

Avis n° 2024-009 du 1^{er} février 2024

relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 modifié et 2025

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 le règlement (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;

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 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 la décision n° 2022-059 du 28 juillet 2022 portant règlement des différends opposant Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail à SNCF Réseau concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation ;

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, n° 2021-005 du 4 février 2021, n° 2022-011 du 10 février 2022 et n° 2023-010 du 9 février 2023 portant respectivement sur les documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024 ;

Vu le « *Document de référence du réseau ferré national relatif à l'horaire de service 2025 – Version 1* » et le « *Document de référence du réseau ferré national modifié relatif à l'horaire de service 2024 – Version 8* » publiés sur le site de SNCF Réseau le 7 décembre 2023 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu le président-directeur général de la société SNCF Réseau le 25 janvier 2024 ;

Le collège en ayant délibéré le 1^{er} février 2024 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

RÉSUMÉ¹

L'avis motivé sur le document de référence du réseau permet à l'Autorité de restituer, une fois par an, ses analyses générales relatives aux conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service exploités par SNCF Réseau. Il s'agit de :

- suivre la mise en œuvre des recommandations et des injonctions de l'Autorité ;
- évaluer la performance et la qualité de service de SNCF Réseau ; et
- identifier les éventuels freins à l'entrée de nouveaux opérateurs ainsi que de potentielles situations discriminatoires.

En premier lieu, le suivi des recommandations et des injonctions de l'Autorité met en lumière les avancées contrastées de SNCF Réseau. Si le gestionnaire d'infrastructure met en œuvre les trois quarts des recommandations de l'avis motivé du 9 février 2023, en nette progression par rapport aux avis motivés précédents, l'Autorité relève une inexécution partielle de sa décision du 28 juillet 2022, sept injonctions n'apparaissant pas pleinement mises en œuvre par SNCF Réseau. À cet égard, l'Autorité rappelle que le non-respect, dans les délais requis, d'une décision de règlement de différend est susceptible d'être sanctionné, en application de l'article L. 1264-7 du code des transports.

En second lieu, l'analyse des conditions opérationnelles d'accès au réseau conduit l'Autorité à formuler 13 recommandations, qui peuvent être regroupées en deux grands ensembles.

D'une part, l'Autorité considère que le gestionnaire d'infrastructure pourrait se montrer plus « proactif » dans l'accompagnement des nouveaux entrants en mobilisant trois leviers à court terme :

- faciliter la mise en place d'accords-cadres de capacités qui sont essentiels pour assurer la visibilité nécessaire aux nouveaux entrants ;
- clarifier et accélérer les modalités de raccordement de sites tiers aux voies dont SNCF Réseau assure la gestion ; et
- simplifier les modalités d'accès et de tarification des systèmes d'information.

D'autre part, l'Autorité considère que le gestionnaire d'infrastructure pourrait revoir ses processus industriels pour améliorer la qualité du service rendu aux usagers.

- S'agissant du processus d'allocation des capacités : si les plans d'exploitation de référence vont dans le sens d'une allocation normative des capacités que l'Autorité appelle de ses vœux, la démarche devrait associer plus clairement les parties prenantes et ses apports en termes d'optimisation des capacités mériteraient d'être clairement objectivés.
- S'agissant des travaux d'infrastructure : il est indispensable que SNCF Réseau (i) s'engage afin de maîtriser les impacts des travaux sur les circulations commerciales dans le contexte de la « nouvelle donne ferroviaire » annoncée par la Première ministre le 24 février 2023, alors que l'empreinte capacitaire des travaux connaît une croissance forte depuis quelques années malgré la stagnation du volume d'investissements, et (ii) amplifie ses efforts en matière de concertation et d'information.
- S'agissant de l'exploitation ferroviaire : SNCF Réseau doit notamment capitaliser sur les retours d'expérience des périodes de mouvements sociaux de l'année 2023 pour fournir aux clients des informations plus précises et plus fiables avec un véritable soutien opérationnel et renforcer la performance et la résilience de l'exploitation ferroviaire, afin de minimiser l'impact des situations perturbées sur les circulations commerciales et préserver la compétitivité du mode ferroviaire.

¹ Ce résumé a un caractère strictement informatif. Il ne saurait se substituer aux motifs et conclusions développés ci-après, qui seuls font foi dans le cadre de la présente consultation.

Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE | 5 |
| 1.1. L'avis de l'Autorité porte sur les conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service exploitées par SNCF Réseau..... | 5 |
| 1.2. L'avis de l'Autorité sur le document de référence du réseau offre un cadre pour le suivi de la performance de SNCF Réseau | 7 |
| 1.2.1. Le travail d'instruction mené par l'Autorité s'articule autour des processus industriels du gestionnaire d'infrastructure..... | 7 |
| 1.2.2. L'Autorité recourt à des méthodes d'instruction diversifiées pour conduire ses analyses.. | 9 |
| 2. ANALYSE..... | 10 |
| 2.1. L'Autorité relève des améliorations dans la mise en œuvre de ses recommandations..... | 10 |
| 2.2. L'Autorité constate une mise en œuvre incomplète de sa décision de règlement de différend du 28 juillet 2022..... | 11 |
| 2.3. L'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure constitue un enjeu fondamental pour l'ouverture à la concurrence..... | 12 |
| 2.3.1. SNCF Réseau s'organise pour accueillir les nouveaux entrants et s'inscrit dans une démarche positive en matière d'accès au réseau..... | 12 |
| 2.3.2. Néanmoins SNCF Réseau pourrait se montrer plus proactif dans l'accompagnement des nouveaux entrants..... | 15 |
| 2.3.3. Les prestations offertes par SNCF Réseau dans les installations de service doivent être mieux définies..... | 18 |
| 2.4. SNCF Réseau a engagé des démarches d'évolutions du processus d'allocation des capacités, qui restent à approfondir..... | 19 |
| 2.4.1. L'introduction des « plans d'exploitation de référence » (PER) doit permettre de favoriser une allocation plus normative des capacités..... | 19 |
| 2.4.2. ... mais la démarche doit encore être améliorée et ses apports à l'optimisation des capacités disponibles démontrés..... | 21 |
| 2.4.3. Les performances de SNCF Réseau s'améliorent mais restent perfectibles pour les phases aval du processus d'allocation | 22 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 2.5. | Les travaux d'infrastructure constituent un enjeu majeur de qualité de service | 25 |
| 2.5.1. | Les travaux ont un impact très important et croissant sur la capacité commerciale | 25 |
| 2.5.2. | Les modalités de concertation et d'information sur les capacités réservées à des fins de travaux ne sont pas satisfaisantes | 27 |
| 2.6. | La qualité de service en matière d'exploitation demeure perfectible | 28 |
| 2.6.1. | Les programmes de régularité présentent des résultats encourageants et doivent être développés | 28 |
| 2.6.2. | L'année 2023 a été marquée par des mouvements sociaux très pénalisants pour le secteur qui doivent conduire SNCF Réseau à adapter ses processus de gestion en cas de situation dégradée | 29 |
| 2.6.3. | Le processus de réclamations demeure peu satisfaisant eu égard aux enjeux pour le marché aval | 31 |
| ANNEXE - SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS | | 33 |

1. CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE

1.1. L'avis de l'Autorité porte sur les conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service exploitées par SNCF Réseau

1. Le document de référence du réseau ferré national (ci-après « DRR ») est établi par SNCF Réseau en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret n° 2003-194 susvisé. Ces dispositions du droit national transposent la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Cette directive prévoit que les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des États membres publient un document de référence de leurs réseaux² dont le contenu est normalisé par l'association RailNet Europe (RNE)³. Ce document de référence constitue le document socle des conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service.
2. Le DRR établi par SNCF Réseau comprend un document principal de plus de 200 pages, organisé en sept chapitres⁴ et huit séries de documents annexes. SNCF Réseau a publié, le 7 décembre 2023, la version 1 du DRR relatif à l'horaire de service 2025⁵ (ci-après « DRR 2025 »), ainsi qu'une version 8 du DRR relatif à l'horaire de service 2024 (ci-après « DRR 2024 modifié »). Ces documents intègrent les éléments établis, d'une part, sous la responsabilité de SNCF Réseau, pour le réseau ferré national et les installations de service⁶ dont il assure la gestion ou l'exploitation, d'autre part, sous la responsabilité de la société LISEA, pour la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux⁷. Ils renvoient également aux éléments fournis par les autres exploitants d'installations de service reliées au réseau ferroviaire.
3. 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 ».

² 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 ».

³ 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), regroupe 38 membres de 30 pays européens et promeut 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.

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

⁵ La version 0 de ce document, correspondant au projet soumis à consultation, a été publiée le 1^{er} septembre 2023.

⁶ 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 triilage à la gravité), terminaux de marchandises (cours de marchandises et chantiers de transport combiné).

⁷ 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.

4. Il résulte de ces dispositions que, dans l'avis motivé qu'elle émet sur le DRR 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 de ce document et à identifier les risques éventuels de barrières à l'entrée. La fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national et des redevances relatives à l'accès aux installations de service ainsi qu'aux prestations qui y sont fournies 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 porte sur les DRR 2025 et 2024 modifié. Il s'inscrit dans un contexte marqué par :
 - l'ouverture effective à la concurrence de l'ensemble des services de transport ferroviaire de voyageurs avec, désormais, des circulations d'entreprises ferroviaires autres que l'opérateur historique (Trenitalia, Renfe), le développement de liaisons internationales en trains de nuit (ÖBB NightJet), des projets de nouveaux services librement organisés sur lignes à grande vitesse comme sur ligne classique (Midnight Train, Le Train, le Grand Tour, etc.) et l'exploitation, à compter du milieu de l'année 2025, de services conventionnés régionaux par un opérateur alternatif (Transdev en région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur) ;
 - des ambitions, inscrites dans la loi⁸, de doublement à l'horizon 2030 de la part modale du transport ferroviaire de marchandises ;
 - la perspective d'une augmentation significative des investissements dans l'infrastructure ferroviaire à la suite de la remise du rapport *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions* du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) le 24 février 2023⁹, afin d'assurer le renouvellement et la modernisation du réseau ferroviaire ;
 - la future actualisation, en 2024, du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, dans la perspective de laquelle l'Autorité a formulé huit recommandations dans sa décision n° 2024-002 du 18 janvier 2024.

Dans ce contexte, toutes les conditions doivent être réunies pour permettre aux entreprises ferroviaires ou candidats autorisés de bénéficier d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire au réseau et aux installations de service.

⁸ Article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

⁹ Cette augmentation significative des investissements a été annoncée par Elisabeth Borne, alors Première ministre, et confirmée dans la feuille de route du gouvernement du mercredi 26 avril 2023, intitulée *Les priorités du gouvernement pour une France plus indépendante et plus juste* (page 16).

