

Avis n° 2022-011 du 10 février 2022

relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023

L'Autorité de régulation des transports (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 la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-6 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions 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 le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu l'arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2018-094 du 20 décembre 2018 relative à l'établissement d'un dispositif incitatif encourageant les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national, homologuée, pour l'horaire de service 2023, par le ministre chargé des transports par décision du 24 novembre 2021 publiée au Journal officiel du 3 décembre 2021 ;

Vu les avis de l'Autorité n° 2012-005 du 25 janvier 2012, n° 2013-002 du 30 janvier 2013, n° 2014-001 du 28 janvier 2014, n° 2015-003 du 3 février 2015, n° 2016-014 du 10 février 2016, n° 2017-005 du 1^{er} février 2017, n° 2018-036 du 23 mai 2018, n° 2019-004 du 7 février 2019, n° 2020-015 du 6 février 2020 et n° 2021-005 du 4 février 2021 relatifs au document de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2023 – Version 1 » et le « Document de référence du réseau ferré national modifié relatif à l'horaire de service 2022 – Version 5 » publiés sur le site de SNCF Réseau le 10 décembre 2021 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 10 février 2022 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. L'avis de l'Autorité porte sur les conditions non tarifaires d'accès et d'utilisation du réseau ferroviaire et des installations de service exploitées par SNCF Réseau

1. La directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen¹ dispose que les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des États membres publient un document de référence de leur réseau, dont l'organisation du contenu est normalisée par l'association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des autorités d'allocation des capacités – RailNet Europe (RNE)² – et qui constitue le document socle des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service et des conditions de leur utilisation.
2. En France, le document de référence du réseau, établi par SNCF Réseau (ci-après, « DRR ») en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, comprend un document principal de près de 200 pages, décomposé en sept chapitres³ et huit séries de documents annexes qui contiennent des précisions relatives au contenu des sept chapitres. L'annexe 8 du DRR publié par SNCF Réseau contient le document de référence de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (DRL), élaboré par le concessionnaire de cette ligne, LISEA, qui présente les conditions non tarifaires et tarifaires spécifiques à l'accès et à l'utilisation de cette ligne.
3. SNCF Réseau a publié, le 10 décembre 2021, la version 1 du document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2023 (ci-après « DRR 2023 »), ainsi qu'une version modifiée n° 5 du document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2022 (ci-après « DRR 2022 modifié »). Ces documents, établis en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, intègrent les éléments établis, d'une part, sous la responsabilité de SNCF Réseau pour le réseau ferré national et les installations de service⁴ dont il est propriétaire, d'autre part, sous la responsabilité de LISEA pour la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. Ils renvoient également aux éléments fournis par les autres exploitants des installations de service reliées à son réseau.
4. L'article L. 2131-3 du code des transports dispose que « [l]'Autorité [...] veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence. [...] Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès à ces réseaux et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs de ces secteurs, formuler et publier toute recommandation ». L'article L. 2131-4 du même code dispose que « [l]'Autorité [...] veille à ce que l'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire ». Il résulte de ces dispositions que dans

¹ L'article 27 de la directive 2012/34/UE dispose que « le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau [...]. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique [...]. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure ».

² L'association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des autorités d'allocation des capacités - lorsque ces dernières sont distinctes des gestionnaires d'infrastructure -, RailNetEurope (RNE), regroupant 38 membres au sein de 30 pays européens, a promu depuis plusieurs années l'harmonisation de la structure et du contenu des documents de référence publiés par les gestionnaires d'infrastructure qui en sont membres, sur la base des dispositions de la directive 2012/34/UE.

³ Ces sept chapitres sont les suivants : 1°) informations générales, 2°) description de l'infrastructure, 3°) conditions d'accès au réseau ferré national, 4°) attribution de capacité, services et tarification, 5°) services et tarification, 6°) exploitation ferroviaire et 7°) installations de service.

⁴ Voies de garage, gares de formation des matériels roulants (y compris les gares de manœuvre des matériels roulants), gares de triage de convois de fret ferroviaires (trriage à plat et triage à la gravité), terminaux de marchandises (cours de marchandises et chantiers de transport combiné).

l'avis motivé qu'elle émet sur le document de référence du réseau en application de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'Autorité s'attache notamment à formuler des recommandations destinées à améliorer la qualité et la transparence du document et à identifier, le cas échéant, les risques de barrières à l'entrée, en particulier de discriminations constituées par les conditions techniques et opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service. Le présent avis ne porte donc pas sur les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, ni sur les redevances relatives à l'accès aux installations de service ainsi qu'aux prestations qui y sont fournies. La fixation de ces redevances fait l'objet d'avis distincts du présent avis, rendus en application de l'article L. 2133-5 du code des transports.

5. Dans le cadre du présent avis, l'examen de l'Autorité est centré sur le DRR 2023. Cet examen du DRR 2023 s'inscrit dans un contexte marqué par (i) l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des services de transport ferroviaire de voyageurs avec des circulations d'entreprises ferroviaires (ci-après « EF ») autres que l'opérateur historique attendues dans le cadre de l'horaire de service 2023, (ii) la recherche d'une meilleure compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises au regard des ambitions portées par les acteurs du système ferroviaire pour l'accroissement de la part modale des services ferroviaires dans le transport de marchandises, et (iii) la crise sanitaire. Dans ce contexte, toutes les conditions doivent être réunies pour permettre aux EF ou candidats autorisés, les nouveaux entrants comme ceux déjà présents en France, de bénéficier d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire aux réseaux et aux installations de services nécessaires à la fourniture de leurs services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret.
6. Se fondant sur les missions qui sont confiées à l'Autorité par les articles L. 2131-3 et L. 2131-4 du code des transports, le présent avis porte sur les conditions non tarifaires relatives à l'accès et à l'utilisation :
 - de l'infrastructure ferroviaire⁵ ;
 - des installations de service exploitées par SNCF Réseau : voies de garage, gares de formation des matériels roulants (y compris les gares de manœuvre des matériels roulants), gares de triage de convois de fret ferroviaires (trilage à plat et triage à la gravité), terminaux de marchandises (cours de marchandises et chantiers de transport combiné).

1.2. Le travail d'instruction de l'Autorité est structuré selon les processus industriels relatifs à la gestion de l'infrastructure et des installations de service

7. Le I. de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé décrit les prestations qui doivent être offertes sur l'infrastructure ferroviaire et les installations de service.
8. S'agissant de l'infrastructure ferroviaire, les prestations qui doivent être offertes par un gestionnaire d'infrastructure correspondent aux prestations minimales, qui comprennent :
 - le traitement des demandes de capacité, le droit d'utiliser les capacités accordées et l'utilisation effective de l'infrastructure ferroviaire ;
 - le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching ainsi que la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
 - l'utilisation du système d'alimentation électrique par le courant de traction ;
 - le cas échéant, toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation des services de transport ferroviaire pour lesquels des capacités ont été accordées.

⁵ L'infrastructure ferroviaire comprend le réseau ferré national géré par SNCF Réseau et la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux exploitée et maintenue par LISEA en tant que gestionnaire d'infrastructure, et, dont les conditions d'accès et d'utilisation sont spécifiées dans le document de référence de la ligne Tours-Bordeaux (DRL), annexé au DRR de SNCF Réseau.

9. SNCF Réseau est responsable de la fourniture de ces prestations minimales, sauf pour ce qui concerne la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux, pour laquelle LISEA en est responsable⁶.
10. S'agissant des installations de service, les prestations qui doivent être offertes par SNCF Réseau comprennent « l'accès, y compris l'accès aux voies [...] lorsqu'elles existent, et aux services offerts » dans les installations de service mentionnées ci-avant.
11. Les prestations offertes sur l'infrastructure ferroviaire et les installations de service relèvent de différents processus industriels qui rythment les différentes phases de leur accès et de leur utilisation, et dans le cadre desquels les prestations minimales et les prestations sur les installations de service sont fournies. Elles peuvent être décomposées comme suit :

Détail des processus industriels autour desquels l'instruction est structurée

Processus		Contenu
Gestion de l'infrastructure	Accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure	<p>Ce processus couvre les sujets relatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à la compatibilité technique de l'accès des matériels roulants à l'infrastructure ferroviaire ; • aux conditions techniques de l'interopérabilité ; • aux conditions d'accès des personnels des entreprises aux emprises et aux sites de l'infrastructure et des installations de service ferroviaires.
	Répartition des capacités	<p>Ce processus consiste à structurer la capacité disponible et à gérer son allocation aux utilisateurs du réseau et à la maintenance du réseau. Ce processus couvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la structuration amont de la capacité ; • la pré-construction de l'horaire de service (construction d'un catalogue de sillons) ; • la construction de l'horaire de service (demandes et attributions de sillons) ; • l'adaptation de l'horaire de service (demandes et attributions modificatives de sillons) ; • la structuration et la planification des plages réservées aux travaux de maintenance et de régénération de l'infrastructure ; • le système incitatif favorisant la stabilité des capacités attribuées (système d'incitations réciproques).
	Gestion opérationnelle des circulations	<p>Ce processus correspond à la gestion opérationnelle en temps réel de l'utilisation effective des capacités de l'infrastructure accordées, en particulier la gestion opérationnelle des écarts entre l'utilisation planifiée des capacités et leur utilisation réelle. Ce processus couvre notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la gestion opérationnelle des situations dégradées (y compris les situations de crise) et la gestion opérationnelle de la réaffectation des capacités ; • le système incitatif d'amélioration de la performance de la gestion opérationnelle des circulations (SAP).
Exploitation des installations de service	Gestion de l'accès aux voies et aux installations de service et de leur utilisation	<p>Ce processus couvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les conditions opérationnelles d'accès aux installations de service et aux services qui y sont fournis, le cas échéant ; • les conditions commerciales et contractuelles d'accès aux installations de service et aux services qui y sont fournis, le cas échéant. <p>L'analyse de ce processus se fonde notamment sur l'analyse du respect des dispositions prévues par le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 relatif aux conditions non tarifaires d'accès aux installations de service.</p>

⁶ Certaines fonctions, telle la gestion opérationnelle des circulations (GOC), sont toutefois sous-traitées à SNCF Réseau.

