

**Avis n° 2016-168 du 7 septembre 2016**  
**relatif à la redevance de réservation négociée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur**  
**la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par SNCF Réseau, en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, par un courrier du 11 juillet 2016, enregistré au greffe de l'Autorité le 12 juillet 2016 ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 56.6 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2133-2, L. 2131-3 et L. 2131-4 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu les avis n° 2015-004 du 3 février 2015, n° 2015-020 du 10 juin 2015 et n° 2015-034 du 1<sup>er</sup> octobre 2015 relatifs à la fixation des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2016 ;

Vu l'avis n° 2016-012 du 10 février 2016 relatif à la fixation des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017 ;

Vu le courrier du président de SNCF Réseau du 21 mai 2015 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 - Version 6 du 11 juillet 2016 » ;

Vu le courrier de la directrice des infrastructures de transport en date du 8 août 2016, enregistré au greffe de l'Autorité le 12 août 2016, en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 7 septembre 2016 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### 1. CONTEXTE

1. A l'occasion de la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux (ci-après LGV SEA), prévue en juillet 2017<sup>1</sup>, le projet de barème publié par SNCF Réseau dans la version du 24 septembre 2015 du Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 (ci-après DRR 2017) prévoyait l'application d'un tarif lissé égal à 18,175 €/sillon-km pour la redevance de réservation de la ligne à grande vitesse Atlantique (ci-après LGVA), en remplacement des prix ATL-1 et ATL-2 aujourd'hui appliqués<sup>2</sup>.
2. Cette proposition tarifaire a évolué dans le projet de barème publié dans la version du 18 décembre 2015 du DRR 2017, à la suite de la procédure de consultation lancée par SNCF Réseau. Dans le courrier accompagnant la publication dudit DRR, SNCF Réseau a informé l'Autorité de la décision prise par son conseil d'administration d'engager une procédure de négociation tarifaire avec SNCF Mobilités, circonscrite à la redevance de réservation du tronçon de la LGVA entre Courtalain et Monts.
3. Par un courrier enregistré au greffe de l'Autorité le 12 juillet 2016, SNCF Réseau a transmis pour avis à l'Autorité la proposition de tarif négocié, ainsi que la copie des courriers échangés entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Dans son courrier de transmission, SNCF Réseau souligne, en particulier, que la décision de recourir à la procédure de tarif négocié a trouvé son fondement dans « les questions de soutenabilité de la tarification de l'axe Paris – Bordeaux pour SNCF Mobilités et les difficultés de stabiliser suffisamment les hypothèses de desserte afférentes à la mise en service de la ligne nouvelle ». La proposition de SNCF Réseau a recueilli l'accord de SNCF Mobilités, ainsi qu'en atteste le courrier en date du 6 juin 2016.
4. Aux termes de l'accord conclu entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités, SNCF Réseau s'engage à stabiliser le niveau de la redevance de réservation du tronçon entre Courtalain et Monts « par rapport au barème de l'horaire de service 2016, sans évolution du tarif de 5,941 €/sillon-km au-delà de la progression générale des péages pour les trains aptes à grande vitesse jusqu'en 2020 inclus ».

### 2. ANALYSE

#### 2.1. Sur la proposition tarifaire

5. En application des dispositions de l'article L. 2133-2 du code de transports, l'Autorité peut s'opposer aux tarifs négociés qui lui sont transmis pour avis s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4 du code des transports, soit dans le cas où :
  - les conditions d'accès au réseau ferroviaire entravent le développement de la concurrence ;

---

<sup>1</sup> La ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA), d'une longueur d'environ 300 km entre Tours (Saint-Avertin) et Bordeaux (Ambarès-et-Lagrave), fait l'objet d'un contrat de concession conclu le 16 juin 2011 entre SNCF Réseau et la société LISEA pour une durée de 50 ans, dont 44 ans de durée d'exploitation prévue.

<sup>2</sup> SNCF Réseau a précisé que cette nouvelle redevance de réservation a été calculée de manière à atteindre le plafond de redevance prévu par la clause de coordination tarifaire du contrat de concession signé entre SNCF Réseau et LISEA. Ce nouveau prix ATL, égal à 18,175 €/s-km, représente une augmentation de 43 % par rapport à la moyenne pondérée des prix ATL-1 (égal à 18,821 €/sillon-km) et ATL-2 (égal à 5,941 €/sillon-km).