1.2. L'avis de l'Autorité sur le document de référence du réseau offre un cadre pour le suivi de la performance de SNCF Réseau

1.2.1. Le travail d'instruction mené par l'Autorité s'articule autour des processus industriels du gestionnaire d'infrastructure

6. En vertu du I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé, le gestionnaire d'infrastructure¹⁰ fournit aux entreprises ferroviaires, de manière équitable, non discriminatoire et transparente, les prestations minimales suivantes :
 - le traitement des demandes de capacité, le droit d'utiliser les capacités attribuées et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des branchements et aiguilles du réseau ;
 - la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation, la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
 - le cas échéant, l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction ainsi que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.
7. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit, de la même manière, l'accès aux installations de service reliées au réseau ferroviaire et aux prestations qui y sont offertes.
8. Les prestations offertes sur l'infrastructure ferroviaire et les installations de service s'inscrivent dans les grands processus industriels du gestionnaire d'infrastructure, qui peuvent être décomposés comme suit :

¹⁰ SNCF Réseau pour le réseau ferroviaire français, à l'exception de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (LGV SEA) pour laquelle le concessionnaire LISEA est le gestionnaire d'infrastructure. Certaines fonctions sur la LGV SEA, telles que la gestion opérationnelle des circulations, sont toutefois sous-traitées à SNCF Réseau.

Détail des processus industriels du gestionnaire d'infrastructure

| Domaine | Processus | Contenu |
|---|---|--|
| Gestion de l'infrastructure | Accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure | <p>Ce processus couvre les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> compatibilité technique de l'accès des matériels roulants à l'infrastructure ferroviaire ; conditions techniques de l'interopérabilité ; conditions d'accès des personnels des entreprises aux emprises et aux sites de l'infrastructure et des installations de service ferroviaires. |
| | Structuration et allocation 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 d'un jour-type (construction d'un catalogue de sillons) ; la construction de l'horaire de service (demandes et attributions supplémentaires de sillons) ; l'adaptation de l'horaire de service (demandes et attributions modificatives de sillons) ; la structuration et la programmation des plages réservées aux travaux de maintenance et de développement de l'infrastructure, en concertation avec les parties prenantes ; le système incitatif favorisant la stabilité des capacités attribuées (système d'incitations réciproques). |
| | Exploitation des circulations ferroviaires | <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, mais aussi la gestion opérationnelle des incidents ou accidents de circulation. 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 susvisé.</p> |

1.2.2. L'Autorité recourt à des méthodes d'instruction diversifiées pour conduire ses analyses

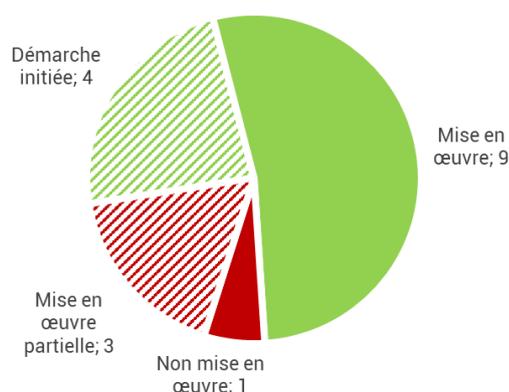
9. L'avis motivé sur le DRR permet à l'Autorité de restituer, une fois par an, ses analyses générales relatives aux conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service exploités par SNCF Réseau. Il s'agit, dans le cadre du présent avis, de :
 - fournir une évaluation de la performance et de la qualité de service associées aux prestations fournies par SNCF Réseau et de suivre les projets de transformation annoncés en la matière ;
 - identifier les éventuels freins à l'entrée de nouveaux opérateurs ainsi que de potentielles situations discriminatoires ;
 - suivre la mise en œuvre des recommandations et des injonctions formulées par l'Autorité ainsi que les engagements pris en retour par SNCF Réseau.
10. Pour mener à bien ces travaux, l'Autorité a employé plusieurs méthodes complémentaires dans le cadre de son instruction :
 - la transmission de quatre mesures d'instruction à SNCF Réseau et l'analyse des réponses qui y ont été apportées ;
 - la réalisation de 14 entretiens avec les parties prenantes (candidats et usagers effectifs ou potentiels du réseau, associations professionnelles, etc.) ;
 - l'analyse de la consultation publique menée par SNCF Réseau sur le DRR.
11. La sélection des sujets traités dans le présent avis a été opérée en tenant compte (i) des recommandations et injonctions formulées par l'Autorité dans ses avis et décisions de règlement de différends précédents et appelant un suivi, (ii) des nouveautés introduites dans le cadre des DRR 2025 et 2024 modifié de SNCF Réseau, (iii) des éléments de contexte rappelés au point 5 et (iv) des entretiens menés par l'Autorité avec les parties prenantes.

2. ANALYSE

2.1. L'Autorité relève des améliorations dans la mise en œuvre de ses recommandations

12. Dans le cadre de son avis motivé sur le DRR, l'Autorité assure le suivi des recommandations et des injonctions qu'elle a formulées concernant les conditions opérationnelles d'accès au réseau.
13. L'Autorité constate une nette amélioration de la mise en œuvre des recommandations formulées dans le cadre du dernier avis motivé rendu. La part des recommandations ayant effectivement conduit SNCF Réseau à faire évoluer les conditions d'accès au réseau ou à s'engager dans une démarche de progrès est ainsi passé de 55 % (11 recommandations sur 20) pour l'avis n° 2022-011 du 10 février 2022 (DRR 2023 et 2022 modifié) à 75 % pour l'avis du 9 février 2023 susvisé.

