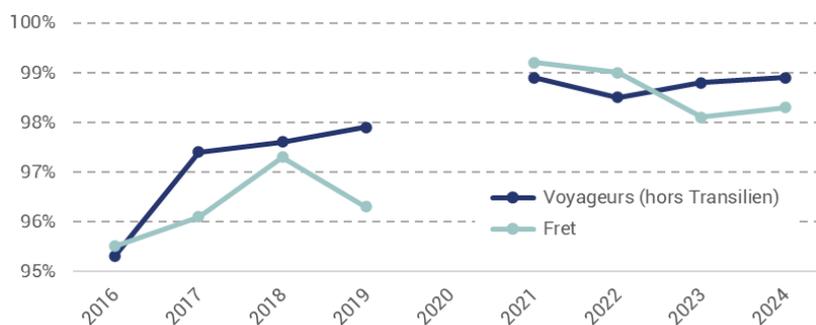


Figure 10 : Taux de maintien des sillons à la fin, courant décembre A, de l'horaire de service A
Source : ART d'après SNCF Réseau

- b. La disponibilité du réseau est inférieure à celle prévue par les trajectoires du contrat de performance, et ce pour la troisième année consécutive

47. **En premier lieu, les objectifs de disponibilité du réseau définis dans le contrat de performance ne sont pas davantage tenus en 2024 qu'ils ne l'avaient été en 2022 et 2023.** Le linéaire du réseau structurant sur lequel des ralentissements sont imposés est ainsi supérieur de près de 10 % à l'objectif, et même de 25 % sur le seul périmètre des voies UIC 2 à 4²².

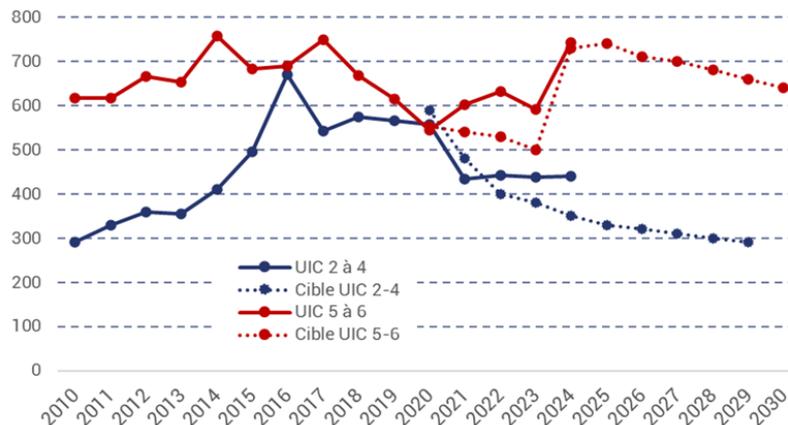


Figure 11 : Indisponibilité du réseau à vitesse nominale (km)
Source : ART d'après SNCF Réseau

48. **En second lieu, le nombre de trains de voyageurs supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau²³ en 2024 (10 810) excède toujours de plus de 10 % l'objectif fixé par le contrat de performance (9 782), en dépit d'une légère baisse par rapport à l'exercice précédent.**

²² Les lignes du réseau structurant sont regroupées selon leur intensité d'utilisation en 3 catégories : les lignes LGV, les UIC 2 à 4 et les UIC 5 à 6.

²³ Défaillances infrastructure, travaux, capacité et sillons, et circulation.

2.3. La prochaine actualisation du contrat de performance doit être l'occasion de revoir certains des indicateurs qui s'avèrent inadaptés

