

**Avls n° 2018-014 du 5 mars 2018**  
**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 2019**

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

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° 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 les avis n° 2017-027 du 8 mars 2017 et n° 2017-128 du 4 décembre 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 le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2019 - Version 1 du 8 décembre 2017 » ;

Vu le courrier du Gouvernement en date du 9 janvier 2018 en réponse à la consultation effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 5 mars 2018 ;

**ÉMET L'AVIS SUIVANT**

## 1. CONTEXTE

1. SNCF Réseau a publié, le 8 décembre 2017, le « *Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2019 - Version 1 du 8 décembre 2017* » (ci-après « DRR 2019 »). 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. En application du IV de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, l'Autorité dispose d'un délai de trois mois à compter de cette publication pour émettre son avis conforme prévu au II de l'article L. 2133-5 du code des transports.
3. Le DRR 2019 définit les voies de service affectées à un usage courant à la section 3.6.4 « Voies de service ». Ces voies comprennent :
  - les voies de travail, affectées à la production des entreprises ferroviaires hors sillon (tri, manœuvre et formation de trains);
  - les voies de garage, affectées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions : ces voies peuvent être utilisées par plusieurs occupants, y compris pour une période de 24 heures (gestion spatio-temporelle du site).
4. Il présente, à la section 3.6.3. « gares de triage à la gravité », cinq sites de voies de service spécifiques, dont la fonction première est le triage à la gravité.
5. S'agissant de la tarification, le service de base fourni sur les voies de service, décrit à la section 5.3.1. « 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 d'usage des voies de service pour utilisation courante* ». Cette redevance s'applique pour l'usage des voies de travail, des voies de garage 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. En outre, 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 2019 modifié et reprises ci-après :

Nature de la prestation	Mode de calcul de la redevance	Tarif proposé pour l'horaire de service 2019 (en euros HT)
Usage des voies de service, utilisation courante sur 34 sites spécifiés <sup>1</sup>	Tarif par kilomètre de voie de service et par jour	37
Usage des voies de service, utilisation courante hors les 34 sites spécifiés	Tarif par kilomètre de voie de service et par jour	24
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	2 216,69

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

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

10. Dans son avis n° 2017-128 du 4 décembre 2017 susvisé, l'Autorité constatait, s'agissant des redevances pour l'horaire de service 2018, que « *les prestations complémentaires, connexes et diverses sont toujours présentées dans le DRR 2018 modifié sans distinction des prestations offertes sur voies principales, sur installations de service ou sur voies de service en particulier, et sans lien établi avec les prestations prévues au décret n° 2012-70 susvisé* ».
11. Dans cet avis, l'Autorité rappelait « *le caractère essentiel, du point de vue de la transparence tarifaire, de l'identification claire des prestations offertes sur une installation de service donnée* ». Elle rappelait en outre, « *de manière générale s'agissant des installations de service, la qualification de*

<sup>1</sup> Les sites spécifiés sont les 5 sites de tri à gravité (Dunkerque, Le Bourget, Miramas, Sibelin et Woippy) et 29 sites de triage à plat (Achères-Ville, Ambérieu, Badan, Bayonne, Blainville, Bordeaux-Hourcade, Châlons en Champagne, Clermont les Gravanches, Culoz, Gevrey-Chambertin, Hausbergen, Hendaye, Lille-Délivrance, Metz-Sablou, Mulhouse-Nord, Nîmes (IE), Poitiers, Portes les Valances, Somain, Sotteville, St Germain au Mont d'or, St Jory, St Pierre des corps, Tergnier, Trappes-Marchandises, Troyes, Vaires-Torcy, Vénissieux, Villeneuve St Georges).

ces prestations en prestations complémentaires ou connexes est indispensable pour apprécier les obligations incombant à SNCF Réseau en matière d'accès ».

12. L'Autorité constate que, dans le DRR 2019, des prestations complémentaires et diverses, sans lien établi avec les prestations prévues au décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 susvisé, sont toujours présentes. L'Autorité demande à SNCF Réseau de clarifier ce point au plus vite et de mettre en conformité le DRR 2019 avec le décret n° 2012-70 susvisé.