Mise en œuvre des recommandations de l'avis n° 2023-010 (DRR 2024 & 2023M)



14. Malgré ces progrès, permis notamment par la mise en place d'un programme de travail robuste, porté au plus haut niveau de SNCF Réseau, environ un quart des recommandations ne sont pas mises en œuvre ou seulement partiellement¹¹. Il s'agit notamment de la recommandation concernant les modalités d'accès des nouveaux entrants aux systèmes d'information de SNCF Réseau, pour laquelle les évolutions apportées par le gestionnaire d'infrastructure sont insuffisantes pour véritablement faciliter l'accès de nouveaux opérateurs au réseau ferroviaire (voir point 36 pour plus de détails).
15. Afin de maintenir les conditions de dialogue constructif avec le gestionnaire d'infrastructure sur les sujets d'accès opérationnel et de qualité de service, l'Autorité invite SNCF Réseau à renouveler la démarche consistant à partager un programme de travail, porté au plus haut niveau de l'entreprise et couvrant l'ensemble des conditions opérationnelles d'accès au réseau. Ce programme de travail, attendu d'ici la fin du premier trimestre 2024, devra inclure des actions opérationnelles précises et déclinées en livrables avec des dates et des indicateurs de mise en œuvre. Il devra également inclure un suivi des différents projets de transformation engagés par le gestionnaire d'infrastructure.

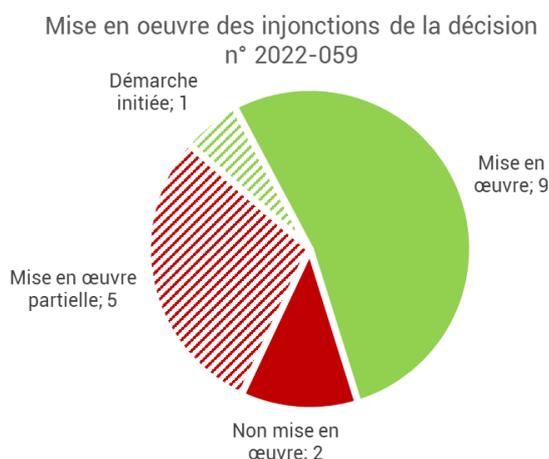
¹¹ Les recommandations mises en œuvre partiellement concernent :

- les études de compatibilité : « Publier, d'ici le 30 juin 2024, les données pertinentes nécessaires au-delà de celles publiées dans le RINF ainsi que les études de compatibilité historiques réalisées par SNCF Réseau afin d'améliorer la transparence concernant les conditions d'exploitation optimale pour une ligne donnée, au bénéfice de l'ensemble du secteur » ;
- les plans d'exploitation de référence : « Mener à bien, d'ici 2024, l'élaboration des plans d'exploitation à cinq ans en associant, de façon claire et transparente, toutes les parties prenantes à leur élaboration, et partager avec le secteur et l'Autorité, d'ici le 30 juin 2023, une méthodologie détaillée s'agissant de ces travaux » ;
- les travaux : « Veiller à assurer, durant l'année 2023, une concertation de toutes les parties intéressées sur les modalités du programme PACT, dont le retour d'expérience devra être partagé avec l'Autorité ».

| N° | Recommandation stratégique | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|--|
| 1 | Finaliser, d'ici la fin du premier trimestre 2024, l'élaboration d'un programme de travail, porté au plus haut niveau de l'entreprise, couvrant l'ensemble des recommandations et injonctions de l'Autorité. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |

2.2. L'Autorité constate une mise en œuvre incomplète de sa décision de règlement de différend du 28 juillet 2022

16. L'Autorité relève une inexécution partielle de sa décision du 28 juillet 2022 susvisée. Si plus de la moitié des dix-sept injonctions apparaissent correctement mises en œuvre, l'Autorité considère que cinq d'entre elles ne le sont que partiellement et relève l'absence de mise en œuvre de deux d'entre elles. Ces injonctions partiellement ou non mises en œuvre concernent notamment les évolutions que l'Autorité avait enjoint à SNCF Réseau d'apporter s'agissant de la planification des travaux d'infrastructure et de la concertation associée, d'une part, et du processus de réclamation, d'autre part.



17. Plus spécifiquement, l'Autorité a pu relever, en premier lieu, au cours de son instruction, que les deux injonctions suivantes n'avaient pas été mises en œuvre :
- « *Élaborer des formulaires en ligne de recueil des observations des candidats préalable aux réunions « RPO », et ce pour la prochaine campagne de recueil desdites observations, à compter de la publication de la présente décision* » (point 196 et article 1^{er} de la décision) ; et
 - « *Compléter, en vue d'une application à compter de l'horaire de service 2024, et donc dès la publication du [programme général des fenêtres] 2024, l'ensemble des champs relatifs aux impacts des écarts-travaux sur les sillons des candidats, d'une part, dans l'outil « TCAP », avant de leur soumettre des « DETC » pour avis, d'autre part, dans les ordres du jour et relevés de décisions des réunions du « CODEC »* » (point 282 et article 1^{er} de la décision).
18. L'Autorité prend toutefois acte que, dans le cadre de son audition devant le collège de l'Autorité le 25 janvier 2024, le président-directeur général de SNCF Réseau s'est engagé à exécuter ces deux injonctions au plus tard d'ici la fin du premier trimestre 2024.