2. ANALYSE

2.1. La sélection des sujets traités dans le présent avis est fondée sur le suivi des recommandations formulées dans les avis précédents et l'analyse des nouveautés introduites par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2023

12. Les sujets traités dans le présent avis correspondent soit (i) à des sujets pour lesquels l'Autorité a déjà émis, dans ses avis précédents, des recommandations qui n'ont pas été suivies par SNCF Réseau ou, au contraire, à des points qui ont été améliorés et qui requièrent une attention particulière (cas n°1), soit (ii) à des nouveautés introduites dans le cadre du DRR 2023 de SNCF Réseau (cas n°2), soit (iii) à des nouveaux sujets d'intérêt ne correspondant pas à des nouveautés introduites dans le DRR 2023 de SNCF Réseau (cas n°3).
13. L'instruction du DRR 2023 s'est notamment fondée, d'une part, sur 8 entretiens thématiques avec SNCF Réseau, afin d'actualiser le suivi des recommandations émises par l'Autorité dans ses avis précédents, d'autre part, sur des entretiens avec 15 acteurs du système ferroviaire (5 EF de transport de voyageurs⁷, 5 EF de transport de fret⁸, 4 associations⁹ et LISEA), afin d'orienter l'Autorité dans la sélection des sujets retenus dans le cadre du présent avis.
14. Le tableau ci-après détaille le taux de suivi des recommandations émises par l'Autorité dans son avis n° 2021-005 du 4 février 2021 et les sujets sélectionnés dans le cadre du présent avis.

⁷ Railcoop, RENFE, SNCF Voyageurs, Thalys et Trenitalia.

⁸ Captrain France, DB Cargo, Fret SNCF, Europorte et LINEAS.

⁹ L'AFRA, Régions de France, l'UTP et le syndicat des entrepreneurs de travaux de voies ferrées de France (SETVF).

Taux de suivi des recommandation et sélection des sujets dans le cadre du présent avis

Processus		Taux de suivi par SNCF Réseau des recommandations émises dans l'avis n° 2021-005	Sujets sélectionnés dans le cadre du présent avis
Gestion de l'infrastructure	Accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure	18 recommandations émises dont 76 % suivies par SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> • SNCF Réseau doit actualiser, compléter et améliorer le traitement des demandes d'organisation des essais sur le réseau ferroviaire (cas n°3). • La démarche de progrès engagée en ce qui concerne la vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure est à poursuivre (cas n°1). • La meilleure gestion des gabarits représente une opportunité pour SNCF Réseau de réduire les contraintes qui affectent la part du fret multimodal sur le réseau ferré national ainsi que le développement de la filière à l'échelle européenne (cas n°1). • Les conditions d'accès des personnels des EF aux installations ferroviaires sécurisées par badge manquent de transparence et restent potentiellement discriminatoires, sans aucune amélioration au fil des années par SNCF Réseau (cas n°1).
	Répartition des capacités	10 recommandations émises dont 20 % suivies par SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Des évolutions du processus de pré-construction de l'horaire de service semblent encore nécessaires dans le cadre de la libéralisation totale des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire (cas n°3) • SNCF Réseau introduit dans le DRR 2023 un nouveau mécanisme relatif aux ouvertures de lignes, gares et postes opaque et contraire aux principes de transparence et d'équité relatifs à l'accès des entreprises ferroviaire au réseau ferré national (cas n°2). • L'anticipation de la conception de l'horaire de service intégrée ligne-gare dès la phase de pré-construction mise en place dans le DRR 2023 est bienvenue (cas n°1).
	Gestion opérationnelle des circulations	6 recommandations émises dont 25 % suivies par SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> • L'arrêt de la modernisation des systèmes d'information retarde l'amélioration promise par SNCF Réseau concernant la performance de la gestion opérationnelle des circulations (cas n°2) • Les conditions de rectification des données relatives à la saisie de la composition des convois apparaissent inéquitables (cas n°3)
Exploitation des installations de service	Gestion de l'accès aux voies et aux installations de service et de leur utilisation	27 recommandations émises dont 7 % suivies par SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> • L'intégration en tant que prestation dans le DRR 2023 de la pratique courante et historique de remisage nocturne sur les voies en gare des matériels roulants de voyageurs constitue une avancée que SNCF Réseau devra toutefois ajuster et intégrer dans le périmètre des prestations régulées (cas n°2) • Les conditions d'accès aux installations de service exploitées par SNCF Réseau ne connaissent pas d'évolution significative (cas n°1).

2.2. L'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure

2.2.1. SNCF Réseau doit actualiser, compléter et améliorer le traitement des demandes d'organisation des essais sur le réseau ferroviaire

15. Afin de pouvoir circuler au sein d'un système ferroviaire, tout véhicule ferroviaire nouveau ou modifié doit disposer d'une autorisation par type de matériel roulant ou d'une autorisation de mise sur le marché délivrée par l'ERA (l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) ou l'établissement public de sécurité ferroviaire (ci-après « EPSF »)¹⁰ si le domaine d'utilisation des véhicules ferroviaires concernés est limité au système ferroviaire français. Pour ce faire, il est souvent nécessaire que des essais en ligne sur le réseau ferroviaire soient réalisés, via des circulations dites « dérogatoires ».
16. Le gestionnaire d'infrastructure accorde un accès à son réseau aux demandeurs pour la réalisation des essais en suivant le processus et les exigences définis dans le document d'exploitation RFN-CG-MR 03H-01-n°001 intitulé « *circulations dérogatoires* » qu'il produit et publie. Ces circulations dérogatoires doivent faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF.
17. L'Autorité constate que les modalités, les prérequis et les délais relatifs à l'obtention de l'autorisation temporaire à des fins d'essais et de catégories d'essais auprès du gestionnaire d'infrastructure n'ont pas été actualisés. En effet, le document technique de SNCF Réseau intitulé « *circulations dérogatoires* » susmentionné date de juin 2017 et ne prend pas en compte les évolutions récentes du cadre juridique national, en particulier celles introduites par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (articles 154 et 155) et par l'arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais¹¹. L'Autorité recommande donc son actualisation d'ici juin 2022 au plus tard.
18. En outre, l'Autorité avait relevé, dans son avis n°2021-005 du 4 février 2021, que la liste des infrastructures faisant l'objet de projets de modernisation du réseau cités dans le DRR n'était pas exhaustive¹² et qu'aucun calendrier d'avancement de ces projets n'avait été publié, alors qu'ils sont dimensionnants pour tous les opérateurs ferroviaires s'agissant de l'équipement de leur matériel roulant – en particulier pour ce qui concerne les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation embarqués à bord des trains – et de la réalisation des essais y afférents. L'Autorité recommande par conséquent à SNCF Réseau de préciser ces informations manquantes.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
1	Préciser dans le DRR, pour chaque mise en service de nouvelles installations sur l'infrastructure qui impliquent un rétrofit du matériel roulant, les périodes envisagées de mise à disposition des infrastructures pour les essais du matériel roulant.	Chantiers incontournables à réaliser à court terme
2	Publier la version actualisée du document technique « <i>circulations dérogatoires</i> » d'ici juin 2022.	

¹⁰ Par exemple : nouveau matériel apte à la grande vitesse, nouvel engin moteur, matériel moteur déjà existant mais équipé du bi-standard ERTMS/TVM en version 9.1.

¹¹ Ces textes réglementaires s'inscrivent dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, et prennent en compte le règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

¹² Exemple du barreau d'interconnexion Roissy-Picardie manquant où les entreprises ferroviaires devront, dans un premier temps, équiper leurs matériels roulants avec un sous-système bord de contrôle-commande et signalisation de classe B (TVM), puis, dans un second temps, avec un sous-système de classe A (ERTMS).