## 2.2. Sur la redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante

13. Comme mentionné au point 8, il existe deux redevances d'usage des voies de service pour utilisation courante. Une redevance à 24 euros par kilomètre et par jour pour les sites de voies de service situés hors des 34 sites spécifiés et une redevance à 37 euros par kilomètre et par jour pour ces 34 sites spécifiés (5 sites de tri à la gravité et 29 sites de triage à plat). Le tarif de 24 euros par kilomètre par jour, validé par l'Autorité pour l'horaire de service 2018 dans son avis n° 2017-128 susvisé, pour l'usage de l'ensemble des voies de service pour utilisation courante, couvre les coûts d'entretien des voies de service. Le tarif de 37 euros par kilomètre et par jour, introduit dans le DRR 2019, pour 34 sites, couvre d'une part les coûts d'entretien d'un montant de 24 euros par kilomètre et par jour et, d'autre part, les coûts de gestion des circulations ferroviaires opérée par les postes d'aiguillage de SNCF Réseau sur 34 sites, à hauteur de 13 euros par kilomètre et par jour.

### 2.2.1. Sur la couverture des coûts d'entretien

14. Dans la version 2.2 du DRR 2018 publiée le 9 septembre 2017 (ci-après, « DRR 2018 modifié »), SNCF Réseau avait proposé, pour l'horaire de service 2018, un tarif de la redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante à 24 euros par kilomètre et par jour.
15. SNCF Réseau précisait, à l'annexe 6.1.2. du DRR 2018 modifié « principes de tarification des installations de service », que « le montant de la redevance d'usage des voies de service est fixé au regard des seuls coûts d'entretien (hors coûts de gestion des circulations et de capital). Pour autant, l'ensemble des coûts d'entretien n'est pas couvert ».
16. Dans son avis n° 2017-128 susvisé, l'Autorité constatait que SNCF Réseau avait réalisé une estimation des coûts d'entretien des voies de service, « visant à déterminer le coût d'entretien moyen de l'ensemble des voies de service, et non d'un échantillon de sites ».
17. Devant les difficultés à justifier les montants et allocations des charges indirectes, SNCF Réseau avait réalisé un chiffrage sur la base des charges directes uniquement, telles qu'elles ressortent de ses systèmes de gestion (base de données WIFI-2). Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau avait indiqué que « le coût annuel moyen d'entretien des voies de service est obtenu en rapportant les coûts d'entretien annuels directs, associés à un segment de gestion (ou « géographisables ») et évalués sur la période 2013 à 2015, à la longueur utile des voies de service correspondantes (voies de classe C1 à C4). Seuls les coûts affectés à des voies de service dont la longueur est précisée dans la base de description physique des infrastructures de SNCF Réseau sont retenus, soient les coûts relatifs à un périmètre de 7 877 km de longueur utile de voies. Les travaux d'instruction conduits par les services de l'Autorité ont cependant mis en évidence que les coûts de matière, qui représentent 18 % des coûts d'entretien annuels directs "géographisables" pris en compte, intègrent 5 % de frais indirects de structure ».
18. Le montant total de coûts directs et "géographisables", estimés à [200 – 250] millions d'euros, rapporté à la longueur utile totale des voies de service correspondant au périmètre de charges, soit 7 877 kilomètres, avait conduit SNCF Réseau à établir un coût annuel d'entretien de 24,12 euros par kilomètre et par jour.