19. En second lieu, l'Autorité considère, au terme de son instruction des DRR 2024 modifié et 2025, que les injonctions suivantes ne sont que partiellement mises en œuvre :
- « Préciser, dans le document de référence du réseau relatif à l'horaire de service 2025, les critères objectifs et limitatifs appliqués pendant les phases de structuration et de pré-construction » (point 70 et article 1^{er} de la décision).
 - « Produire l'indicateur CapaciT en prévoyant une déclinaison géographique, et assurer la publication de ses résultats, au sein du [Rapport annuel sur l'efficacité du processus d'attribution des capacités], à compter de celui relatif à l'adaptation de l'horaire de service 2022 » (point 255 et article 1^{er} de la décision).
 - « Mettre en place, à compter de [l'horaire de service] 2024, un mécanisme pénalisant la non-utilisation de capacités-travaux non restituées, [qui aura été] préalablement soumis pour approbation à l'Autorité » (point 265 et article 1^{er} de la décision).
 - « Modifier, dans le [document de référence du réseau] relatif à [l'horaire de service] 2024, l'annexe 3.1, afin que la définition de la notion de sillon-jour lié prenne en compte la réalité des plans de transport des entreprises ferroviaires » (point 323 et article 1^{er} de la décision).
 - « Prévoir, dans le [document de référence du réseau] relatif à [l'horaire de service] 2024, un mécanisme de pénalités lorsque [SNCF Réseau] ne respecte pas les délais mentionnés dans les annexes 3.5.1, 3.5.2 et 3.5.3, lors de l'examen du bien-fondé d'une réclamation recevable et comportant les pièces nécessaires à son traitement. Ce mécanisme qui devra couvrir l'intégralité des dossiers de réclamations reçus par SNCF Réseau et être défini au terme d'une concertation avec les candidats, pourra comprendre des aménagements en cas de situations exceptionnelles et non imputables à SNCF Réseau » (point 353 et article 1^{er} de la décision).
20. Pour rappel, les injonctions prononcées par l'Autorité dans le cadre de la décision n° 2022-059 du 28 juillet 2022 portant règlement de différend concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation ont un caractère contraignant pour SNCF Réseau. Leur non-respect est susceptible d'être sanctionné, en application de l'article L. 1264-7 du code des transports, dans les conditions prévues par la section 2 du chapitre IV du titre VI du livre II de la première partie du code des transports.

2.3. L'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure constitue un enjeu fondamental pour l'ouverture à la concurrence

2.3.1. SNCF Réseau s'organise pour accueillir les nouveaux entrants et s'inscrit dans une démarche positive en matière d'accès au réseau

21. Le développement de nouveaux services ferroviaires et l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché rendent incontournable la mise en œuvre d'un processus efficace d'accompagnement des opérateurs dans leurs démarches amont d'accès à l'infrastructure. En effet,
- une douzaine d'acteurs envisagent de lancer des services de transport de voyageurs librement organisés et deux (Trenitalia et RENFE) exploitent déjà des services à grande vitesse ; et

- dix des treize autorités organisatrices de transport¹² (AOT) ont engagé des démarches visant à ouvrir à la concurrence tout ou partie de leurs services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs.
22. L'Autorité a constaté, durant l'instruction et dans le cadre de ses échanges avec le secteur, la robustesse de l'organisation mise en place par SNCF Réseau pour accueillir les nouveaux entrants et améliorer les conditions opérationnelles d'accès à l'infrastructure.
23. En premier lieu, l'Autorité relève la mise en place par le gestionnaire d'infrastructure d'une démarche d'accompagnement des nouveaux entrants¹³ et d'un suivi clair de l'avancement de chacun d'entre eux¹⁴. La démarche est découpée en 21 étapes clairement identifiées et regroupées en trois grandes catégories : (i) les démarches contractuelles et commerciales, (ii) la commande de capacité et l'accès aux installations de service ainsi que (iii) les démarches liées à l'exploitation.
24. En deuxième lieu, l'Autorité constate de premières avancées du gestionnaire d'infrastructure concernant plusieurs points de difficultés qu'elle avait identifiés dans son avis du 9 février 2023 susvisé relatif au DRR.
25. S'agissant de la fourniture de courant de traction, SNCF Réseau a bien mis en œuvre la recommandation n° 8 formulée par l'Autorité concernant la prestation de fourniture d'électricité de traction proposée par le gestionnaire d'infrastructure¹⁵. Ainsi, SNCF Réseau a :
- accompagné ses clients souhaitant recourir à un autre fournisseur d'électricité en leur communiquant leurs courbes de charge ;
 - clarifié le calendrier de souscription et de fixation du tarif ; et
 - limité la pénalité de résiliation applicable aux entreprises ferroviaires au montant dont SNCF Réseau serait éventuellement lui-même redevable auprès de ses fournisseurs d'énergie.

De plus, SNCF Réseau annoncera désormais aux entreprises ferroviaires un « *tarif maximum indicatif* » de la redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE) au plus tard le 30 novembre A-2, afin que celles-ci puissent indiquer leur intention de souscrire au plus tard le 31 janvier A-1. Ce « *tarif maximum indicatif* » est susceptible d'être révisé sous conditions jusqu'au 31 octobre A-1, en permettant, dans un tel cas, aux entreprises ferroviaires d'infirmier, le cas échéant, leur adhésion sans pénalités.

26. Néanmoins, le paragraphe 5.1.6.3 du DRR 2025, concernant l'ensemble des entreprises ferroviaires, qu'elles se fournissent ou non en courant de traction auprès de SNCF Réseau, demeure rédigé dans des termes ambigus.
27. D'une part, la rédaction laisse toujours entendre que l'équipement des matériels roulants en compteurs est un prérequis pour souscrire un contrat de fourniture d'énergie auprès d'un fournisseur alternatif, ce qui n'est pas le cas en pratique¹⁶.

¹² L'État (en tant qu'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire) et toutes les régions, à l'exception des régions Bretagne, Occitanie et Centre Val-de-Loire.

¹³ Dans le cadre de l'instruction de l'avis n° 2023-010 relatif aux DRR 2024 et 2023 modifié, SNCF Réseau avait déjà indiqué avoir mis en place un parcours d'accueil des nouveaux entrants, sans que celui-ci soit complètement formalisé.