2.2.2. La démarche de progrès engagée en ce qui concerne la vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure est à poursuivre

19. Selon les dispositions du droit européen¹³, l'étude de la vérification de compatibilité d'un véhicule ferroviaire avec l'infrastructure incombe aux EF. Elle leur permet d'attester que les sections de ligne sur lesquelles la circulation d'un véhicule est envisagée présentent des caractéristiques réelles compatibles avec les caractéristiques techniques du véhicule¹⁴.
20. Pour ce faire, l'enjeu consiste à faciliter l'accès des EF aux informations descriptives de l'infrastructure, aux compétences nécessaires ainsi qu'à des prestataires qualifiés pour réaliser cette étude de vérification de compatibilité, afin de leur permettre de mettre en œuvre tous les services ferroviaires via les itinéraires et dessertes souhaités.
21. Afin de vérifier la compatibilité de leur véhicule avec l'itinéraire, les EF se fondent sur le registre de l'infrastructure ferroviaire (ci-après « RINF ») qui constitue l'outil principal mis à leur disposition, sur les spécifications techniques d'interopérabilité ou sur toute autre information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure leur fournit gratuitement et dans un délai raisonnable, actuellement fixé à 15 jours par le DRR, lorsque certains items devant figurer dans ce registre n'existent pas ou sont incomplets.
22. Dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a constaté que SNCF Réseau a complété le RINF à hauteur de 97 %, ce qui atteste des progrès accomplis sur le sujet. Toutefois, outre la finalisation de la complétude du RINF¹⁵, SNCF Réseau doit encore progresser sur un certain nombre de sujets, notamment l'amélioration de la fiabilité des paramètres inscrits dans le RINF ou encore le dépassement fréquent du délai de réponse de 15 jours fixé par le DRR pour fournir les paramètres manquants aux EF¹⁶. Il convient également de mentionner l'indisponibilité de l'outil d'aide à l'évaluation de la compatibilité du matériel roulant censé être mis à disposition par l'ERA depuis plusieurs années, mais toujours en cours de développement.
23. Les EF qui font face à des difficultés pour effectuer la vérification de la compatibilité de leur matériel roulant avec l'infrastructure peuvent recourir à des prestations payantes fournies par SNCF Réseau pour les assister dans la réalisation des études requises pour effectuer cette vérification. Dans la mesure où, en France, seul SNCF Réseau fournit actuellement ce type de prestation, il importe que les conditions de fourniture de cette prestation soient les plus transparentes possibles et non discriminatoires. Pour ce type de prestation – non régulée –, SNCF Réseau pratique aujourd'hui un prix au kilomètre sur devis en fonction de trois paramètres : la catégorie de la ligne empruntée, le type de matériel et le nombre de kilomètres demandés. L'Autorité recommande d'améliorer encore la transparence sur le contenu des tâches permettant ensuite de mieux éclairer le volet tarifaire de cette prestation fournie aux demandeurs.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
3	Accroître la transparence de la tarification des prestations non régulées fournies par SNCF Réseau aux EF pour réaliser leurs études de compatibilité.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
4	Mettre en place une surveillance du bon fonctionnement du processus de vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire par un suivi systématique et des indicateurs permettant de rendre compte, s'agissant des données inscrites dans le RINF, de leur disponibilité, de leur fiabilité, de la réactivité de SNCF Réseau, etc.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

¹³ Article 23 de la directive 2016/797/UE.

¹⁴ Selon la directive (UE) 2016/797 article 23.

¹⁵ Il manque encore 8 paramètres au RINF pour être complet : accélération autorisée à hauteur des passages à niveau, existence de règles et de restrictions de nature strictement locale, documents relatifs aux règles ou restrictions de nature strictement locale disponibles auprès du GI, pentes et rampes des voies de garage si dépassement du seuil STI, courant maximal à l'arrêt sur voies de service en courant continu, identité du système d'information géographique RTE.

¹⁶ Allant de cinquante jours à plus de trois mois (pour certains cas particuliers).

2.2.3. La meilleure gestion des gabarits représente une opportunité pour SNCF Réseau de réduire les contraintes qui affectent la part du fret multimodal sur le réseau ferré national ainsi que le développement de la filière à l'échelle européenne

24. Les services d'autoroutes ferroviaires et de transport combiné rail-route de fret font face de manière récurrente, depuis de nombreuses années, à une connaissance insuffisante et/ou à un problème d'adaptation du gabarit de l'infrastructure ferroviaire aux dimensions spécifiques des convois ferroviaires, en particulier pour ce qui concerne la hauteur des convois lors du passage dans les tunnels. Ce sujet représente un enjeu important pour le développement de la filière des autoroutes ferroviaires et du transport combiné de marchandises. Le gabarit de l'infrastructure doit être mis en cohérence avec les évolutions du marché et les itinéraires fret du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) pour améliorer les services et les dessertes.
25. La relance du fret ferroviaire et, plus généralement, son développement se fondent en grande partie sur les autoroutes ferroviaires et le transport combiné représenté par les transports de conteneurs et, plus récemment, de remorques préhensibles, en plein essor¹⁷ (gabarit dit « P400 » correspondant au gabarit GB1¹⁸).
26. Le réseau ferroviaire français est l'un des plus en retard en Europe dans ce domaine alors que le développement du transport combiné pourrait permettre une utilisation plus intensive des deux principaux corridors de Fret européens (ci-après « RFC ») traversant la France (RFC 4 Atlantic et RFC 6 North-Sea-Med).
27. Pour plus de transparence et de performance l'Autorité recommande à SNCF Réseau :
- de publier (en prévoyant, à tout le moins, une mise à jour annuelle) une cartographie des itinéraires répondant au gabarit P400 ;
 - de se saisir pleinement du programme de mesures présenté dans le cadre de la *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, publiée par le ministère chargé des transports en septembre 2021, en prenant des engagements publics sur les échéanciers de mise au gabarit.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
5	Publier une cartographie des itinéraires répondant au gabarit P400.	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
6	Établir un échéancier permettant un suivi qualitatif de l'ensemble des actions menées et leur rattachement à la <i>Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire</i> et informer régulièrement et de façon transparente sur l'avancement des actions dans le cadre du groupe de travail « gabarit » du COOPERE.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

2.2.4. Les conditions d'accès des personnels des entreprises ferroviaires aux installations ferroviaires sécurisées par badge manquent toujours de transparence et restent potentiellement discriminatoires, sans aucune amélioration au fil des années par SNCF Réseau

28. La détention d'un badge « CANIF » (Contrôle d'accès national interopérable ferroviaire) est une mesure de sûreté liée à la sécurisation des sites et activités qui y sont déployées sur l'ensemble

¹⁷ Représentant en 2020, malgré la crise sanitaire, 38 % des tonnes.km, avec une progression de 5,7 % par rapport à 2019, quand le transport de fret conventionnel poursuit sa baisse (-12,2 %) (Source : *Le marché français du transport ferroviaire en 2020 de l'ART*).

¹⁸ Permettant le transport de conteneurs de grandes dimensions et remorques routières.

de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service. Il est délivré nominativement à toutes les EF (historiques comme alternatives) qui en font la demande auprès de SNCF Réseau¹⁹.

29. L'Autorité a déjà souligné, à plusieurs reprises, (i) le manque de transparence et d'équité de la procédure d'attribution de ces badges, dont les délais de délivrance sont particulièrement longs, (ii) le défaut de traçabilité et d'indicateurs relatifs aux demandes de badges, ainsi que (iii) l'absence de mise à jour de la liste des sites dont l'accès nécessite de disposer de ces badges. Sur ces trois points, les évolutions proposées par SNCF Réseau sont insuffisantes.
30. En outre, s'agissant de l'abaissement du délai d'obtention des badges définitifs de six à trois semaines, SNCF Réseau n'a que partiellement suivi la recommandation de l'Autorité. Si le délai de traitement moyen semble avoir été abaissé, il ne concerne que les badges dits temporaires, non nominatifs, et par conséquent non conformes aux dispositions citées en annexe 3.2.3 du DRR, ce qui pose des problèmes de sûreté sur ces sites.
31. Enfin, concernant l'absence de mise à jour régulière de la liste des sites concernés par la prestation CANIF, l'Autorité ne peut que constater une nouvelle fois l'absence de prise en compte de cette recommandation par SNCF Réseau²⁰.
32. En tout état de cause, et plus fondamentalement, la procédure d'attribution des badges CANIF reste discriminatoire et inéquitable vis-à-vis des opérateurs alternatifs dès lors que les agents de l'opérateur historique (à l'exception de quelques filiales dites de « fret ») en sont purement et simplement dispensés, leur badge professionnel interne au groupe SNCF, dénommé « pass Camillon », permettant d'accéder aux sites concernés avec des délais d'activation beaucoup plus rapides²¹.
33. L'Autorité considère donc que cet avantage doit disparaître au profit d'un seul et unique canal de distribution des badges et d'un type de badge commun à l'ensemble des EF, historiques ou non. En effet, les bénéfices attendus de l'ouverture à la concurrence ne pourront se concrétiser qu'à la condition que les opérateurs ferroviaires puissent disposer, dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires, d'accès sécurisés au réseau ferré national. SNCF Réseau n'ayant que très partiellement suivi les recommandations émises par l'Autorité, celle-ci ouvrira, au cours de l'année 2022, une procédure sur le fondement des articles L. 1264-1 et suivants du code des transports, afin de lever rapidement cette barrière administrative à l'accès au réseau au bénéfice de l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
7	Mettre en place au plus vite une meilleure remontée d'informations sur les nouveaux sites locaux équipés d'un accès par badge CANIF vers la direction générale à des fins de communication à tous les opérateurs via le portail clients et services de SNCF Réseau.	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
8	Procéder au plus vite à une remise à plat de la procédure de délivrance des badges CANIF pour la rendre plus performante.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
9	Mettre en place un badge unique commun à toutes les EF (y compris celles du groupe SNCF) géré par SNCF Réseau.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

¹⁹ Chapitre 3.2.6 du DRR.