19. Durant l'instruction, SNCF Réseau avait également indiqué « *qu'au-delà des charges directes "géographisables" prises en compte pour l'évaluation du coût d'entretien des voies de service, il aurait fallu tenir compte des coûts non "géographisés" relatifs aux coûts de maîtrise d'œuvre d'entretien (ou « MOE Entretien »). En appliquant une clé de répartition au prorata du total des charges affectées aux voies de service sur chaque segment de gestion, SNCF Réseau estime qu'un montant de [30 – 40] millions d'euros sur un total de [450 – 500] millions d'euros de charges de MOE Entretien établies sur 3 ans (période 2013-2015 également) pourrait être affecté aux voies de service* ».
20. Dans son avis n° 2017-128 susvisé, l'Autorité avait considéré que « *SNCF Réseau, en ne retenant que des charges directes « géographisées » pour l'évaluation du coût annuel moyen d'entretien des voies de service, a adopté une approche prudente* ». Toutefois, l'Autorité relevait que les éléments présentés par SNCF Réseau appelaient les remarques suivantes :
21. « *En premier lieu, comme indiqué au paragraphe 23, contrairement aux autres coûts directs « géographisés » présentés par SNCF Réseau, le coût des matières correspond à un coût complet incluant des charges de structure. L'Autorité considère que ces coûts doivent être ajustés, de façon à ne prendre en compte aucun frais de structure. Néanmoins, l'impact de ce retraitement est marginal (moins de 1 % du coût journalier d'entretien des voies d'un montant de 24,12 euros par kilomètre).*
22. *En deuxième lieu, les dépenses relatives à la MOE Entretien, qui ne sont pas, à date, retenus dans le calcul des tarifs pour l'horaire de service 2018, correspondent à des coûts communs qui ne peuvent par conséquent pas être directement affectés à un segment de gestion. SNCF Réseau les définit en effet comme des « coûts [...] qui ne sont par nature pas affectables à un segment de gestion particulier, compte tenu de la nature globale de la prestation ou de la complexité opérationnelle pour tracer ces coûts ». L'Autorité considère que la prise en compte de ces coûts communs aux voies principales et aux voies de service implique de justifier la quote-part potentiellement attribuable aux voies de service comme le prévoit l'article 3 du décret n° 2012-70 susvisé<sup>2</sup>. SNCF Réseau indique poursuivre la réflexion sur la méthode de répartition de ces charges mais également des éventuelles autres charges en lien avec l'entretien des voies de service mais non attribuées de manière directe en comptabilité, notamment dans le cadre des travaux de mise en œuvre de la séparation comptable prévue pour être opérationnelle à partir de l'horaire de service 2021 pour les voies de service.*
23. *En troisième lieu, les coûts directs présentés dans le cadre de cette instruction intègrent d'autres voies, comme les voies de gestion des circulations qui nécessitent un entretien plus exigeant. Par voie de conséquence, l'Autorité considère que l'approche retenue par SNCF Réseau devra être affinée dans le cadre de ses travaux de séparation comptable et de suivi en comptabilité analytique des charges liées aux seules prestations régulées ».*
24. Dans le prolongement de son avis n° 2017-128 susvisé, l'Autorité rappelle à nouveau que la séparation comptable, même si elle est nécessaire pour permettre au gestionnaire de mieux connaître ses coûts, n'est pas en soi suffisante. Le principe d'une tarification fondée sur les coûts ne saurait en effet être interprété comme la reconnaissance d'un modèle exonérant SNCF Réseau de tout effort de réduction de ses charges, dans un objectif de plus grande efficacité. De ce point de vue, les coûts d'entretien estimés par SNCF Réseau pourront utilement être comparés aux coûts d'entretien d'autres voies identifiées comme pertinentes pour établir ce comparatif (voies de certains ITE par exemple).
25. Dans l'attente, et dans la mesure où le tarif de 24 euros par kilomètre et par jour couvrant les coûts d'entretien des voies de service pour l'horaire de service 2019 est identique à celui de l'horaire de service 2018, évalué sur la base d'hypothèses de charges d'entretien perfectibles mais prudentes, l'Autorité considère que la proposition tarifaire de SNCF Réseau ne présente pas de risque de surestimation de la redevance (s'agissant des sites autres que les 34 sites spécifiés) ou de la partie

---

<sup>2</sup> Le I de cet article dispose que « *Lorsque, sur l'installation ou la catégorie d'installations, des prestations non régulées sont délivrées, cette comptabilité distingue la quote-part des charges communes liées à la réalisation des prestations régulées* ».

de la redevance (s'agissant des 34 sites spécifiés) d'usage des voies de service pour utilisation courante, couvrant les coûts d'entretien.