¹⁴ Ce suivi a notamment fait l'objet d'un partage avec l'Autorité le 27 novembre 2023, conformément à la recommandation formulée dans l'avis du 9 février 2023 susvisé. Une telle démarche d'échange entre le gestionnaire d'infrastructure et l'Autorité doit être pérennisée.

¹⁵ Prestation complémentaire proposée au paragraphe 5.4.3 du DRR 2025.

¹⁶ En l'absence de compteurs, des méthodes d'estimation sont acceptées par les fournisseurs d'énergie.

28. D'autre part, il est indiqué que « *chaque engin moteur électrique circulant pour la première fois sur le réseau ferré national ou nouvellement utilisé par une entreprise ferroviaire sur le réseau ferré national depuis le 10 décembre 2006 doit être équipé d'un système de comptage d'énergie électrique* ». Or, si cette exigence a été introduite dans le DRR en 2006, le règlement d'exécution (UE) 1302/2014, dit « STI Loc & Pas », adopté depuis et dont SNCF Réseau se prévaut désormais pour justifier cette exigence, ne fixe cette obligation qu'à compter du 1^{er} janvier 2015 pour les matériels roulants circulant pour la première fois dans l'Union¹⁷ ou ayant fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement. Dès lors, l'Autorité considère que l'obligation posée dans le DRR devrait être mise en cohérence avec la réglementation désormais applicable et que les matériels en service dans un autre État membre de l'Union européenne antérieurement au 1^{er} janvier 2015 ne devraient être soumis à une obligation d'équipement en compteur pour accéder au réseau français que dans les conditions fixées par la STI Loc & Pas, afin de ne pas faire de ce point une barrière technique à l'entrée sur le marché français.
29. S'agissant des conditions d'accès des personnels des entreprises ferroviaires aux emprises sécurisées par badge CANIF, l'Autorité constate les avancées de SNCF Réseau après ses demandes répétées¹⁸ de mise en place d'un système identique pour les entreprises ferroviaires du groupe SNCF et les entreprises ferroviaires tierces. Ainsi, conformément à ses engagements, le gestionnaire d'infrastructure a, d'une part, mené à bien le remplacement des badges temporaires par des badges définitifs pour toutes les entreprises ferroviaires et, d'autre part, ouvert le système d'information historique permettant aux entreprises ferroviaires tierces de formuler elles-mêmes leurs demandes de badges CANIF à compter de décembre 2023. L'Autorité suivra attentivement la mise en œuvre de l'engagement de SNCF Réseau concernant le déploiement du nouveau système d'informations (EVO CANIF), prévu au premier trimestre 2024, et qui permettra à chaque entreprise ferroviaire de bénéficier durablement de son propre accès et d'être pleinement autonome dans la gestion de ses badges CANIF.
30. En troisième lieu, l'Autorité constate l'avancement du programme de digitalisation « *parcours client digital* » mis en place depuis 2022 qui vise à :
- déployer un point d'entrée unique regroupant l'ensemble des outils nécessaires aux clients du gestionnaire d'infrastructure. Ce point d'entrée unique est désormais en place et régulièrement enrichi de nouvelles fonctionnalités ;
 - fluidifier les échanges entre SNCF Réseau et ses clients, en favorisant la mise en place de flux de données et en mettant en œuvre, notamment, les STI TAF / TAP qui visent à harmoniser les échanges d'informations nécessaires à l'exploitation ferroviaire¹⁹. Sur ce sujet, SNCF Réseau a lancé, au cours de l'année 2023, plusieurs pilotes et les différentes phases du déploiement ont été partagées de manière claire et transparente dans le cadre du COOPERE²⁰ ; et
 - harmoniser les référentiels afin d'assurer la cohérence des données entre différents systèmes d'information et de les mettre aux standards européens.

¹⁷ L'article 3 du règlement (UE) 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « matériel roulant » – « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne prévoit en son article 3 que l'obligation d'installation d'un système embarqué de mesure d'énergie « ne s'applique pas au matériel roulant existant du système ferroviaire dans l'Union européenne qui est déjà en service dans tout ou partie du réseau d'un État membre au 1^{er} janvier 2015, sauf s'il fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement (...) », ce que confirme le paragraphe 7 de l'annexe à ce règlement.

¹⁸ Les conditions de délivrance du badge CANIF ont fait l'objet de recommandations dans les avis n° 2015-003 (recommandation n° 17), n° 2016-014 (recommandations aux points 77 et 78), n° 2020-015 (recommandation n° 27), n° 2021-005 (recommandation aux points 62 à 64) et n° 2022-011 (recommandations n°7, 8 et 9).

¹⁹ La STI TAP (Telematics Applications for Passenger services) (Règlement UE n° 1305/2014) concerne les données standardisées pour le fret, tandis que la STI TAF (Telematics Applications for Freight services) (Règlement UE n° 454/2011) concerne les données standardisées pour les services voyageurs.

²⁰ Conformément à l'article L. 2100-4 du code des transports, le comité des opérateurs du réseau (COOPERE), composé notamment de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'installations de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices de transport ferroviaire et des autres candidats, constitue « l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres ».

L'Autorité a pu constater, au cours de l'année 2023, l'organisation de réunions du COOPERE et de journées dédiées (notamment les 6 avril 2023 et 16 novembre 2023) permettant aux clients de SNCF Réseau de s'approprier le nouvel environnement digital progressivement mis en place par le gestionnaire d'infrastructure.