49. **L'Autorité relève que certains indicateurs techniques et financiers nécessitent d'être revus ou remplacés.** Les raisons qui justifient ce constat diffèrent selon les indicateurs considérés.
50. **S'agissant des indicateurs techniques, l'évolution du périmètre de calcul de certains indicateurs ne permet pas d'assurer leur suivi homogène et cohérent sur toute la durée du contrat.** En particulier, il est délicat de conclure quant à la variation de l'indice de consistance des voies des UIC 5 à 6 du fait de l'intégration à partir de 2024 de 14 lignes de dessertes fines du territoire, comme mentionné au point 30. De la même manière, l'âge moyen des appareils de signalisation n'est pas corrigé des nombreuses suppressions d'appareils de voies intervenues sur la même période. En outre, d'autres indicateurs techniques, comme le nombre de suppressions totales de trains de voyageurs pour causes maîtrisables, gagneraient à être exprimés en part relative afin de neutraliser les effets externes, tels que l'évolution du trafic.
51. **Par ailleurs, l'absence de cible pour certains indicateurs rend leur suivi en termes de performance inopérant.** Tel est le cas, par exemple, des indicateurs relatifs au trafic de trains de marchandises et à l'attribution des sillons à la date de publication de l'HDS des trains de voyageurs de nuit.
52. **S'agissant des indicateurs financiers, la coexistence de différents référentiels comptables complexifie leur comparaison et leur interprétation.** À titre d'exemple, la marge opérationnelle et la dette financière nette utilisées pour le calcul du ratio « règle d'or » sont établies en normes comptables françaises alors que SNCF Réseau présente ses états financiers conformément aux normes comptables internationales (IFRS²⁴). Au surplus, ces normes comptables font régulièrement l'objet de révisions par leur organisme de contrôle, ce qui altère le suivi des indicateurs et oblige à des retraitements spécifiques. En particulier, les normes « IFRS 16 » et « IAS 23 » relatives à la comptabilisation, respectivement, des contrats de location et des coûts d'emprunt ont conduit à modifier la plupart des indicateurs financiers et nuisent par conséquent à leur lecture.
53. **Par ailleurs, certains indicateurs financiers ne concordent pas avec l'objectif poursuivi et peuvent conduire à mésinterpréter leur résultat.** C'est par exemple le cas pour les flux de trésorerie libre²⁵, indicateur clé du désendettement de SNCF Réseau. Cet indicateur, qui devrait davantage refléter la capacité d'autofinancement propre à SNCF Réseau, est calculé après intégration des versements au fonds de concours et dépend donc de l'arbitrage entre le groupe SNCF et l'État.
54. **Dans cette logique, l'Autorité accueille favorablement l'annonce, par SNCF Réseau, de son intention de réviser plusieurs indicateurs dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance.** À cet égard, en vue des prochains rapports d'activités, et tout particulièrement à l'occasion de l'actualisation du contrat de performance, l'Autorité recommande à SNCF Réseau de :
- proposer une cible pour les indicateurs qui en sont dépourvus, en la détaillant pour chaque année du contrat, et de proposer des cibles plus ambitieuses pour les indicateurs dont le suivi montre un dépassement ;

²⁴ *International Financial Reporting Standards*, nouvelles normes établies depuis 2001 par l'IASB.

²⁵ Comme indiqué au point 4, cet indicateur correspond aux ressources dont dispose SNCF Réseau après avoir supporté la charge de sa dette et financé ses investissements.

- effectuer une évaluation *pro forma* des indicateurs sur l'ensemble de la durée du contrat pour neutraliser les évolutions de périmètre ou de définition, quitte à recalculer les nouveaux indicateurs sur les années antérieures afin de permettre un suivi homogène de la performance depuis 2021, sous peine de vider l'exercice de suivi de l'essentiel de son efficacité ;
- effectuer une revue des indicateurs existants pour s'assurer qu'ils conservent une pertinence stratégique et proposer, le cas échéant, de nouveaux indicateurs pour mieux décrire des aspects majeurs de la performance du réseau, comme un suivi de la part du réseau bénéficiant de la CCR et du système européen de gestion du trafic ERTMS²⁶.

Par ailleurs, l'Autorité recommande à l'État de veiller, suffisamment en amont des travaux d'actualisation du contrat de performance, à la prise en compte par SNCF Réseau des trois recommandations précédentes.

*

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

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité. Il sera également transmis au ministre 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 6 mai 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

²⁶ European Rail Traffic Management System.