²⁰ Durant l'instruction l'Autorité a pu constater que des sites tels ceux d'Achères ou encore des Laumes-Alésia ne sont toujours pas répertoriés dans la liste des sites concernés.

²¹ Durant son instruction et ses visites de terrain, l'Autorité a pu constater des activations quasi instantanées pour des agents de l'EF SNCF Voyageurs, sans respect de la procédure citée dans le DRR.

2.3. Le processus d'allocation des capacités

2.3.1. Des évolutions du processus de pré-construction de l'horaire de service semblent encore nécessaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire

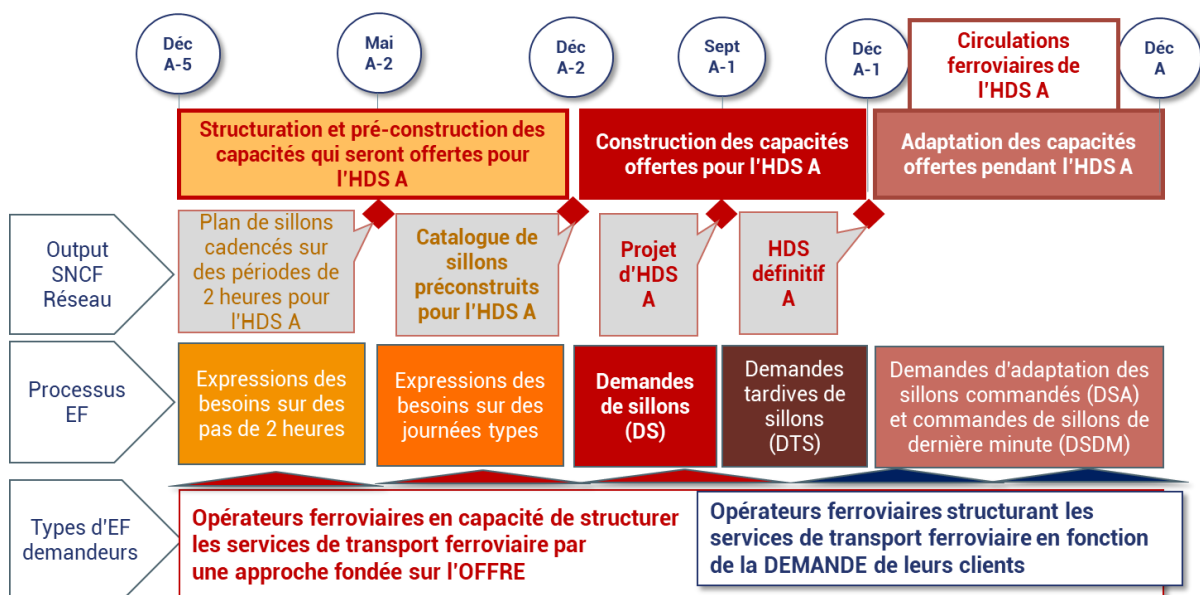
34. La pré-construction de l'horaire de service correspond à une phase de préparation amont par SNCF Réseau de l'horaire de service (du mois de mai de l'année A-2 au mois de décembre de l'année A-2). À l'issue de cette phase, SNCF Réseau publie notamment le catalogue des sillons préconstruits pour l'horaire de service de l'année A. Cette phase de pré-construction, durant laquelle la commande de sillons n'est pas encore possible, s'insère ainsi entre :

- la phase de structuration de l'horaire de service (de l'année A-5 au mois de mai de l'année A-2) des trames horaires de sillons cadencés en fréquences de dessertes ; et
- la construction de l'horaire de service (du mois de décembre de l'année A-2 au mois de septembre de l'année A-1) complète et détaillée (jour par jour en France), phase à partir de laquelle les EF commandent effectivement des sillons.

Durant cette phase, SNCF Réseau :

- recueille les besoins de circulation pour un jour ouvrable type ;
- les complète des besoins du marché aval, non spécifiquement identifiés à ce stade par les candidats ;
- les apparie à des sillons de la trame cadencée lorsque cela est possible et, dans le cas contraire, crée des sillons préconstruits hors trame ;
- coordonne les besoins lorsqu'un conflit d'utilisation du réseau se fait jour.

Le processus de répartition des capacités



HDS : Horaire de service

35. Ce processus, malgré son existence ancienne et connue de tous les acteurs, reste perfectible, notamment en ce qu'il aboutit à un catalogue de sillons préconstruits qui, selon les éléments recueillis dans le cadre de l'instruction – en particulier lors des entretiens avec les entreprises ferroviaires – n'intègre, contrairement à ce qui est prévu dans le DRR publié par SNCF Réseau, ni les jours d'exclusion pour travaux, ni les périodes d'ouverture des lignes, des gares et des postes nécessaires à leur utilisation, pourtant indispensables à la bonne programmation et réalisation des services ferroviaires.
36. L'autorité recommande donc à SNCF Réseau (i) de s'assurer de l'ouverture des lignes, des gares et des postes nécessaires à la circulation de l'ensemble des sillons proposés à l'issue de la pré-construction, (ii) d'informer les candidats des jours d'incompatibilité avec les capacités-travaux et les ouvertures de postes prévues à l'ouverture des commandes en construction, et (iii) de s'engager, sans surcoût, à tenir ces postes lorsque ces sillons sont revendiqués en construction.
37. De surcroît, la pré-construction se concentrant sur l'horaire d'un jour ouvrable type, elle ne tient pas compte de la variabilité hebdomadaire des plans de transport des opérateurs de services conventionnés ou librement organisés de transport de voyageurs, ni des attentes particulières des opérateurs de fret ferroviaire.
38. L'Autorité recommande donc également à SNCF Réseau, afin de mieux prendre en compte (i) la variabilité des besoins des opérateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, (ii) l'intervention croissante des autorités organisatrices de transports (AOT) et (iii) un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire, d'étendre la pré-construction d'un jour ouvrable de base à une semaine de base²², voire de reconsidérer plus globalement, dans ce même cadre, les phases amont du processus capacitaire, la structuration et la pré-construction.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
10	S'assurer de l'ouverture des postes des lignes et des gares nécessaires à l'utilisation de l'ensemble des sillons proposés à l'issue de la pré-construction, informer les candidats des jours d'incompatibilité avec les capacités-travaux et les ouvertures de postes prévues à l'ouverture des commandes en construction, et s'engager sans surcoût à tenir ces postes lorsque ces sillons sont revendiqués en construction	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
11	Préconstruire une semaine type au lieu d'un jour ouvrable type, afin d'inclure davantage la variabilité hebdomadaire des services les plus réguliers de transport de voyageurs et de marchandises	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement
12	Reconsidérer plus globalement les phases amont du processus capacitaire dans le cadre de la libéralisation totale des services de transport de voyageurs, de l'intervention croissante des autorités organisatrices de transport et d'un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

2.3.2. Le nouveau mécanisme relatif aux ouvertures de lignes, gares et postes introduit dans le DRR 2023 par SNCF Réseau est opaque et contraire aux principes de transparence et d'équité relatifs à l'accès des entreprises ferroviaire au réseau ferré national

39. SNCF Réseau a inséré, dans le DRR 2023, une nouvelle disposition qui introduit la possibilité d'un mécanisme de prise de garanties, via un contrat *ad hoc* conclu entre SNCF Réseau et une EF dans le cas où cette dernière, exprimant un besoin relatif à des sillons nécessitant des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes d'aiguillage, ne réaliserait pas les circulations afférentes à ces sillons. Cette disposition est formulée comme suit dans le DRR 2023 : « Par ailleurs, si le sillon demandé est incompatible avec le régime d'ouverture des lignes, [...], des

²² Ce point avait déjà fait l'objet d'une recommandation (n° 51) dans le cadre de l'avis n° 2021-005 du 4 février 2021.

sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être attribués. Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes [...] peuvent aussi dans certains cas faire l'objet d'ajustements afin de permettre le tracé et l'attribution de sillons, si cela est techniquement faisable et est jugé pertinent d'un point de vue économique et organisationnel. Dans les cas où SNCF Réseau finance des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes pour répondre au(x) sillon(s) demandé(s) et où les circulations du(es) demandeur(s) concerné(s) ne se matérialiseraient finalement pas, SNCF Réseau pourra exiger de leur part la prise en charge de tout ou partie des coûts supplémentaires engagés, dont les modalités seront définies dans un contrat ad hoc ».

40. L'Autorité comprend que, par un tel mécanisme, SNCF Réseau se réserve la possibilité, par le biais d'un contrat *ad hoc*, de mettre à la charge des EF tout ou partie des coûts supplémentaires engagés pour répondre aux demandes de sillons, émises au stade de la construction de l'horaire de service et nécessitant des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes dans le cas où les circulations du demandeur concerné ne se matérialiseraient finalement pas.
41. En l'état, ce mécanisme apparaît très opaque, tant dans son principe que dans ses modalités d'application. Ainsi, le DRR n'indique ni les critères objectifs d'application de ce mécanisme, ni ses modalités de mise en œuvre, à travers un « *contrat ad hoc* ». Plus fondamentalement, il laisse à penser que l'application du mécanisme est à l'entière discrétion de SNCF Réseau, de même que ses modalités d'application. Concrètement, SNCF Réseau pourrait choisir de n'appliquer le mécanisme qu'à certains demandeurs de sillons et non à d'autres dans des situations identiques ou analogues, ou appliquer le mécanisme de manière différenciée.
42. Sans même avoir à se prononcer sur la qualification tarifaire ou non tarifaire de ce mécanisme, l'Autorité ne peut, à ce stade, et du seul fait de son opacité, que constater qu'il contrevient au droit d'accès des EF à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires, au sens de l'article L. 2122-9 du code des transports.
43. En conséquence, l'Autorité réserve sa position quant aux suites à donner en ce qui concerne son application, au regard des investigations et analyses complémentaires qu'elle mènera ultérieurement en application des dispositions des articles L. 1264-1 et suivants du code des transports. En tout état de cause, sans préjuger de ces suites, l'Autorité demande à SNCF Réseau d'annexer dans les plus brefs délais le modèle de contrat ainsi qu'un compte-rendu de son exécution annuelle.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
13	Annexer dans les plus brefs délais le modèle de contrat ainsi qu'un compte-rendu de son exécution annuelle.	Chantier incontournable à réaliser à court terme

2.3.3. L'anticipation de la conception de l'horaire de service intégrée ligne-gare dès la phase de pré-construction mise en place dans le DRR 2023 est bienvenue

44. Jusqu'à présent, le processus de structuration et de répartition des capacités sur le réseau ferroviaire souffrait d'un décalage temporel entre la structuration et la répartition des sillons sur les segments du réseau ferroviaire (en ligne) et l'allocation des voies aux trains dans les gares de voyageurs, qui était effectuée plus tardivement dans le processus. SNCF Réseau opère actuellement une évolution du processus en vue de renforcer l'intégration entre l'allocation des capacités en ligne et l'allocation des capacités dans les gares de voyageurs.

45. Cette conception horaire intégrée ligne-gare renvoie, pour chacune des phases de production de l'horaire de service, à la bonne prise en compte des conséquences, dans le graphique des sillons en ligne (GET²³) et dans le graphique d'occupation des voies en gares (GOV²⁴), des prévisions d'utilisation des rames en ligne et des entrées et sorties des rames dans les roulements auxquels elles sont affectées, qui sont faites par une EF pour satisfaire son plan de transport.
46. L'anticipation, dès la phase de pré-construction, de l'intégration ligne-gare, réalisée jusqu'à présent à compter de la phase de construction, est, dans son principe, une bonne initiative de SNCF Réseau, qui permettra de répondre à des enjeux d'efficacité et de performance, tant pour ce qui concerne l'utilisation effective et optimale du réseau ferroviaire que pour l'optimisation du roulement des matériels roulants.
47. L'Autorité estime que l'intégration ligne-gare dès la phase de pré-construction sera d'autant plus pertinente que la pré-construction sera effectuée pour une semaine-type, ce qui renforce sa recommandation précédente d'étendre la pré-construction d'un jour ouvrable de base à une semaine de base.

2.4. La gestion opérationnelle des circulations

2.4.1. L'arrêt de la modernisation des systèmes d'information retarde l'amélioration promise par SNCF Réseau concernant la performance de la gestion opérationnelle des circulations

48. La gestion opérationnelle des circulations (ci-après « GOC »), processus suivant la structuration et la répartition des capacités sur le RFN à partir de J-1 17h00, repose sur une multitude de systèmes d'information²⁵ (ci-après « SI ») non proactifs, *i.e.* n'anticipant pas les potentiels problèmes de circulation et, par conséquent, les manœuvres de régulation à réaliser par les opérateurs de régulation de SNCF Réseau (ci-après « les régulateurs »), et souvent obsolètes.
49. Cette situation ne favorise pas la prise de décisions efficaces et transparentes pour le système ferroviaire, du fait de SI qui ne facilitent pas l'anticipation dans le cadre de la résolution des conflits, et peut conduire à affaiblir la pertinence des décisions prises par SNCF Réseau pour résoudre les situations de circulations dégradées.
50. Afin d'améliorer la situation, SNCF Réseau a lancé, en 2017, le programme de modernisation de la GOC, dénommé « GOC 2.0 » dont les principaux objectifs consistaient à (i) assurer une détection des conflits potentiels, (ii) effectuer des simulations de situations perturbées et (iii) fournir des propositions de réordonnancement des circulations en cas de situations perturbées.
51. Ce programme de modernisation devait entrer en phase de test en 2021 et, après retour d'expérience, se généraliser au fur et à mesure sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Toutefois, SNCF Réseau a indiqué qu'en raison de coûts estimés trop élevés, différents programmes d'exploitation de systèmes d'information ont été suspendus, à la suite d'un arbitrage au sein de SNCF Réseau, dont le programme de modernisation de la GOC.

²³ Graphique espace-temps d'occupation des cantons par les convois en lignes : y sont notamment pris en compte le type de rames, l'éventuel couplage entre rames, donc les performances et la longueur des convois.

²⁴ Graphique d'occupation des voies en gares, affectant les stationnements prévus aux différentes voies à quais, et pour les gares d'origine ou de destination, tenant compte des réutilisations ou des remisages du matériel roulant : y sont notamment pris en compte le type de rames, les éventuels couplages ou découplages entre rames, et donc la longueur nécessaire à quai, et les contraintes d'arrivée/départ en avant-gare.

²⁵ Plus d'une quinzaine.

52. En l'absence de SI modernisés, les agents de régulation des circulations agissent par conséquent toujours de manière autonome et doivent détecter par eux-mêmes les situations conflictuelles, les résoudre et prendre des décisions pouvant être différentes d'un régulateur à l'autre, sans assistance de systèmes d'informations. Cette situation affecte également la saisie, par les agents de régulation, des causes des retards²⁶, qui restent trop imprécises²⁷.
53. L'absence de possibilité de rejeu de situations perturbées dans le cadre de simulations constitue un frein à la modernisation de la GOC. Cette fonctionnalité importante permettrait d'analyser la pertinence des opérations réalisées par les agents de régulation des circulations et de bénéficier ainsi d'un retour d'expérience incontournable pour améliorer les gestes métiers et enrichir les formations des agents de régulation afin d'améliorer la performance globale du processus de GOC.
54. Pour l'ensemble de ces raisons, l'Autorité recommande :
- en premier lieu, de relancer la démarche de modernisation ou, à tout le moins, d'améliorer les systèmes d'information existants, en développant des fonctions proactives d'aide à la régulation des circulations, de traçabilité des actions de régulation et de rejeu ;
 - en deuxième lieu, de renforcer la formation des agents chargés de la régulation des circulations concernant la bonne application des règles liées à la GOC et de déployer rapidement des actions pédagogiques et de suivi auprès des agents chargés de la régulation des circulations afin que ces derniers s'approprient et puissent opérer une saisie fiable des causes de retard des trains.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/complexité
14	Renforcer la formation des régulateurs concernant la bonne application des règles	Chantier incontournable à réaliser à court terme
15	Relancer la démarche de modernisation des SI de gestion opérationnelle des circulations.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

2.4.2. Les conditions de rectification des données relatives à la saisie de la composition des convois apparaissent inévitables

55. Les entreprises ferroviaires doivent impérativement déclarer la composition des convois avant le départ du train dans un système d'information exploité par SNCF Réseau et dénommé DINAMIC²⁸. Les déclarations dans cet outil sont utilisées (i) dans le cadre de la GOC (par exemple : la longueur est utile pour le garage imprévu de convois afin de libérer les voies principales, etc.) et (ii) dans le cadre de la facturation des redevances d'usage de l'infrastructure et, singulièrement, de la redevance de circulation, qui dépend notamment du poids des convois.
56. Les conditions de rectification des données, le cas échéant, diffèrent selon que les EF déclarent leurs convois (i) dans leurs outils de production interne directement connectés au flux alimentant l'outil DINAMIC ou (ii) via l'interface en ligne DINAMIC, à partir de laquelle les EF ne peuvent pas rectifier une déclaration validée ni déclarer un convoi après départ.
57. Or, en cas d'absence de déclaration ou de déclaration erronée et, par conséquent, irrecevable, la plus haute classe de tonnage est retenue pour le calcul de la redevance de circulation pour le fret, générant une pénalité pour les convois n'appartenant pas à cette classe.

²⁶ Un retard doit être justifié dans le SI Bréhat au-delà de 5'59 par le régulateur chargé des trains dans sa zone de régulation subissant ce retard.

²⁷ La bonne conformité des saisies des causes de retard oscille entre 89 % et 91 % entre 2017 et 2021, sans évolutions notables.

²⁸ SI de SNCF Réseau permettant la déclaration de la composition réelle des trains de fret et voyageurs ainsi que la demande d'acceptation de non-conformité du train.