31. En dernier lieu, SNCF Réseau a mis en place des tarifications négociées afin de faciliter la phase de montée en puissance des nouveaux entrants sur la grande vitesse ferroviaire. L'Autorité relève en outre que SNCF Réseau a fait évoluer le DRR pour se conformer à ses lignes directrices relatives à la tarification négociée²¹. Sur le point du calendrier de négociation, SNCF Réseau a augmenté de 6 à 12 mois avant le début de l'exploitation le délai d'introduction d'une demande de tarification négociée par les candidats. L'Autorité sera attentive à ce qu'une telle évolution n'entrave pas, mais au contraire favorise, la conclusion de tarifications négociées à l'avenir.

| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---------------------------------------|
| 2 | Revoir, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, la formulation de la section 5.1.6.3 pour : <ul style="list-style-type: none"> ne pas laisser entendre que l'équipement en compteur électrique est un prérequis pour faire appel à un fournisseur alternatif d'électricité de traction ; et que l'obligation d'équipement en compteurs embarqués soit formulée dans les mêmes termes que ceux de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 1302/2014. | SNCF Réseau | Action utile à réaliser à court terme |

2.3.2. Néanmoins SNCF Réseau pourrait se montrer plus proactif dans l'accompagnement des nouveaux entrants

32. Malgré les avancées constatées par l'Autorité, SNCF Réseau doit se montrer encore plus proactif pour faciliter l'arrivée de nouveaux entrants sur le réseau ferroviaire. Trois leviers doivent être mobilisés à court terme :
- les accords-cadres, qui sont essentiels pour assurer la visibilité nécessaire aux nouveaux entrants ;
 - les modalités d'accès et de tarification des systèmes d'informations ; et
 - les conditions de raccordement de sites tiers aux voies dont SNCF Réseau assure la gestion.
33. S'agissant des accords-cadres de capacités²², l'Autorité avait recommandé à SNCF Réseau, en novembre 2023, de s'engager, de manière proactive, dans le développement du dispositif²³. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, le développement de nouveaux projets d'entrée sur le marché nécessite en effet que les opérateurs puissent disposer de visibilité à long terme et de signaux témoignant de la performance du gestionnaire d'infrastructure dans l'allocation des capacités sur le réseau ferroviaire sur le long terme.

²¹ Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports.

²² Article L. 2122-6 du code des transports « Tout candidat peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure assurant la fonction de répartition des capacités de celle-ci un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques. » ; article 3 de la directive 2012/34/UE : « accord-cadre : "un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service" ».

²³ Rapport « Les accords-cadres pour le système ferroviaire français (2023) », novembre 2023

34. Or, l'Autorité constate que la rédaction du DRR restreint indûment l'accès des entreprises ferroviaires aux accords-cadres. En effet, si SNCF Réseau a modifié substantiellement la partie 3.3.1. « *accords-cadres de la capacité d'infrastructure* » en introduisant plusieurs développements spécifiquement applicables aux accords-cadres pour le transport ferroviaire de voyageurs et une trame d'accord-cadre afférente (annexe 3.3.2), le gestionnaire d'infrastructure a mis en place des critères d'éligibilité relatifs (i) aux lignes susceptibles de faire l'objet d'accords-cadres²⁴ et (ii) au profil des candidats²⁵ qui apparaissent contraignants, décorrélés des besoins du marché et dont l'application, telle qu'elle est prévue dans le DRR, est susceptible de constituer un frein à l'entrée, d'obérer l'utilisation effective et optimale de l'infrastructure, voire de conduire à un traitement discriminatoire des entreprises ferroviaires. À titre d'illustration, les critères d'éligibilité cumulatifs imposant un nombre minimal de circulations par jour, par semaine et par an ne permettraient pas aux services de trains de nuit d'être éligibles à des accords-cadres, alors que ces derniers peuvent avoir besoin, afin de se développer, de disposer de visibilité sur la capacité qui peut leur être offerte, pour des besoins récurrents, à des heures de circulations où les travaux sur le réseau sont susceptibles de restreindre le plus la capacité offerte.
35. Dans le cadre des travaux d'instruction du présent avis, SNCF Réseau s'est engagée, par voie de réponse écrite à mesure d'instruction, à modifier la partie 3.3.1 « *accords-cadres de la capacité d'infrastructure* » du DRR 2024 modifié et du DRR 2025 après la notification de l'avis motivé de l'Autorité, en supprimant notamment les critères d'éligibilité applicables aux lignes susceptibles de faire l'objet d'accords-cadres et aux besoins commerciaux des entreprises ferroviaires. L'Autorité prend bonne note de cet engagement et attend de SNCF Réseau qu'il procède à cette modification dans les plus brefs délais après la publication du présent avis.
36. S'agissant des modalités d'accès et de tarification des systèmes d'information, SNCF Réseau a apporté des évolutions marginales en réponse à la recommandation formulée par l'Autorité dans son avis du 9 février 2023 susvisé²⁶. SNCF Réseau prévoit ainsi que les outils relatifs à la réservation de capacité seront désormais fournis aux clients demandeurs de capacité, c'est-à-dire les clients ayant procédé soit à une expression de besoin, soit à une commande de sillons, dans les mêmes conditions que les clients qui circulent sur le réseau et fournissent des services de transport. Néanmoins, cette évolution ne concerne ni l'ensemble des systèmes d'informations nécessaires à l'exploitation de services ferroviaires (caractéristiques de l'infrastructure, travaux, commande de capacités, exploitation, etc.), ni les clients de SNCF Réseau, candidats non-demandeurs de capacités²⁷.