### 2.2.2. Sur la couverture des coûts de gestion de circulation

26. Dans la version 2 du 9 décembre 2016 du DRR 2018, SNCF Réseau proposait un tarif pour l'usage courant des voies de service fixé à 50 euros par kilomètre et par jour, élaboré, selon SNCF Réseau, pour contribuer à couvrir les coûts d'entretien et les coûts de gestion de circulation afférents aux voies de service. Dans son avis n° 2017-027 susvisé, l'Autorité avait émis un avis défavorable s'agissant de cette redevance.
27. A la suite de cet avis, SNCF Réseau a publié un nouveau DRR 2018 (DRR 2018 modifié) et proposé un tarif ne contribuant à couvrir que les coûts d'entretien des voies de service. Comme rappelé précédemment, ce tarif de 24 euros par kilomètre et par jour a été validé par l'Autorité dans son avis n° 2017-128 susvisé. L'avis n° 2017-027 de l'Autorité a également conduit SNCF Réseau à réviser sa méthodologie d'évaluation du coût de gestion des circulations des sites de voies de service. Sur la base d'une nouvelle étude, portant sur 34 sites de triage (29 sites de tri à plat et 5 sites de tri à la gravité)<sup>3</sup>, le coût de gestion des circulations est évalué à 60 euros par km et par jour en moyenne. SNCF Réseau propose en conséquence, pour l'horaire de service 2019, un tarif majoré à 37 euros par kilomètre et par jour au titre de l'utilisation courante des voies de service pour les 34 sites de l'étude. Comme indiqué au point 13, ce tarif tient compte du coût d'entretien moyen des voies de service d'un montant de 24 euros par kilomètre et par jour, d'une part, et d'une partie des coûts de gestion des circulations, d'autre part, pour un montant de 13 euros par kilomètre et par jour.
28. Afin de justifier la majoration de 13 euros par kilomètre et par jour du tarif pour utilisation courante des voies de service des 34 sites de l'étude, SNCF Réseau estime un coût moyen de gestion des circulations de ces sites. A cet effet, il rapporte le coût annuel des effectifs disponibles au sein des postes d'aiguillage qui commandent la circulation sur les voies de service de ces 34 sites au nombre de jours d'ouverture moyen de ces postes d'aiguillage, d'une part, et au nombre de kilomètres des voies de service offertes pour un usage courant sur ces sites, d'autre part. Pour estimer le coût moyen de gestion des circulations, SNCF Réseau a identifié les postes d'aiguillage qui commandent la circulation sur les voies de service sur les sites étudiés et a évalué le coût de l'« *Effectif Disponible* » par poste.

#### a) Sur les quotes-parts des charges des postes d'aiguillage affectées à l'usage courant des voies de service

29. En premier lieu, s'agissant des « *postes mixtes* », gérant à la fois des voies principales et des voies de service, SNCF Réseau a, afin de tenir compte des réserves de l'Autorité concernant l'évaluation de la quote-part du coût de ces postes affectée aux voies de service, restreint le périmètre des postes d'aiguillage retenus dans son étude. SNCF Réseau a ainsi exclu du calcul du coût moyen de gestion des circulations le coût de 18 postes commandant à la fois des installations de service et des itinéraires sur voies principales, pour ne retenir que les postes commandant les itinéraires desservant les sites d'installations de service depuis/vers les voies principales et les itinéraires effectués sur les sites d'installations de service.

---

<sup>3</sup> Les sites concernés sont les 5 sites de tri à gravité (Dunkerque, Le Bourget, Miramas, Sibelin et Woippy) et 29 sites de triage à plat (Achères-Ville, Ambérieu, Badan, Bayonne, Blainville, Bordeaux-Hourcade, Châlons en Champagne, Clermont les Gravanches, Culoz, Gevrey-Chambertin, Hausbergen, Hendaye, Lille-Délivrance, Metz-Sablou, Mulhouse-Nord, Nîmes (IE), Poitiers, Portes les Valances, Somain, Sotteville, St Germain au Mont d'or, St Jory, St Pierre des corps, Tergnier, Trappes-Marchandises, Troyes, Vaires-Torcy, Vénissieux, Villeneuve St Georges).