58. Les travaux d'instruction conduits dans le cadre du présent avis ont fait apparaître que la connexion directe au flux de données n'est, dans les faits, accessible aux EF que lorsque leur volume de circulation dépasse un niveau suffisant pour amortir les coûts fixes relativement élevés²⁹ des développements informatiques requis pour qu'elles puissent connecter directement leurs outils de production aux flux de données de l'outil DINAMIC.
59. L'Autorité recommande donc à SNCF Réseau de veiller à mettre en place des conditions de rectification des données dans les outils informatiques opérationnels inclus dans les prestations minimales qui soient équitables entre les opérateurs y accédant par flux de données ou au moyen d'autres interfaces.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
16	Mettre en place des conditions de rectification des données dans les outils informatiques opérationnels inclus dans les prestations minimales qui soient équitables, sinon égales, entre les opérateurs y accédant par flux de données ou au moyen d'autres interfaces.	Chantier de moyen terme à lancer à court terme

2.5. L'intégration, en tant que prestation, dans le DRR 2023, de la pratique courante et historique de garage de nuit sur les voies en gare des matériels voyageurs

60. Le garage³⁰ nocturne, sur les voies au sein des gares de voyageurs, de matériels roulants voyageurs, est une pratique ancienne et couramment usitée³¹ par SNCF Voyageurs, notamment dans les gares en impasse ou ayant des voies à quai non utilisées la nuit, puisque sans circulation voyageurs.
61. Jusqu'à présent, cette facilité autorisée par SNCF Réseau à l'EF SNCF Voyageurs ne figurait pas dans le DRR et était considérée par SNCF Réseau comme une tolérance ne faisant pas l'objet d'une prestation facturée. Cette faculté permet à l'EF qui en dispose, en l'occurrence SNCF Voyageurs, de bénéficier d'avantages dans le cadre de la production des services de transport (moindre nécessité de commander des accès aux voies de garage, réduction des mouvements techniques des matériels roulants avec commande et facturation de sillons, économies d'énergie de traction, économie de temps de conduite, etc.).
62. Pour l'horaire de service 2023, SNCF Réseau officialise ce service – qu'il qualifie de « remisage » – au point 4.2.7 ainsi qu'en annexe 5.4 du DRR³² et en ouvre la commercialisation au tarif forfaitaire de 89 euros par nuit et par voie utilisée. Il revient aux EF qui en bénéficient de procéder à la déclaration d'utilisation des voies affectées au garage de leurs rames entre minuit et cinq heures³³.
63. En premier lieu, l'Autorité estime que l'initiative de SNCF Réseau garantit plus de transparence, réduit la discrimination résultant de cette pratique et pourrait améliorer la possibilité, pour toutes les EF, d'accéder à des voies de garage. Toutefois, dans un contexte d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, les modalités de fourniture de cette prestation soulèvent plusieurs interrogations.

²⁹ L'interfaçage requiert plusieurs milliers d'euros d'ingénierie sur devis auprès de SNCF Réseau, qui assurera l'accompagnement de l'EF et la mise en place du flux.

³⁰ SNCF Réseau utilise le terme de remisage. Ce terme peut renvoyer à la notion de garage longue durée de matériels radiés ou en cours de radiation, par exemple. Dans la mesure où la prestation en jeu dans le présent avis concerne le stationnement temporaire de rames entre deux services commerciaux, le terme « garage » apparaît plus approprié.

³¹ Que ce soit dans les grandes gares parisiennes ou dans les gares de province.

³² DRR 2023 – V0 du 10 septembre 2021.

³³ De la même manière que pour l'occupation des voies des installations de service de SNCF Réseau hors gares voyageurs.

64. En deuxième lieu, l'Autorité constate que cette prestation de « remisage » en gare de voyageurs, selon la qualification qui lui est donnée par SNCF Réseau, est située, dans le DRR 2023, dans une catégorie nouvelle nommée « prestations diverses », ne relevant pas de la directive 2012/34/UE susvisée. Interrogé dans le cadre de l'instruction sur le sujet, SNCF Réseau a indiqué considérer que ni les dispositions relatives à l'accès et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (prestations minimales), ni celles afférentes à l'accès et à l'utilisation des installations de service ne sont applicables.
65. L'Autorité souligne qu'une telle prestation relève nécessairement de l'accès à l'infrastructure ferroviaire ou de l'accès aux installations de service et ne saurait être proposée par SNCF Réseau dans une catégorie de prestations *ad hoc*. Il en résulte que cette prestation doit se conformer à l'un ou l'autre des cadres de régulation afférents à l'accès à l'infrastructure ferroviaire ou à l'accès aux installations de service. En tout état de cause, SNCF Réseau doit prendre les dispositions nécessaires pour que cet accès soit équitable, transparent et non-discriminatoire.
66. Ainsi, l'Autorité note que le périmètre des gares concernées et des voies sur lesquelles cette prestation est proposée n'est pas défini dans le DRR 2023, ce qui méconnaît le principe de transparence et ne garantit pas aux candidats un accès équitable et non discriminatoire à cette prestation. En conséquence, l'Autorité considère que SNCF Réseau doit mettre en place un recueil des capacités accessibles par gare.
67. Par ailleurs, le système déclaratif d'utilisation mis en place par SNCF Réseau pour bénéficier de la prestation de « remisage » en gare, inefficace et source d'erreurs, doit être rapidement amélioré. L'Autorité sera vigilante à la mise en œuvre, par SNCF Réseau, de nouveaux moyens de contrôle d'utilisation des capacités, sur la base de systèmes d'information performants et fiables, d'ici le DRR 2024.
68. En dernier lieu, l'Autorité recommande l'amélioration de la procédure de coordination en cas de demandes concurrentes³⁴, qui n'est, en l'état, ni transparente ni équitable. En effet les critères définis pour résoudre les conflits d'attribution se fondent sur des éléments factuels, qui ne sont ni vérifiables ni quantifiables, et offrent une large marge d'interprétation non opposable à SNCF Réseau. Ainsi, SNCF Réseau devra rapidement définir des critères de coordination clairs, objectifs et pondérés.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
17	Rattacher la prestation de « remisage » en gare aux prestations minimales ou au périmètre des installations de service.	Chantiers incontournables à réaliser à court terme
18	Édicter et énoncer des critères de coordination clairs, objectifs et pondérés.	
19	Établir et publier un recueil des capacités accessibles par gare.	
20	Mettre en œuvre de nouveaux moyens de contrôle d'utilisation des capacités d'ici le DRR 2024.	

³⁴ « En cas de demandes concurrentes pour des besoins de remisage sur voies principales en gare de voyageurs, SNCF Réseau coordonne les demandes en concertant avec l'ensemble des demandeurs, avec l'objectif que chacun puisse travailler dans de bonnes conditions et en phase avec son marché. En cas de conflit résiduel, la priorité sera donnée aux trains pour lesquels le refus de remisage en gare aurait l'impact le plus fort sur l'exploitation ferroviaire locale (notamment en tenant compte des capacités de garage hors gares). »

2.6. L'accès aux installations de service exploitées par SNCF Réseau

69. SNCF Réseau exploite un linéaire d'environ 9 600 km de « *voies de service* », appellation générique utilisée par SNCF Réseau pour désigner une variété d'installations qui relèvent de deux cadres juridiques exclusifs l'un de l'autre, disposant chacun de conditions d'accès et de tarification bien distinctes :
- D'une part, les voies rattachées à l'infrastructure, dédiées aux besoins propres du gestionnaire d'infrastructure :
 - environ 1 500 km de voies affectées aux services de gestion des circulations, dites VGC, utilisées pour libérer les voies principales de certaines circulations en difficulté technique (pannes, incident, accident, etc.) ;
 - plus de 2 000 km de voies servant de base de travaux, qui permettent le remisage des engins de travaux et l'approvisionnement des chantiers en matériaux (ballast, rails, aiguilles, traverses...)
 - D'autre part, les voies des installations de service, commercialisables aux entreprises ferroviaires pour leur propres besoins :
 - environ 4 000 km de voies de garage et de triage, utilisées pour trier les wagons, « à plat » à l'aide d'un locotracteur ou « à la gravité » pour décomposer les rames à l'arrivée en plusieurs « coupons », puis former les trains au départ, c'est-à-dire reconstituer des rames complète en fonction de la destination de chaque wagon ainsi que stationner les trains entre deux services (remisage) ;
 - environ 150 km de voies dans les terminaux de marchandises, que sont les cours de marchandise et chantiers de transport combiné et qui servent de plateformes d'échanges dédiées aux opérations de manutention des marchandises entre trains et camions.
70. En premier lieu, l'Autorité rappelle que la bonne gestion des installations de service confiées à SNCF Réseau est essentielle pour l'efficacité et l'attractivité du mode ferroviaire en France. Les gares de triage et les voies de garage opérées par SNCF Réseau constituent notamment des nœuds de production essentiels des services de transport ferroviaire de fret et de voyageurs. Pour les transporteurs de fret, ces installations de service constituent le seul moyen permettant d'effectuer efficacement les opérations de triage nécessaires à la desserte fine du territoire et à la massification de leurs convois. Pour les transporteurs de voyageurs, les capacités de stationnement offertes par SNCF Réseau sont la seule alternative à l'opérateur historique.
71. En deuxième lieu, s'agissant des dispositions du DRR 2023 relatives aux installations de service de SNCF Réseau (chapitre 7 et annexes rattachées), l'Autorité constate que les versions 2023 et 2022 modifiée du DRR ne présentent pas de nouveautés ou d'aménagements significatifs par rapport à ses versions antérieures. Dans le cadre de l'élaboration du présent avis, l'Autorité a demandé à SNCF Réseau de rendre compte des actions entreprises relativement à chacune des 27 recommandations formulées par l'Autorité dans son dernier avis sur le DRR (avis n° 2021-005 du 4 février 2021 susvisé).
72. Il ressort du suivi de l'exécution de ces recommandations, dont la liste est disponible en annexe du présent avis, que seulement 7 % d'entre elles ont fait l'objet d'un traitement pleinement satisfaisant³⁵. Au vu de ce taux très faible, l'Autorité invite SNCF Réseau à endosser plus activement son rôle d'exploitant d'installations de service en confiant la gestion de ce dossier stratégique au plus haut niveau de l'entreprise.