ANNEXE – TABLEAU DE SUIVI DES INDICATEURS DU CONTRAT DE PERFORMANCE DE L'ANNÉE 2024

Thème	Indicateurs du contrat de performance		Unité	Réalisé 2024	Réalisé 2023	Objectif 2024	Cible 2030
Trafic	Trains de voyageurs		Trains-km	409	381 ↑	430 ✗	441 ✗
	Trains de fret		Trains-km	58	55 ↑	-	-
Performance clients	Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs	Taux de sillons attribués	94,9%	96,2% ↓	96,5% ✗	96,50% ✗
		Trains de voyageurs de nuit	Taux de sillons attribués	75,8%	74,8% ↑		
		Trains de fret	Taux de sillons attribués	90,2%	88,8% ↑	87,0% ✓	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	98,9%	98,8% ↑	98,1% ✓	98,5% ✓
		Trains de fret	% sillons-jours maintenus	98,3%	98,1% ↑	97,5% ✓	98,0% ✓
	Irrégularité pour causes SNCF Réseau (retards > 5'59")		%	4,1%	4,4% ↑	4,0% ✗	4,0% ✗
Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau		Nombre de trains	10 810	10 844 →	9 782 ✗	9 782 ✗	
Consistance du réseau et performance industrielle	Indice de consistance de la voie	UIC 1-4	ICV	50,7	50,6 ↑	50,1 ✓	49,7 ✓
		UIC 5-6	ICV	54,3	54,1 ↑	49,0 ✓	45,5 ✓
	Âge moyen des appareils de signalisation	UIC 2-6	Année	27,6	28 ↑	28 ✓	28,4 ✓
		LGV	%	100%	100,0% →	100% ✓	100% ✓
	Disponibilité du réseau à la vitesse nominale	UIC 1-4	%	97,2%	97,3% →	97,9% ↓	98,3% ✗
		UIC 5-6	%	95,2%	95,5% →	95,3% ↓	95,9% ↓
	Ralentissement en km de voie	LGV	km	0	0 →	0 ✓	0 ✓
		UIC 1-4	km	439	447 ↑	350 ✗	280 ✗
		UIC 5-6	km	743	591 ↓	730 ✗	640 ✗
	Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau		k€(2020)/km	60,2	57,8 ↓	59,3 ✗	56,3 ✗
	Coût moyen de renouvellement d'un kilomètre de voie sur le réseau structurant (€2020)	LGV	k€(2020)/km	999	1247 ↑	1376 ✓	1376 ✓
		UIC 1-6	k€(2020)/km	1 566	1 595 ↑	1 698 ✓	1 797 ✓
		IdF	k€(2020)/km	1 821	1 858 ↑	1 961 ✓	1 961 ✓
Part des opérations d'investissement réalisées	Sans surcoût	% des opérations	84%	86% ↓	87,0% ✗	90% ✗	
	Sans retard	%	95%	95% ↑	95,0% ✓	95% ✓	
Performance financière	Redevances d'infrastructure		Md€	6,9	6,4 ↑	6,8 ✓	8,4 ✗
	MOP hors IFRS 16		Md€	2,1	1,6 ↑	2,6 ✗	4,2 ✗
	Ratio MOP / redevances		%	29,8%	25,4% ↑	38,5% ✗	50,6% ✗
	MOP - CAPEX nets ⁽¹⁾		M€	-16	-290 ↑	297 ✗	1 817 ✗
	Dettes nette / MOP ⁽²⁾		-	8,6	10,8 ↑	7,1 ✗	3,50 ✗
	Cash-flow libre		M€	30	-204 ↑	75 ✗	1 386 ✗
	Taux de couverture du coût complet		%	77%	75% ↑	78% ✗	86% ✗

(1) l'indicateur MOP-CAPEX nets de l'année 2023 est retraité de l'effet du transfert d'actifs du projet EOLE vers SNCF Gares & Connexions

(2) le ratio dette nette/ MOP de l'année 2023 intègre le montant actualisé de la dette nette financière CRC indiqué dans le rapport financier annuel 2024 du groupe SNCF Réseau

	2024				Δ Réalisé / Contrat	Δ Réalisé / Budget	Δ Réalisé / Atterrissage
	Contrat	Budget	Atterri.	Réalisé			
Redevances	6 822	6 986	6 909	6 916	+93	-70	+6
MOP	2 625	2 012	1 884	2 060	-565	+48	+176
Ratio MOP / Redevances	38,5%	28,8%	27,3%	29,8%	-9 pts	+1 pt	+3 pts
Ratio dette nette / MOP	7,1	8,9	9,3	8,6	+1,6	-0,3	-0,7
MOP - CAPEX nets	297	-4	-72	-16	-314	-12	+56
Flux de trésorerie libre	75	2	2	30	-45	+28	+27
Couverture coût complet	78%	78%	77%	77%	-1 pt	-1 pt	+0 pt

Source : ART, d'après SNCF Réseau

Notes de lecture :

- i) les redevances comprennent les redevances électriques refacturées à l'euro l'euro
- ii) La marge opérationnelle de l'atterrissage et du réalisé 2024 est retraitée de la provision de l'accord sur les fins de carrière du groupe SNCF respectivement de 146 millions d'euros et de 101 millions d'euros