30. L'Autorité constate cependant qu'en l'absence de séparation comptable, SNCF Réseau n'a pas fourni d'éléments suffisamment probants permettant de justifier l'absence de double comptabilisation, au titre des prestations minimales, des charges relatives aux postes mixtes. L'Autorité considère en conséquence que les coûts des postes mixtes ayant un intitulé « chiffre », caractéristique des postes gérant la circulation sur des voies principales, ne peuvent être retenus à des fins de justification du coût moyen de gestion des circulations pour les 34 sites de triage.
31. En outre, l'Autorité considère que sur 12<sup>4</sup> des 34 sites de triage de l'étude pour lesquels SNCF Réseau ne peut justifier de coût de gestion des circulations pour des postes exclusivement dédiés aux voies de service, il n'est pas possible d'appliquer une tarification majorée au titre des coûts de gestion des circulations.
32. En second lieu, afin de tenir compte des réserves de l'Autorité concernant l'affectation au seul usage courant des voies de service du coût des postes d'aiguillage lorsque ces postes peuvent gérer les circulations vers d'autres voies que celles destinées à l'usage courant des voies de service<sup>5</sup>, SNCF Réseau a proposé d'appliquer une clé de répartition au coût de ces postes. A défaut de données relatives au trafic sur les voies considérées, la clé de répartition proposée par SNCF Réseau « *correspond au ratio des voies affectées à l'usage courant sur l'ensemble des voies du site propriété de SNCF Réseau* »<sup>6</sup>.
33. L'Autorité relève que les hypothèses relatives à la construction de cette clé nécessiteraient d'être affinées, en particulier concernant la prise en compte des voies des autres gestionnaires d'installations de service (installations de maintenance, ITE, dépôts, terminaux de marchandises, etc.) et des voies des faisceaux équipement, SNCF Réseau n'ayant retenu que les seules voies de desserte de ces sites et non l'ensemble des voies. L'Autorité note cependant qu'un recensement des voies de service est actuellement entrepris par SNCF Réseau dans le cadre de ses travaux de rationalisation des voies de service<sup>7</sup>, recensement indispensable afin de connaître précisément le nombre de voies et leurs caractéristiques (longueur, état, classification, etc.) affectées aux différents usages (voies offertes au titre de l'utilisation courante, voies strictement affectées à la gestion opérationnelle des circulations, voies affectées en permanence à Maintenance et Travaux, voies faisant l'objet de COT ou CUT, etc.).

#### b) Sur l'évaluation du nombre d'ETP pris en compte

34. A la suite de l'avis n° 2017-027 susvisé, SNCF Réseau a révisé les ratios appliqués aux « *effectifs nécessaires* » - effectifs des postes d'aiguillage prévus par le cadre d'organisation compte tenu d'une réserve attribuée à la gestion des aléas (maladie, etc.) - afin de calculer les « *effectifs disponibles* ». SNCF Réseau ne retient désormais que les agents en formation comme éléments majorant les « *effectifs nécessaires* ».
35. L'Autorité relève toutefois que le taux de réserve de [30 - 40] % appliqué aux effectifs prévus par le cadre d'organisation pour les sites d'Île-de-France n'a pas été justifié par SNCF Réseau. Par voie de conséquence, l'Autorité considère que ce taux de réserve ne peut être retenu à des fins de justification du coût moyen de gestion des circulations pour les 34 sites de l'étude.

<sup>4</sup> Badan, Bayonne, Hourcade, Hendaye, Saint-Jory, Saint Pierre des corps, Culoz, Portes les Valences, Saint Germain au Mont d'Or, Poitiers, Dunkerque et Le Bourget.

<sup>5</sup> 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 ou COT...

<sup>6</sup> Document « Coûts directs de gestion des circulations pris en compte dans la tarification de l'usage des voies de service des sites de tri pour l'horaire de service 2019 » communiqué par SNCF Réseau le 22 janvier 2018.

<sup>7</sup> Réunions du groupe COOPERE sur les voies de service du 23 novembre 2017 et du 25 janvier 2018.

#### c) Sur les charges affectées aux ETP

36. S'agissant des charges indirectes et de structure majorant les charges salariales, SNCF Réseau a, à la suite de l'avis n° 2017-027 susvisé, exclu les coûts indirects et de support du métier circulation<sup>8</sup>. SNCF Réseau propose cependant de retenir différents niveaux d'encadrement des effectifs disponibles, par l'intermédiaire de quotes-parts des coûts des sièges de l'Établissement Infra Circulation (EIC) et de l'unité opérationnelle (UO) ainsi que du dirigeant de proximité (DPX) et, le cas échéant, son assistant.
37. En l'absence de séparation comptable et d'éléments suffisamment probants permettant d'exclure les risques de double comptabilisation de ces coûts communs aux voies principales, l'Autorité considère que ces charges d'encadrement ne peuvent être retenues dans l'estimation du coût moyen de gestion des circulations des 34 sites de triage.

#### d) Sur les unités de tarification du coût de gestion des circulations

38. L'Autorité relève que le nombre de jours d'ouverture des postes d'aiguillage considéré par SNCF Réseau a été minoré pour certains postes (par exemple, les postes A et B du site d'Achères) et que le linéaire des voies de service de certains sites est contestable (par exemple, pour le site de Blainville), éléments majorants le coût moyen de gestion des circulations par kilomètre et par jour estimé par SNCF Réseau.
39. L'Autorité souligne en outre que, si le coût d'entretien des voies de service est effectivement corrélé au linéaire des voies, une unité de tarification plus pertinente pourrait être utilisée s'agissant du coût moyen de gestion des circulations.
40. L'Autorité invite SNCF Réseau à fiabiliser la prise en compte du nombre de jours d'ouverture des postes d'aiguillage et à travailler sur une unité de tarification des coûts de gestion des circulations présentant une meilleure cohérence avec les inducteurs de coûts des postes d'aiguillage.

#### e) Sur les risques de surestimation du coût de gestion des circulations pour les 34 sites de triage

41. Conformément à son avis n° 2017-027 susvisé, 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 ».
42. Compte-tenu des réserves précédentes, l'Autorité a vérifié que la majoration tarifaire de 13 euros par kilomètre et par jour proposée par SNCF Réseau au titre des coûts de gestion des circulations ne dépassait pas le coût annuel de gestion des circulations estimé en retenant les hypothèses les plus conservatrices : exclusion des charges qui ne sont pas totalement directes ou ne font pas l'objet d'une justification suffisamment probante (coûts des postes mixtes ayant un intitulé « chiffre », charges d'encadrement des effectifs, taux de réserve des sites d'Ile-de-France, charges relatives aux postes d'aiguillage pour lesquels les données d'ouverture des sites ne sont pas tracées par la base OLGA), correction du nombre moyen de jours d'ouverture et majoration des kilométrages des sites.

---

<sup>8</sup> Soit, au titre des coûts indirects de production les charges telles que le nettoyage des locaux, le patrimoine et entretien locatif, le parc automobile, etc., au titre des coûts de support, les charges telles que les loyers et fluides, les prestations informatiques, les centres de service etc. et au titre des coûts « corporate », les charges relatives aux directions transverses du siège SNCF Réseau et centres de services partagés.

43. Sur la base de ces travaux, l'Autorité estime qu'il est possible d'écarter tout risque que la redevance de 37 euros proposée pour l'utilisation courante des voies de service excède le coût de la prestation pour 22 des 34 sites de l'étude disposant de postes d'aiguillage dédiés aux voies de service (intitulés « lettre»), conformément 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* ». Ce tarif ne peut en revanche être retenu pour les 12 sites de triage de l'étude<sup>9</sup> pour lesquels SNCF Réseau ne peut justifier de coût de gestion des circulations pour des postes dédiés aux voies de service.

### 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

44. S'agissant de l'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité, le DRR 2009, de manière inchangée par rapport au DRR 2018 modifié, prévoit le maintien du tarif de l'horaire de service 2017, soit un tarif de 363,61 euros par train accédant au site de tri à la gravité.
45. Dans ses avis n° 2017-027 et n° 2017-128 susvisés, l'Autorité a rappelé que « *le 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* ».
46. L'Autorité a relevé de plus « *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* ».
47. Dans ces conditions, l'Autorité ne peut que réitérer ses remarques et se prononcer défavorablement sur le tarif proposé. Elle observe toutefois que SNCF Réseau a élaboré un cahier des charges pour mener une analyse avec un cabinet externe afin améliorer la connaissance de ses coûts, et ainsi définir le coût d'utilisation de l'installation de tri à la gravité.
48. S'agissant de l'usage des voies de service par les trains TEPE (trains exceptionnels particulièrement encombrants), SNCF Réseau a reconduit, dans le DRR 2019, le tarif proposé dans le DRR 2018 modifié.
49. Dans son avis n° 2017-128, l'Autorité avait estimé qu'« *[e]n l'absence, d'une part, d'engagements clairs sur l'amélioration de la connaissance des coûts relatifs à ces prestations et, d'autre part, d'un manque de justification permettant de garantir que les tarifs de ces prestations ne dépassent pas les coûts de ces prestations majorés d'un bénéfice raisonnable comme le prévoient les dispositions du I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, l'Autorité n'est pas en mesure de valider les tarifs des redevances proposés* ». L'Autorité reconduit cette analyse et conclut de la même manière pour l'horaire de service 2019.

### 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

50. Dans ses avis n° 2017-027 et n° 2017-128 susvisés, « *l'Autorité a constaté, d'une part, que les recettes collectées par SNCF Réseau pour l'usage des voies de service reposaient sur des déclarations d'usage des voies de service par les entreprises ferroviaires et, d'autre part, que le*

<sup>9</sup> Badan, Bayonne, Hourcade, Hendaye, Saint-Jory, Saint Pierre des corps, Culoz, Portes les Valences, Saint Germain au Mont d'Or, Poitiers, Dunkerque et Le Bourget.

*principe de réservation au bloc, c'est-à-dire de mobilisation d'une capacité forfaitaire sur un ensemble de voies, n'était pas cohérent avec le principe de facturation des seules voies effectivement utilisées par les entreprises ferroviaires ayant réservé un bloc entier. L'Autorité a en particulier relevé que « 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 ». L'Autorité a donc demandé que les modalités de réservation et de tarification des voies de service soient revues en ce sens ».*

51. A la suite de l'avis n° 2017-027 et à la demande des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau avait indiqué avoir constitué un groupe de travail « sécurité », afin de réfléchir à l'actualisation du document référentiel IG TR1 A n°4 décrivant les principes d'utilisation des voies de service, dans l'objectif de simplifier les procédures et d'organiser un découpage plus fin et plus flexible des blocs de voies de service. Suite aux travaux menés par ce groupe, un projet de modification du document devrait être réalisé au premier semestre 2018, suivi d'une consultation des acteurs au second semestre 2018, pour une application du nouveau référentiel au quatrième trimestre 2019.
52. Parallèlement aux travaux de ce groupe de travail, SNCF Réseau avait indiqué avoir collecté des données concernant le suivi de l'utilisation des voies de service pour 24 sites équipés du système d'information GOST, dont les résultats seront présentés prochainement aux services de l'Autorité.
53. Dans son avis n° 2017-128 susvisé, l'Autorité avait indiqué avoir pris « acte des travaux engagés par SNCF Réseau » et demandait « à ce dernier, d'une part, d'être informée de ces travaux et, d'autre part, de définir dès à présent et sans attendre les résultats desdits travaux, des modalités de tarification et de facturation permettant de prévenir toute pratique discriminatoire et de garantir un recouvrement des recettes correspondant à l'utilisation des voies de service ».
54. L'Autorité constate que les travaux d'instruction relatifs au présent avis n'ont pas permis de mesurer une avancée particulière dans les sujets susmentionnés aux paragraphes 51, 52 et 53. Dans ce contexte et pour améliorer la connaissance des coûts des voies de service, l'Autorité préconise qu'un modèle économique des sites de triage soit élaboré afin de mieux évaluer, pour les prochains horaires de service, les coûts d'usage de ces sites, en particulier les coûts de gestion des circulations.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur la redevance relative aux voies de service pour utilisation courante pour 22 sites des 34 sites spécifiés : 3 sites de tri à gravité (Miramas, Sibelin et Woippy) et 19 sites de triage à plat (Achères-Ville, Ambérieu, Blainville, Châlons en Champagne, Clermont les Gravanches, Gevrey-Chambertin, Hausbergen, Lille-Délivrance, Metz-Sablou, Mulhouse-Nord, Nîmes (IE), Somain, Sotteville, Tergnier, Trappes-Marchandises, Troyes, Vaires-Torcy, Vénissieux, Villeneuve St Georges).

L'Autorité émet un avis favorable à hauteur de 24 euros par kilomètre et par jour au lieu de 37 euros par kilomètre et par jour sur la redevance relative aux voies de service pour utilisation courante pour les 12 autres sites parmi les 34 sites spécifiés : 2 sites de tri à gravité (Dunkerque et Le Bourget ) et 10 sites de triage à plat (Badan, Bayonne, Bordeaux-Hourcade, Culoz, Hendaye, Poitiers, Portes les Valences, St-Germain au Mont d'Or, St-Jory, St Pierre des corps).

L'Autorité émet un avis favorable sur la redevance relative aux voies de service pour utilisation courante pour les autres sites.

L'Autorité émet un avis défavorable 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 5 mars 2018.*

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

Le Président

Bernard Roman