³⁵ L'Autorité considère que les suites données sont satisfaisantes pour 2 des 27 recommandations (7%), partiellement satisfaisantes pour 4 items (15%) et non satisfaisantes pour le reliquat de 21 items (78%).

73. Si l'Autorité reconnaît que certaines recommandations ne peuvent être mises en œuvre immédiatement, elle demande à SNCF Réseau d'assortir chacune des actions d'un calendrier de réalisation engageant et d'indicateurs permettant d'en suivre objectivement la mise en œuvre et d'en mesurer les effets au regard de l'objectif initialement poursuivi.
74. De façon générale, l'Autorité recommande fortement à SNCF Réseau, au regard de son rôle de premier exploitant d'installations de service en France, de s'investir davantage dans la bonne prise en compte des attentes des acteurs du secteur, en commençant par mettre en œuvre les 27 recommandations formulées dans le cadre de l'avis n° 2021-005 du 4 février 2021 susvisé dont la liste est reprise en annexe au présent avis.

Synthèse des recommandations

N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
21	Poursuivre la mise en œuvre des 27 recommandations relatives aux installations de service formulées dans le cadre de l'avis n° 2021-005 du 4 février 2021 en définissant, pour chacune, un calendrier de réalisation engageant et des indicateurs permettant d'en suivre objectivement la mise en œuvre.	Chantier incontournable à réaliser à court terme

3. SYNTHÈSE

L'Autorité adresse à SNCF Réseau les 21 recommandations introduites *supra*, également regroupées dans le tableau de synthèse et la matrice ci-après.

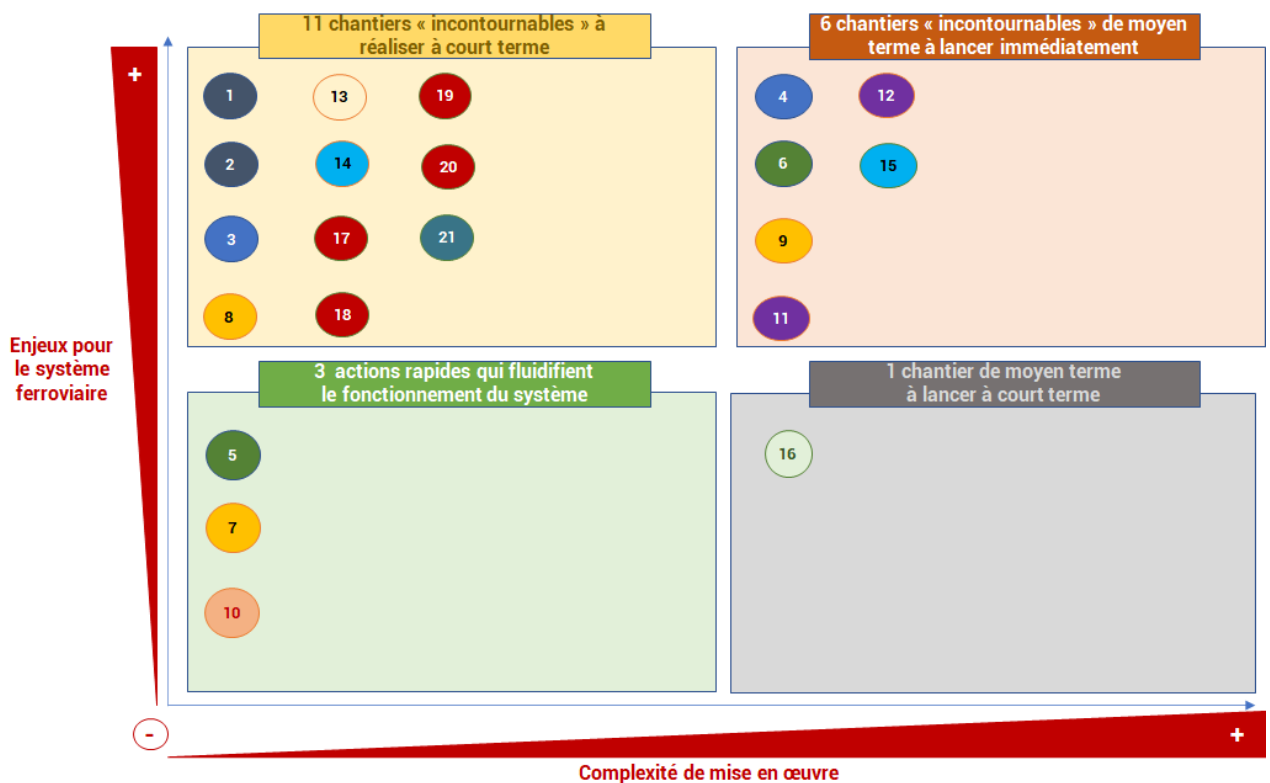
Tableau de synthèse des 21 recommandations

Constat relevé dans l'avis	N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
SNCF Réseau doit actualiser, compléter et améliorer le traitement des demandes d'organisation des essais sur le réseau ferroviaire	1	Préciser dans le DRR, pour chaque mise en service de nouvelles installations sur l'infrastructure qui impliquent un rétrofit du matériel roulant, les périodes envisagées de mise à disposition des infrastructures pour les essais du matériel roulant.	Chantiers incontournables à réaliser à court terme
	2	Publier la version actualisée du document technique « circulations dérogatoires » d'ici juin 2022.	
La démarche de progrès engagée en ce qui concerne la vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure est à poursuivre	3	Accroître la transparence de la tarification des prestations non régulées fournies par SNCF Réseau aux EF pour réaliser leurs études de compatibilité.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
	4	Mettre en place une surveillance du bon fonctionnement du processus de vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'itinéraire par un suivi systématique et des indicateurs permettant de rendre compte, s'agissant des données inscrites dans le RINF, de leur disponibilité, de leur fiabilité, de la réactivité de SNCF Réseau, etc.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement
La meilleure gestion des gabarits représente une opportunité, pour SNCF Réseau, de réduire les contraintes qui affectent la part du fret multimodal sur le réseau ferré national ainsi que le développement de la filière à l'échelle européenne	5	Publier une cartographie des itinéraires répondant au gabarit P400.	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
	6	Établir un échéancier permettant un suivi qualitatif de l'ensemble des actions menées et leur rattachement à la <i>Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire</i> et rendre public l'avancement des actions dans le cadre du groupe de travail « gabarit » du COOPERE.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement
Les conditions d'accès des personnels des entreprises ferroviaires aux installations ferroviaires sécurisées par badge manquent de transparence et restent potentiellement discriminatoires, sans aucune amélioration au fil des années par SNCF Réseau	7	Mettre en place au plus vite une meilleure remontée d'informations sur les nouveaux sites locaux équipés d'un accès par badge CANIF vers la direction générale à des fins de communication à tous les opérateurs via le portail clients et services de SNCF Réseau.	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
	8	Procéder au plus vite à une remise à plat de la procédure de délivrance des badges CANIF pour la rendre plus performante.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
	9	Mettre en place un badge unique commun à toutes les EF (y compris celles du groupe SNCF), géré par SNCF Réseau	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

Constat relevé dans l'avis	N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
Des évolutions du processus de pré-construction de l'horaire de service semblent encore nécessaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire	10	S'assurer de l'ouverture des lignes, des gares et des postes nécessaires à l'utilisation de l'ensemble des sillons proposés à l'issue de la pré-construction, informer les candidats des jours d'incompatibilité avec les capacités-travaux et les ouvertures de postes prévues à l'ouverture des commandes en construction, et s'engager, sans surcoût, à tenir ces postes lorsque ces sillons sont revendiqués en construction.	Action rapide qui fluidifie le fonctionnement du système
	11	Préconstruire à terme une semaine type au lieu d'un jour ouvrable type, afin d'inclure davantage la variabilité hebdomadaire des services les plus réguliers de transport de voyageurs et de marchandises.	Chantiers incontournables de moyen terme à lancer immédiatement
	12	Reconsidérer plus globalement les phases amont du processus capacitaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, de l'intervention croissante des autorités organisatrices de transports (AOT) et d'un besoin d'agilité accrue pour le fret ferroviaire.	
Le nouveau mécanisme relatif aux ouvertures de lignes, gares et postes mis en place dans le DRR 2023 est opaque et contraire aux principes de transparence et d'équité relatifs à l'accès des entreprises ferroviaire au réseau ferré national	13	Annexer dans les plus brefs délais le modèle de contrat ainsi qu'un compte-rendu de son exécution annuelle.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
L'arrêt de la modernisation des systèmes d'information retarde l'amélioration promise par SNCF Réseau concernant la performance de la gestion opérationnelle des circulations	14	Renforcer la formation des régulateurs concernant la bonne application des règles en matière de gestion opérationnelle des circulations.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
	15	Relancer la démarche de modernisation des SI de gestion opérationnelle des circulations.	Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement

Constat relevé dans l'avis	N°	Recommandation	Enjeux/Complexité
Les conditions de rectification des données relatives à la saisie de la composition des convois apparaissent inéquitables	16	Mettre en place des conditions de rectification des données dans les outils informatiques opérationnels inclus dans les prestations minimales qui soient équitables, sinon égales, entre les opérateurs y accédant par flux de données ou au moyen d'autres interfaces.	Chantier de moyen terme à lancer à court terme
L'intégration en tant que prestation dans le DRR 2023 de la pratique courante et historique de remisage nocturne sur les voies en gare des matériels voyageurs constitue une avancée que SNCF Réseau devra toutefois ajuster et intégrer dans le périmètre des prestations régulées	17	Rattacher la prestation de remisage en gare aux prestations minimales ou au périmètre des installations de service.	Chantier incontournable à réaliser à court terme
	18	Édicter et énoncer des critères de coordination clairs, objectifs et pondérés.	
	19	Établir et publier un recueil des capacités accessibles par gare.	
	20	Mettre en œuvre de nouveaux moyens de contrôle d'utilisation des capacités d'ici le DRR 2024.	
Les conditions d'accès aux installations de service exploitées par SNCF Réseau ne connaissent pas d'évolution significative	21	Poursuivre la mise en œuvre des 27 recommandations relatives aux installations de service formulées dans le cadre de l'avis n° 2021-005 du 4 février 2021 en définissant, pour chacune, un calendrier de réalisation engageant et des indicateurs permettant d'en suivre objectivement la mise en œuvre.	Chantier incontournable à réaliser à court terme

Matrice enjeux/complexité des 21 recommandations proposées



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 10 février 2022.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

ANNEXE N°1 – RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE SERVICE FORMULÉES DANS L'AVIS N° 2021-005 DU 4 FÉVRIER 2021

S'agissant de l'offre d'installations de service de SNCF Réseau, l'avis n° 2021-005 du 4 février 2021 relatif aux DRR 2022 et 2021 modifié formulait les 27 recommandations reprises *in extenso* ci-après selon leur numérotation originale reflétant le niveau de priorité alors retenu.

Recommandations de priorité haute (niveau 1)

- 13) *Concernant les consignes locales d'exploitation :*
- i. ne recourir aux consignes locales d'exploitation temporaires que dans le cas de « risque imminent pour la sécurité » et limiter leur durée à six mois ;*
 - ii. revoir le processus d'élaboration des consignes locales d'exploitation, qui est trop long et occasionne l'utilisation non-conforme de consignes temporaires ;*
 - iii. vérifier l'exactitude des cartouches de diffusion de l'intégralité des consignes locales d'exploitation temporaires et les rectifier ;*
 - iv. publier et diffuser toutes les consignes locales d'exploitation temporaires au travers de l'outil DOC. Explore.*
- 14) *Mettre à la disposition des candidats les demandes de capacités de voies de service formulées par les services de SNCF Réseau à des fins de travaux.*
- 15) *Mettre en place des indicateurs de performance pour les sites de voies de service, dès l'horaire de service 2022.*

Recommandations de priorité normale (niveau 2)

- 30) *S'agissant des sites de voies de service, mettre en œuvre le principe de découpage des blocs adopté, sans attendre l'émergence de demandes d'entreprises ferroviaires, en établissant dans les meilleurs délais une feuille de route fixant la liste des sites prioritaires retenus pour une mise à jour des consignes locales d'exploitation et en engageant ces mises à jour dès l'horaire de service 2021.*
- 31) *Poursuivre le travail de mise en qualité de la base de données des voies de service, tant en ce qui concerne son exhaustivité que sa précision, en s'assurant notamment de recenser toutes les voies susceptibles d'être commercialisées et seulement celles-ci.*
- 32) *Enrichir la base de données des voies de service, dans les plus brefs délais et au plus tard pour l'horaire de service 2022, d'un champ indiquant la destination première de chaque voie et l'installation de service à laquelle la voie se rattache.*
- 33) *Ajouter à la base de données des voies de service, un attribut mentionnant l'état de chaque voie et ses éventuelles conditions d'emploi particulières.*
- 34) *Compléter la base de données des voies de service en mentionnant, pour chaque voie, les fonctionnalités et équipements fixes accessibles au travers de conventions de mises à disposition.*
- 35) *Expliciter dans le DRR les conditions dans lesquelles les voies de service non-commercialisables en règle générale peuvent le devenir.*
- 36) *Compléter la section du DRR relative aux voies de service d'un logigramme illustrant les étapes de la procédure d'allocation de capacité pour usage courant.*
- 37) *Concernant l'allocation des capacités des terminaux de marchandises, expliciter, dans le DRR, le renvoi à la procédure prévue pour l'usage courant des voies de service.*

38) Limiter la durée des mises à disposition d'espaces industriels à l'horaire de service pour les situations n'impliquant pas d'investissement significatif de la part de l'attributaire.

39) Rapprocher le processus de mise à disposition d'espaces industriels pour une durée n'excédant pas la durée de l'horaire de service avec la procédure d'allocation applicable pour l'usage courant des voies de service.

40) Publier l'inventaire de toutes les mises à disposition d'emprises relevant du RFN (mises à disposition et autres droits d'occupation du RFN consentis antérieurement, y compris celles accordées au titre de l'usage spécifique) quel qu'en soit le support juridique, en détaillant les superficies et équipements concernés, leurs attributaires, ainsi que leur durées et échéances.

41) Compléter la vision industrielle exposée en matière de voies de service avec une évaluation du flux total de financement qui permettrait a minima de maintenir les capacités actuelles en voies de service, voire de les adapter aux futures évolutions de l'activité ferroviaire, en développant pour cela une vision prospective de la demande.

42) Mener une consultation spécifique aux voies de services proches des gares de voyageurs afin de questionner leurs modalités d'allocation et de les adapter au nouveau contexte d'exploitation concurrentiel.

43) Relativement aux installations de service, adopter une feuille de route en matière de digitalisation des processus administratifs et métiers cohérente avec l'état de l'art et les pratiques du secteur.

44) Simplifier et clarifier la chaîne contractuelle régissant l'accès et l'utilisation des installations de service.

45) Concernant les conditions contractuelles d'accès aux installations de service, clarifier la répartition des responsabilités entre les parties et des frais à leur charge.

46) Procéder à une consultation publique sur les documents contractuels-types applicables pour l'accès aux installations de service et tenir compte des positions exprimées dans les versions ultérieures de ces documents.

Recommandations de priorité basse (niveau 3)

54) S'agissant des sites de voies de service, réaliser un retour d'expérience sur les délais de mise en place et les avantages et inconvénients du nouveau principe de découpage des blocs « à la voie ».

55) Indiquer, dans la liste des sites de voies de service inutilisés depuis plus de deux ans, ceux disposant d'accès routiers.

56) Réaliser un retour d'expérience de la mise en œuvre de la nouvelle procédure d'allocation de voies de service en interrogeant les parties prenantes dans le cadre du COOPERE.

57) Mener sans délai un projet d'étude des comportements de réservation permettant de mettre en évidence d'éventuelles pratiques de préemption de voies de service.

58) Définir des critères transparents, objectifs et non-discriminatoires pour déterminer la durée des mises à disposition d'espaces industriels susceptibles d'aller au-delà de l'horaire de service pour permettre l'amortissement d'une installation nouvelle financée par l'attributaire.

59) Élaborer, en concertation avec les parties prenantes, un processus d'allocation de mises à disposition d'espaces industriels incluant un mécanisme de publicité et de sélection objectif tenant compte d'éventuels projets concurrents et de l'évolution probable de la demande annuelle de capacités de voies de service pour usage courant sur ce même site et sur toute la durée envisagée.

60) Rappeler dans le DRR, que tout attributaire d'une convention de mise à disposition d'espace industriel devient un exploitant d'installation de service et doit, de ce fait, publier une offre de référence et se conformer à la réglementation applicable en matière d'accès et de tarification.

ANNEXE N°2 – TABLE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

CANIF	Contrôle d'accès national interopérable ferroviaire
COOPERE	Comité des opérateurs du réseau, instance de concertation de SNCF Réseau
DRL	Document de référence de la LGV SEA
DRR	Document de référence du réseau
EF	Entreprise ferroviaire
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
GET	Graphique espace-temps
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GOC	Gestion opérationnelle des circulations
GOV	Graphique d'occupation des voies
HDS	Horaire de service (annuel)
LGV	Ligne à grande vitesse
LGV SEA	Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux)
LISEA	Société concessionnaire de la LGV SEA
RFC	<i>Rail freight corridor</i> , corridor de fret européen
RFN	Réseau ferré national
RNE	<i>Rail Net Europe</i> , association européenne des GI et autorités d'allocation des capacités
SAP	Système d'amélioration des performances
SI	Système d'information
UTI	Unité de transport intermodal
RINF	Registre de l'infrastructure ferroviaire