- l'accès au réseau et aux installations de service n'est pas accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
  - les dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées ne sont pas cohérentes avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques, y compris la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure.
6. A titre liminaire, l'Autorité relève que l'absence de contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau la met dans l'incapacité d'apprécier le tarif négocié proposé en fonction de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure, comme le prévoit pourtant l'article L. 2131-4 du code des transports, et que le champ de son avis s'en trouve par conséquent limité. Par ailleurs, l'Autorité note que, pour l'horaire de service 2017, seule l'entreprise SNCF Mobilités a procédé à des demandes de sillons auprès de SNCF Réseau pour circuler sur la section entre Courtaulin et Monts.
  7. Sur le fond, l'Autorité rappelle que, conformément à l'article 30 du décret du 7 mars 2003 susvisé, les redevances d'infrastructure perçues pour les prestations minimales correspondent au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Conformément à cet article complété par l'article 6 du décret du 5 mai 1997 susvisé, la redevance de réservation peut, si le marché s'y prête, majorer ce coût, sous réserve que des segments de marché aient au préalable été définis afin de pouvoir évaluer leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires.
  8. En dépit de l'absence de révision du modèle de coûts et de définition préalable des segments de marché permettant d'assurer une conformité à ces principes, l'Autorité a estimé, dans ses précédents avis relatifs à la fixation des redevances d'utilisation du réseau ferré national n° 2015-004 du 3 février 2015 et n° 2016-012 du 10 février 2016 susvisés, qu'une période de transition pouvait être tolérée, sous réserve que SNCF Réseau s'engage à revoir la tarification des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau pour l'horaire de service 2018. SNCF Réseau s'y est expressément engagé par un courrier en date du 21 mai 2015.
  9. En conséquence, l'Autorité a admis que la structure des redevances de réservation existantes pouvait, dans l'intervalle, être admise pour l'horaire de service 2017, sous réserve de la simple actualisation du barème existant ou de la mise en place des redevances d'utilisation des nouvelles sections des lignes à grande vitesse.
  10. Il en résulte que, si la conclusion d'un tarif négocié sur la LGVA dans le cadre tarifaire actuel de SNCF Réseau n'appelle pas d'opposition de principe de la part du régulateur au titre de l'horaire de service 2017, il n'en est pas de même pour les horaires de services suivants. La conclusion d'un tarif négocié entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités au titre des horaires de service 2018 à 2020 ne saurait être admise que sous réserve d'intervenir dans un cadre tarifaire rendu compatible avec les principes de droit applicables, et notamment ceux du décret du 7 mars 2003, conformément à l'engagement pris par SNCF Réseau de réviser l'ensemble de sa tarification. L'instauration d'un tarif négocié pour les horaires de service 2018 et suivants doit, en particulier, reposer sur une révision préalable du modèle de coûts et une définition rigoureuse de segments de marché.
  11. Dans ces conditions, l'Autorité ne dispose d'aucune assurance de ce que les dispositions tarifaires que souhaitent mettre en œuvre SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans le cadre tarifaire actuel seront cohérentes avec les contraintes juridiques et économiques inhérentes à la refonte tarifaire devant intervenir à compter de l'horaire de service 2018. Par voie de conséquence, l'Autorité s'oppose, sur le fondement des articles L. 2133-2 et L. 2131-4 du code des transports, au tarif négocié entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les horaires de service 2018 à 2020. Elle invite SNCF Réseau à saisir à nouveau l'Autorité dans le cadre de la refonte tarifaire qui s'appliquera à compter de l'horaire de service 2018.

12. En revanche, l'Autorité ne s'oppose pas à l'application du tarif négocié entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur la section de la LGVA Courtalain – Monts au titre de l'horaire de service 2017. Toutefois, afin de ne pas entraver le développement de la concurrence et de préserver un accès au réseau équitable et non-discriminatoire, SNCF Réseau devra publier cette redevance dans le DRR, en précisant son caractère négocié.
13. L'Autorité souligne enfin que la réforme de la tarification prévue pour l'horaire de service 2018 vise à rendre les signaux tarifaires d'accès à l'infrastructure plus transparents, non discriminatoires et efficaces. Cette réforme devra notamment permettre d'objectiver le niveau des majorations tarifaires, suivant une définition préalable de segments de marché, sans que n'apparaisse dès lors le besoin de recourir à la procédure de négociation des tarifs prévue par l'article L. 2133-2 du code des transports.

## 2.2. Sur la procédure conduisant à l'adoption des tarifs négociés

14. S'agissant du déroulement de la procédure prévue par l'article L. 2133-2 du code des transports, l'Autorité a été informée par SNCF Réseau du début des négociations. Toutefois, ces dispositions doivent être lues dans l'esprit du paragraphe 6 de l'article 56 de la directive du 21 novembre 2012 qui prévoit que les négociations se déroulent sous l'égide de l'organisme de contrôle. En conséquence, à supposer qu'une telle procédure soit à nouveau mise en œuvre à l'avenir, l'Autorité demande à SNCF Réseau de l'associer étroitement au déroulement de telles négociations tarifaires. Cette exigence est d'autant plus essentielle dans la perspective de l'ouverture prochaine du marché domestique de voyageurs.
15. Afin de ne pas entraver le développement de la concurrence, SNCF Réseau devra en outre veiller, dans l'hypothèse où des négociations tarifaires se tiendraient sur les horaires de service de 2018 à 2020, à mettre en mesure l'ensemble des candidats qui auraient manifesté un intérêt pour une réservation de capacités sur la section de ligne concernée de participer à ce processus.

## CONCLUSION

L'Autorité s'oppose à la redevance de réservation négociée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts en tant qu'elle concerne les horaires de service 2018, 2019 et 2020.

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 7 septembre 2016.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman