

**Avls n° 2017-027 du 8 mars 2017**  
**portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2018**

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

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

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2015-014 du 5 mai 2015 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2016 ;

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

Vu l'avis n° 2017-026 du 8 mars 2017 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2017 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 2 du 9 décembre 2016 » ;

Vu le courrier du 22 décembre 2016 en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu le courrier en date du 9 février 2017 adressé par SNCF Réseau ;

Après avoir entendu les représentants de SNCF Réseau le 5 décembre 2016 ;

Après en avoir délibéré le 8 mars 2017 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### 1. CONTEXTE

1. SNCF Réseau a publié, le 9 décembre 2016, le « *Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 2 du 9 décembre 2016* », (ci-après « DRR 2018 »). Ce document, établi en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, précise les conditions d'accès, les principes tarifaires et les redevances relatives aux prestations fournies sur les voies de service destinées à un usage courant et certaines installations de service utilisant des voies de service – à savoir les gares de triage à gravité et les terminaux de marchandises.
2. Le DRR définit ainsi, à la section 3.6.4 « Voies de service », deux types de voies de service :
  - les voies de travail, c'est-à-dire les voies affectées à la production des entreprises ferroviaires, hors sillon, destinées aux manœuvres, à la formation de trains et à l'accès aux voies de desserte ;
  - les voies de stationnement, destinées à un stationnement de courte durée, entre deux services généralement, également appelées voies de garage dans la directive 2012/34/UE et dans le décret n° 2012-70 susvisé.
3. Il présente, à la section 3.6.3. « gares de triage à la gravité » du DRR 2018, des sites de voies de service spécifiques, dont la fonction première est le triage à la gravité.
4. Enfin, la description des chantiers de transport combiné et des cours de marchandises, figurant à la section 3.6.2 « terminaux de marchandises » du DRR 2018 comprend explicitement des voies de service. La tarification de ces terminaux de marchandises fait l'objet d'un avis conforme spécifique, distinct du présent avis<sup>1</sup>.
5. S'agissant de la tarification, le service de base fourni sur les voies de service, qui est décrit à la section 5.3.1.2 « *gares de triage à la gravité, voies de service, cours de marchandises et chantiers de transport combiné* » du DRR, donne lieu à la facturation d'une « *redevance pour l'usage courant des voies de service* ». Cette redevance s'applique pour l'usage des voies de travail, des voies de stationnement et dans les gares de triage à gravité, que les entreprises ferroviaires aient recours ou non à la fonctionnalité de tri à la gravité.
6. En cas d'utilisation de la butte de triage dans une gare de triage à la gravité, une entreprise ferroviaire paiera, en plus de la redevance pour l'usage courant des voies de service, la « *redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité* ».
7. L'usage des voies de service par les trains TEPE (trains exceptionnels particulièrement encombrants, dits « superjumbo ») fait l'objet d'un tarif spécifique (« *redevance pour l'usage des voies de service des trains TEPE* »).
8. Les redevances afférentes aux services de base offerts sur voies de service sont indiquées dans l'annexe 6.3 du DRR 2018 et reprises ci-après :

---

<sup>1</sup> La tarification des terminaux de marchandises est en effet établie selon une méthodologie différente et ne comprend pas uniquement l'usage des voies de service mais également l'utilisation des autres installations et équipements (par exemple, les quais pour les cours de marchandises).

Nature de la prestation	Mode de calcul de la redevance	Tarif applicable pour l'horaire de service 2018 (en euros HT)
Usage des voies de service, utilisation courante	Tarif par kilomètre de voie de service et par jour	50
Prestation d'usage des sites de tri à la gravité	Tarif par train accédant au site de tri à la gravité	363,61
Usage des voies de service par les trains TEPE	Tarif par train TEPE et par parcours Origine-Destination	2 229,99

Source : SNCF Réseau

9. Aux termes du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité émet « *un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations* ». Conformément au I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 modifié, elle vérifie notamment que « *[l]a fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.* »

## 2. ANALYSE DE L'AUTORITE

### 2.1. Sur la définition des prestations fournies sur les voies de service

- a) Sur les prestations complémentaires et connexes fournies sur les voies de service au regard du décret n° 2012-70 modifié
10. Le DRR 2018 définit, aux sections 5.4. et 5.5., les prestations complémentaires, connexes et diverses suivantes, susceptibles d'être fournies sur les voies de service :
- la fourniture du courant de traction électrique ;
  - la manœuvre des installations de sécurité simples ;
  - l'accompagnement sur voies de service ;
  - le dégarage suite à aléa ;
  - le relevage hors réseau ferré national.
  - l'accès au canal radio dit « de veille » ;
  - la déclaration des fréquences radioélectriques de manœuvres exploitées par l'entreprise ferroviaire et la délivrance de l'attestation de compatibilité ;
  - la mise à disposition de voies de service pour usage spécifique.
  -

11. L'Autorité relève par ailleurs que les prestations complémentaires, connexes et diverses fournies sur les installations de service ne sont pas distinctes de celles fournies sur les voies principales dans le chapitre 5 « services » et le chapitre 6 « tarification » ainsi que dans l'annexe tarifaire 6.5 « barèmes des prestations complémentaires, connexes et diverses » du DRR 2018.
12. Or, le décret du 20 janvier 2012 susvisé ne prévoit pas de prestations connexes pour ce qui concerne les voies de service. Par ailleurs, l'article 6 du décret précité dispose que les prestations complémentaires fournies dans les gares de triage et les gares de formation des trains, y compris les gares de manœuvre, et sur les voies de garage comprennent :
  - « a) les services de pilotage à l'intérieur du site ;
  - b) la mise à disposition des contrats sur mesure pour le contrôle du transport de marchandises dangereuses et l'assistance à la circulation de convois spéciaux ».
13. Ce même décret prévoit en outre, au I, point 9° de l'article préliminaire, que sont qualifiées de prestations régulées « les services de base, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur ». La qualification des prestations en prestations « complémentaires » ou « connexes » est donc importante pour déterminer si une prestation est susceptible d'être régulée. La clarification des qualifications des prestations est en ce sens un élément essentiel à la transparence tarifaire.
14. Sur ce point, SNCF Réseau a indiqué lors de l'instruction<sup>2</sup> que « La manœuvre des installations de sécurité simples ainsi que la prestation d'accompagnement sur voies de service sont deux prestations assimilables, d'un point de vue réglementaire, à des « prestations de pilotage à l'intérieur des sites » qualifiées de prestations complémentaires à l'article 6. Il a du décret n°2012-70 modifié. Il s'agit de prestations non régulées dans la mesure où elles peuvent être proposées par plusieurs fournisseurs (cf. article préliminaire I, 9° du décret n° 2012-70). »
15. L'Autorité demande en conséquence SNCF Réseau de clarifier la qualification des prestations conformément aux dispositions prévues à l'article 6 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
16. Elle recommande, par ailleurs, à SNCF Réseau de distinguer les prestations complémentaires et connexes relatives aux installations de services de celles relatives aux voies principales dans le cadre de deux annexes tarifaires distinctes et de sections spécifiques aux voies principales, d'une part, et aux voies de service d'autre part dans le corps du DRR 2018.
  - b) Sur la mise à disposition de voies de service pour usage spécifique
17. La prestation de « mise à disposition des voies de service pour usage spécifique » est définie à la section 3.6.4 « voies de service » du DRR 2018 comme « le stationnement de longue durée de matériel roulant (sans mouvement) ou l'usage des sites en vue d'effectuer des opérations de maintenance ou de garage ». Cette prestation, qui ne fait pas partie des prestations régulées, implique la mise en place d'une convention d'utilisation temporaire lorsque les voies de service sont utilisées pour des stationnements récurrents.
18. Or l'instruction a mis en évidence l'ambiguïté de la notion de stationnement « récurrent » : ainsi, une entreprise ferroviaire peut avoir besoin de voies de service localisées sur un site particulier de façon répétée, pour y faire stationner ses trains entre deux missions, usage relevant alors du service de base. Selon SNCF Réseau, le « stationnement récurrent » implique « un stationnement de longue durée du matériel roulant (sans mouvement) » « pour y stocker des matériels non utilisés (wagons en chômage, matériels radiés...) ».
19. L'Autorité recommande de remplacer, dans le DRR, le terme « stationnement récurrent » par l'expression « stationnement de longue durée » et de faire explicitement référence au stockage de matériels non utilisés.

<sup>2</sup> Réponse à la question 1 de la mesure d'instruction n° 1 sur les voies de service, janvier 2017.

c) Sur la prestation « dégarage suite à aléa »

20. Cette prestation a été introduite dans le DRR 2017 modifié, au titre des prestations complémentaires fournies sur les installations de service de SNCF Réseau.

21. Le « dégarage suite à aléa » est défini comme suit :

*« SNCF Réseau peut fournir, en fonction des moyens disponibles, une prestation de manœuvre d'installation simple, dans le cadre d'un dégarage de convoi.*

*Cette disposition s'applique uniquement dans les cas suivants, nécessitant le dégagement du RFN :*

*- Circulation garée de façon impromptue suite à aléa de circulation (viabilité réseau, évènement extérieur,...)*

*- Circulation garée de façon impromptue suite à aléa sur la circulation elle-même (avarie matériel, incident frein, chargement déplacé, ...)*

*Le caractère soudain et imprévisible du garage doit être avéré. A défaut, se reporter au point 5.4.4 ci-avant.*

*Si l'entreprise ferroviaire n'a pas connaissance de la manœuvre des installations simples et des procédures de dégarage, elle peut faire appel aux services de SNCF Réseau. »*

22. Selon l'Autorité, cette prestation, qui ne figure pas dans la liste des prestations complémentaires prévues par l'article 6 du décret du 20 janvier 2012, relève de la gestion des circulations, donc des prestations minimales. Il convient donc de la supprimer de la liste des prestations complémentaires pour l'inclure dans les prestations minimales.

## 2.2. Sur la redevance pour l'usage courant des voies de service

23. S'agissant de l'usage courant des voies de service, le DRR 2018 prévoit une hausse de 166 % du tarif entre l'horaire de service 2017 et l'horaire de service 2018, le faisant évoluer de 18,82 euros par km et par jour à 50 euros par km et par jour.

24. Dans l'annexe 6.1.2. du DRR 2018, SNCF Réseau justifie cette hausse du tarif par la nécessité de constituer une trésorerie destinée à financer des travaux de régénération des voies de service en mauvais état. Il s'agirait d'isoler les revenus issus de cette hausse tarifaire dans une enveloppe spécifique. Pour l'horaire de service 2018, SNCF Réseau évalue cette enveloppe à 13,6 millions d'euros, c'est-à-dire comme étant égale à la différence entre les recettes estimées pour 2018 pour un tarif de 50 € par km et par jour et des unités d'œuvre constantes relativement à 2017 et les recettes attendues en 2017 pour un tarif de 18,82 € par km et par jour.

25. L'Autorité a examiné, d'une part, la conformité au droit applicable de la constitution par SNCF Réseau, par le biais d'une hausse tarifaire, d'une trésorerie pour de futurs projets d'investissements et, d'autre part, les justifications de cette hausse tarifaire en termes de coûts, telles qu'exposées par SNCF Réseau lors de l'instruction.

### 2.2.1. Sur la constitution d'une trésorerie au moyen d'une hausse tarifaire de l'usage courant des voies de service

26. L'article 3 du décret n° 2012-70 précité prévoit que : « I. - La fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable. Pour la détermination du coût de ces prestations et du tarif des redevances, l'exploitant de l'installation de service tient une comptabilité analytique de l'ensemble des recettes et des charges relatives aux prestations régulées de l'installation ou de la catégorie d'installation de service. Il prend en compte l'utilisation réelle de l'installation ou de la

catégorie d'installations de service au cours des trois dernières années, ainsi que des perspectives de leur utilisation durant la période au cours de laquelle le tarif de la redevance est prévu de s'appliquer. (...) ».

27. Ces dispositions prévoient ainsi que les tarifs des prestations régulées renvoient à des charges constatées dans une comptabilité analytique. Or, la constitution d'une trésorerie destinée à constituer par avance une enveloppe de financement de travaux de régénération sur les voies de service, qui constitue un élément bilanciel, ne peut valablement figurer dans la base de coûts. Seuls pourraient être intégrés dans la base de coûts les amortissements correspondant aux actifs mis en service dans le cadre des travaux de régénération des voies de service, pour l'horaire de service 2018.
28. La constitution d'une trésorerie ne saurait donc être considérée comme un élément de justification des tarifs des voies de service au sens de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 modifié.
29. Lors de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué « *prend[re] acte que sa proposition concernant l'affectation du « complément de recettes » à une caisse dédiée à la régénération ne semble pas réglementairement prévue.* »

#### 2.2.2. Sur les autres éléments apportés par SNCF Réseau pour justifier la hausse tarifaire de l'usage courant des voies de service

30. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a présenté la méthodologie et les résultats d'une étude réalisée au second semestre 2016 sur 29 sites de voies de service, dits « de tri à plat ». Depuis sa présentation, SNCF Réseau se réfère désormais à cette étude, qui visait à établir les coûts et recettes des sites étudiés, pour justifier la tarification de l'usage des voies de service pour l'horaire de service 2018.
31. L'Autorité note la volonté de SNCF Réseau d'améliorer la connaissance des coûts des voies de service mais relève cependant des biais susceptibles de conduire à une surestimation des coûts des sites étudiés.
  - a) S'agissant de l'échantillon des 29 sites
32. L'Autorité relève que l'étude s'est concentrée sur 29 sites sélectionnés :
  - sur la base d'un niveau d'activité commerciale : les sites retenus représentent 31,2 % des recettes globales liées à l'usage courant des voies de service ;
  - sur la base de caractéristiques communes : SNCF Réseau indique que ces sites sont composés, entre autres, d'un faisceau de réception, d'un faisceau de débranchement, d'un faisceau de départ et de faisceaux de relais.
33. Or, l'échantillon n'est pas homogène : les sites diffèrent notamment par leur taille (de 10 km de voies à 75 km de voies) et ne sont pas tous composés des faisceaux cités, en particulier d'un faisceau de débranchement. SNCF Réseau procède à un classement des sites selon trois catégories (sites simples, médians ou complexes), qui donnent lieu à une estimation des coûts d'entretien allant de 11,1 k€ par km et par an à 30 k€ par km et par an. Le coût moyen d'entretien en résultant est ainsi très sensible au choix de l'échantillon, et en particulier à la surreprésentation dans l'échantillon des sites complexes - qui représentent environ 35 % de l'échantillon en km - par rapport aux sites simples, qui ne représentent que 13 % de l'échantillon. Ce choix pose ainsi la question de la représentativité de l'échantillon et de la généralisation du coût moyen constaté à l'ensemble des sites de voies de service. En l'absence de toute justification, rien ne permet de supposer que, sur les

10 848 km de voies de service recensés par SNCF Réseau<sup>3</sup>, plus d'un tiers des sites de voies de service correspond à des sites complexes, et 13 % seulement à des sites simples.

b) S'agissant des charges prises en compte pour estimer le coût d'entretien

34. Le coût moyen d'entretien affecté par SNCF Réseau à chacune des catégories n'est pas évalué à partir de charges clairement identifiées dans la comptabilité analytique. SNCF Réseau indique en effet que « *les outils de gestion actuels n'ont pas permis d'isoler les sites retenus dans l'étude, les segments de gestion couvrant une zone plus large que l'aire d'un site* ». SNCF Réseau précise également que la comptabilité analytique n'est pas orientée aujourd'hui dans une logique de séparation des sites de tri mais « *vers une logique de typologie d'intervention* » et que « *[l]es travaux de mise en œuvre de la séparation comptable en cours permettront d'isoler les coûts liés à une catégorie d'installation, moyennant une conduite de changement qui doit s'opérer jusqu'au terrain* ».
35. S'agissant des sites complexes, leur coût d'entretien correspond au coût de l'entretien des cinq sites de triage à la gravité encore en activité. Selon SNCF Réseau, les coûts de ces sites sont issus de segments de gestion spécifiques. Cependant, seuls le coût d'entretien annuel par site et, en rapportant ce coût à un linéaire de voies de service, le coût moyen par kilomètre et par an, ont été fournis dans le cadre de l'instruction. Les extractions des comptes n'ont pas été transmises à l'Autorité. L'hypothèse selon laquelle le coût d'entretien des sites complexes serait identique au coût d'entretien des sites de triage à la gravité en activité nécessiterait également d'être confirmée par des éléments justificatifs.
36. S'agissant des sites médians, leur coût n'est pas connu. SNCF Réseau indique dans son étude qu'« *en l'absence de données particulières, le montant estimatif est de 20 euros par km par an* ». Ce montant découle donc d'une hypothèse prise par SNCF Réseau, sans justification précise.
37. S'agissant des sites simples, leur coût d'entretien est calculé par SNCF Réseau à partir d'une enveloppe consacrée au niveau national à l'entretien des voies de service. Ce coût ne prend en compte que les voies classées C1 et C2 et non l'ensemble des voies, sans que ne soit expliquée la manière dont le coût des voies C1 et C2 a pu être distingué, dans cette enveloppe globale, du coût des autres voies de service (C3 et C4). Quand bien même le coût de cette seule catégorie serait finalement retenu, la justification de ce coût ne peut en l'état être jugée satisfaisante.
38. En conclusion, à la lumière de ces différents éléments et en l'absence de liens des coûts allégués avec la comptabilité, l'Autorité ne peut exclure que le coût moyen d'entretien annuel des sites de tri à plat évalué par SNCF Réseau ne soit surestimé. Dans tous les cas, le coût moyen de ces catégories de site ne peut être retenu pour l'ensemble des voies de service constituant l'offre de référence de SNCF Réseau.

c) S'agissant des coûts de gestion des circulations

39. Le coût d'exploitation des sites de tri à plat repose sur le coût de gestion des circulations, évalué par SNCF Réseau à 77 euros par km et par jour en moyenne pour ces sites.
40. Pour déterminer ce montant, SNCF Réseau a identifié les postes d'aiguillage qui commandent les voies de service sur les sites étudiés et a évalué le coût de l'« *Effectif Disponible* » par poste, compte tenu de charges d'encadrement et de frais de structure. Pour les postes mixtes, servant à la fois aux voies de service et aux voies principales, une clé de répartition a été définie, au prorata des trafics de fret entrant dans le site par rapport au trafic total circulant en amont immédiat du site.

---

<sup>3</sup> Longueur utile des voies de service fournie par SNCF Réseau dans le cadre de la mesure d'instruction sur les voies de service de mars 2016.

- Sur les quotes-parts des charges des postes d'aiguillage affectées à l'usage courant des voies de service
41. Pour les postes désignés par SNCF Réseau comme « exclusivement voies de service », l'Autorité relève que SNCF Réseau a attribué les coûts de gestion des circulations de ces postes au seul usage courant des voies de service, ce qui constitue une hypothèse maximaliste. En effet, les postes d'aiguillage peuvent gérer les circulations vers d'autres voies que celles destinées à l'usage courant des voies de service (voies d'accès à d'autres installations de service, voies de service affectées à maintenance et travaux, voies SGTC, voies d'accès à des ITE ou des sites « hors réseau ferré national (RFN) », voies faisant l'objet d'une CUT)<sup>4</sup>.
  42. Pour les postes désignés par SNCF Réseau comme « mixtes », c'est-à-dire opérant à la fois la gestion des circulations de voies principales et de voies de service, la quote-part affectée aux voies de service correspond au ratio rapportant le trafic fret entrant dans le site au trafic total circulant en amont immédiat du site. Cette quote-part repose donc sur l'hypothèse selon laquelle les trains de fret entrant dans le site se destinent exclusivement à une utilisation des voies de service pour usage courant. Les mêmes réserves que celles formulées précédemment prévalent dans ce cas.
  43. En conclusion, l'Autorité ne peut écarter le risque de surévaluation des heures affectées à la gestion des circulations pour l'usage courant des voies de service, et des charges d'exploitation qui en résultent.
    - Sur l'évaluation de nombre d'ETP pris en compte
  44. SNCF Réseau a déterminé les effectifs nécessaires pour la gestion des postes identifiés, en tenant compte des horaires d'ouverture des postes. Ces effectifs sont ensuite convertis en « effectifs disponibles ». L'Autorité constate, d'après les documents fournis par SNCF Réseau, que le passage des « effectifs nécessaires » aux « effectifs disponibles » est obtenu par l'application d'un ratio différent d'un site à l'autre, sans explication fournie de la part de SNCF Réseau (par exemple, un effectif nécessaire de 6 personnes devient un effectif disponible de 6,03 sur le site de Sotteville et 6,31 sur les sites de Somain ou de Tergnier). Ce ratio s'élèverait, en moyenne, à 1,1 selon SNCF Réseau. Les effectifs disponibles intégreraient par exemple les journées de formation et la médecine du travail.
  45. En dépit des demandes effectuées par l'Autorité dans le cadre de l'instruction, le détail du passage des effectifs nécessaires aux effectifs disponibles n'a pas été communiqué par SNCF Réseau.
    - Sur les charges affectées aux ETP
  46. L'Autorité note que SNCF Réseau n'a pas retenu les seuls coûts de personnel directement attribuables à la gestion des circulations des sites de tri à plat. SNCF Réseau a en effet indiqué appliquer aux ETP un coût complet dit « aux bornes du métier circulation ».
  47. Le coût complet « coût des effectifs disponibles » comprend, outre le salaire chargé des personnels, des éléments de « coûts indirects de production » et des « coûts de support ». Ces coûts indirects sont fixes quels que soient la catégorie et donc le niveau de rémunération des agents et représentent jusqu'à 23 % du coût des effectifs disponibles pour la catégorie la plus basse.
  48. L'Autorité relève que les bases de coût ne sont pas définies de manière détaillée par SNCF Réseau, que cela concerne leur nature (seuls des exemples sont cités) ou le niveau de ces charges (aucun chiffrage n'est réalisé). L'affectation de ces charges au personnel chargé de la circulation sur les postes d'aiguillage des sites de tri à plat de l'étude n'est pas non plus justifiée par SNCF Réseau.

<sup>4</sup> Par exemple, les postes d'aiguillage identifiés pour le site de Poitiers peuvent gérer des accès à plusieurs sites « hors RFN ». De plus, une part importante des voies de service est identifiée dans la consigne locale d'exploitation, produite par SNCF Réseau, comme des voies SGTC (cinq voies sur quatorze). Des sites plus importants comme Saint-Jory comprennent, outre les faisceaux de voies de service affectés à l'usage courant, de nombreux chantiers affectés à Maintenance et travaux<sup>4</sup>, des ITE<sup>4</sup>, chantier de transport combiné, des sites considérés hors RFN comme un dépôt et un linéaire important de voies de service affectées au SGTC.

49. En outre, dans l'évaluation du coût de circulation, SNCF Réseau ajoute au coût des effectifs disponibles de nouvelles charges de structure et d'encadrement, sans que ces coûts soient justifiés. L'Autorité ne peut ainsi exclure le risque de double comptabilisation de certaines charges indirectes et de structure.
50. Ainsi, à la lumière de ces différents éléments, l'Autorité ne peut exclure que le coût annuel de gestion des circulations des sites de tri à plat évalué par SNCF Réseau ne soit surestimé.

### 2.2.3. Conclusion sur la redevance pour l'usage courant des voies de service

51. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué, dans un courrier adressé à l'Autorité en date du 9 février 2017, que « l'ensemble de ces éléments justifie le tarif de 50 €/km/jour pour les sites objet de l'étude (annexe 1), les sites présentant des caractéristiques équivalentes, listés dans la note du 17 janvier 2017 (annexe 2), ainsi que pour les voies de service des cinq sites de tri à la gravité (annexe 3). Au total, ce sont 61 sites pour lesquels des données de coûts fines ont été assemblées. SNCF Réseau est prêt à restreindre l'application de la tarification de l'usage des voies de service qui a été annoncée dans le DRR 2018 à 50 €/km/jour à ces 61 sites. Pour les autres voies de service pour lesquelles les données de coûts ne sont pas, à ce stade, disponibles avec ce niveau de détail, la tarification envisagée est de 19,44 €/km/jour, ce qui correspond au montant de l'horaire de service 2017 augmenté de 3,3 %, comme appliqué par ailleurs pour les trafics de fret ».
52. L'Autorité prend acte du projet, envisagé par SNCF Réseau, d'établir une segmentation tarifaire fondée sur une justification des coûts pour un segment identifié de voies de service. L'Autorité rappelle cependant que, conformément aux dispositions du IV de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, elle ne pourra être valablement saisie de ces nouveaux tarifs qu'à compter de leur publication dans une nouvelle version du DRR 2018.
53. L'Autorité considère que l'étude présentée par SNCF Réseau ne constitue pas une justification suffisamment solide du tarif pour l'usage courant des voies de service prévu pour l'horaire de service 2018 dans le DRR publié le 9 décembre 2016. En effet, à la lumière des éléments indiqués ci-avant, il apparaît que cette étude est fondée sur des hypothèses susceptibles de conduire à une surestimation des coûts d'entretien et de gestion de circulation pour les 29 sites étudiés. Par voie de conséquence, il n'est pas possible d'écarter la possibilité que la redevance proposée pour l'usage courant des voies de services excède le coût de la prestation, contrairement à ce que prévoit l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 modifié aux termes duquel « la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable ».
54. L'Autorité rappelle que, dans l'attente d'une séparation comptable des installations de service, permettant de fixer un plafond de charges et de faciliter la justification du non dépassement du coût de la prestation, seuls les coûts, dont le lien avec la prestation est clairement établi et les montants correctement justifiés au regard des dispositions de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, pourront être pris en compte pour modifier le niveau tarifaire.

### 2.3. Sur les redevances pour l'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité et pour l'usage des voies de service par les trains TEPE

55. S'agissant de l'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité, le DRR 2018 prévoit le maintien du tarif de l'horaire de service 2017. L'Autorité rappelle que tarif pour la prestation d'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité résulte d'une redevance mise en place pour l'horaire de service 2013, calculée en divisant les recettes prévisionnelles 2013 par le trafic des trains accédant aux sites de triage à gravité estimé pour 2013, et indexée annuellement depuis en fonction de l'inflation ferroviaire, sauf pour le présent horaire de service 2018.

56. En l'absence de connaissance des coûts de la prestation de tri à la gravité, pour SNCF Réseau, issue d'une comptabilité analytique dont SNCF Réseau ne dispose pas aujourd'hui ou de toute justification suffisante et satisfaisante des coûts liés à cette prestation, l'Autorité est fondée à donner un avis défavorable à cette redevance.

## 2.4. Sur l'exhaustivité des recettes relatives à l'usage des voies de service et les modalités de réservation et de tarification des voies de service

### 2.4.1. S'agissant de l'exhaustivité des recettes

57. SNCF Réseau estime les montants des recettes prévisionnelles 2018 pour l'usage courant des voies de service à 21,81 M€ et ceux pour l'usage de la fonctionnalité de triage à la gravité à 8,71 M€. Il a par ailleurs confirmé, lors de l'instruction, que la facturation des voies de service ne se fonde que sur les déclarations d'usage des voies de service par les entreprises ferroviaires, y compris sur les sites équipés de l'outil informatique dit GOST. Ainsi, par exemple, si une entreprise ferroviaire se voit accorder un bloc de plusieurs voies pendant plusieurs mois et qu'elle déclare n'utiliser qu'une voie, elle ne sera facturée que pour cette seule voie.
58. Par ailleurs, la facturation des blocs partagés entre plusieurs entreprises ferroviaires apparaît problématique puisque, lorsqu'une entreprise titulaire d'un bloc accorde à une entreprise « tierce », entendue au sens de « non titulaire du bloc », l'usage de voies de ce bloc, l'entreprise titulaire ne déclare que sa propre utilisation des voies de service tandis que l'entreprise tierce ne déclare rien. SNCF Réseau ne facturant que le titulaire du bloc, au regard de ce qu'il déclare, n'est donc pas assuré de percevoir l'intégralité des recettes qui lui sont dues. Aucune évolution du système d'information GOST ne serait envisagée à court terme par SNCF Réseau pour pallier cette difficulté.

### 2.4.2. S'agissant des modalités de réservation et de tarification des voies de service

59. Outre les difficultés mentionnées au point 2.4.1, l'Autorité relève que le principe de réservation au bloc, c'est-à-dire de mobilisation d'une capacité forfaitaire sur un ensemble de voies, n'est pas cohérent avec le principe de facturation des seules voies effectivement utilisées par les entreprises ferroviaires ayant réservé un bloc entier. Les modalités actuelles de réservation et de tarification sont ainsi de nature à faciliter de potentiels comportements anticoncurrentiels de la part des entreprises ferroviaires. Par exemple, des entreprises ferroviaires pourraient réserver des blocs de voies dont elles n'ont pas réellement besoin, sans que cette réservation de capacité leur soit facturée, afin d'empêcher l'accès à d'autres entreprises ferroviaires concurrentes.
60. Or, si une entreprise ferroviaire réserve une capacité sur un réseau, il conviendrait qu'elle paye effectivement la capacité mobilisée sur ce réseau et donc indisponible pour ses concurrents. Les modalités de réservation et de tarification des voies de service devraient donc être mises en cohérence.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur la redevance relative aux voies de service pour utilisation courante, sur la redevance pour l'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité et sur la redevance pour l'usage des voies de service par les trains TEPE.

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 8 mars 2017.*

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

Le Président

Bernard Roman