²⁴ Paragraphe 3.3.1.3, p. 54 : Un accord-cadre ne peut être mis en œuvre que sur des lignes-cadres. « *Une ligne-cadre se définit par trois (3) critères cumulatifs :*

- *une Origine et une Destination (O/D) commercial (ou le point-frontière dans le cas d'un trafic international), sur une ligne donnée.*

- *une seule infrastructure ferroviaire. L'O/D parcourue s'entend sur la même typologie de ligne (grande vitesse ou ligne classique) et sur le même itinéraire.*

- *au moins deux (2) candidats demandeurs de capacité, ne disposant pas de la même personnalité morale, prévoyant de circuler, étant entendu que deux candidats appartenant à la même personne morale mais agissant sous des noms commerciaux différents ne peuvent prétendre à la signature de deux (2) accords-cadres distincts sur une même ligne. Les deux (2) demandeurs de capacité doivent eux-mêmes être éligibles à un accord-cadre sur la ligne considérée. »*

²⁵ Paragraphe 3.3.1.3, p. 55 : « *Par ailleurs, SNCF Réseau applique des critères d'éligibilité cumulatifs afin de strictement réserver les accords-cadres Voyageurs à des besoins commerciaux répétitifs et récurrents. Ainsi, à date, ces besoins doivent consister en :*

- *au moins quatre (4) circulations identiques par jour dans un même sens,*

- *au moins quatre (4) jours par semaine,*

- *un minima de quarante (40) semaines par HDS. »*

²⁶ Recommandation n° 4 : « *Clarifier les DRR 2025 et suivants (dès la première publication du DRR 2025 en décembre 2023) s'agissant des conditions de l'accès des nouveaux entrants aux SI compris dans les prestations minimales conformément aux principes de transparence et de non-discrimination et de des conditions tarifaires plus en rapport avec les coûts de production et de mise à disposition de ces informations ».*

²⁷ L'expression « *candidats non-demandeurs de capacité* » désigne, dans le DRR, les potentiels nouveaux entrants qui n'ont pas encore formulé d'expressions de besoin, ni a fortiori effectué de demandes de sillons.

37. S'agissant des raccordements de sites tiers au réseau ferroviaire, l'Autorité constate que les conditions sont peu transparentes et peu favorables en matière de coûts et de délais. Cette situation est particulièrement problématique dans un contexte de rareté des sites spécialisés aptes à assurer le stationnement et la maintenance des matériels roulants, notamment pour les nouveaux entrants.
38. D'une part, les conditions de raccordement au réseau ferroviaire pourraient gagner en transparence. En effet, le paragraphe 2.2 du DRR 2025 se contente d'indiquer que « SNCF Réseau ne permet le raccordement d'un site au réseau ferré national que dans les conditions prévues par un contrat de raccordement conclu entre SNCF Réseau et l'embranché. Toute information concernant les possibilités de raccordement peut être obtenue auprès de SNCF Réseau ». SNCF Réseau ne publie ainsi pas d'autres informations utiles à la conclusion d'un contrat de raccordement.
39. L'Autorité recommande donc à SNCF Réseau de compléter le DRR sur ce point, dès le prochain horaire de service, pour favoriser la transparence en la matière, à l'instar des pratiques du gestionnaire d'infrastructure italien²⁸. À défaut, elle se réserve la possibilité de faire usage du pouvoir réglementaire supplétif qu'elle détient en vertu de l'article L. 2132-5 du code des transports pour préciser les règles concernant les conditions de raccordement au réseau ferroviaire.
40. D'autre part, dans le cadre de son instruction, l'Autorité a constaté les délais et les coûts du raccordement à la ligne de Bordeaux à Irun du projet de centre de maintenance porté par LISEA à Marcheprime en Gironde. Alors que les premières études pour l'atelier de maintenance ont été lancées en 2018, le calendrier actuel du projet prévoit une durée de 51 mois (dont 27 mois pour la réalisation des travaux), [...]. Le coût prévisionnel initial du projet, qui inclut notamment le déploiement d'un nouveau poste de signalisation ferroviaire de technologie ARGOS²⁹, est évalué à [20 – 30] millions d'euros.
41. Eu égard aux enjeux pour l'ouverture à la concurrence des services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs sur l'axe Atlantique, il est impératif que SNCF Réseau mette tout en œuvre pour permettre le raccordement du site de Marcheprime au réseau ferroviaire dans les meilleures conditions en termes de coûts et de délais, afin de contribuer à abaisser une barrière financière et technique importante pour les nouveaux entrants que représente la construction d'un centre de maintenance du matériel roulant.

| N° | Recommandations stratégiques | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---|
| 3 | Clarifier, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, les conditions contractuelles de raccordement au réseau ferroviaire en détaillant précisément les différentes étapes et les délais habituels ainsi qu'en publiant en annexe un modèle de contrat de raccordement. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 4 | Assurer le raccordement du centre de maintenance de Marcheprime dans les meilleures conditions en termes de délais et de coûts et s'engager, d'ici le 30 juin 2024, sur un calendrier prévisionnel adapté aux enjeux d'ouverture à la concurrence sur l'axe Atlantique. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

²⁸ RFI publie sur son site internet un modèle de contrat de raccordement. Il précise également les conditions contractuelles qui s'appliquent au système de raccordement et indique les coûts d'activation de l'infrastructure de raccordement, en détaillant les configurations déjà réalisées (<https://www.rfi.it/it/Offerta/accesso-alla-rete/raccordi-e-aree-attrezzate.html>).

²⁹ Les postes ARGOS constituent la nouvelle technologie de poste d'aiguillage pour le réseau ferroviaire français, pas encore déployée sur le réseau ferroviaire. Elle doit notamment permettre une réduction de 30 % des délais de mise en œuvre (2 ans au lieu de 3 ans pour les technologies actuelles), une réduction de 15 % des coûts d'installation, de maintenance et d'exploitation (par rapport à la technologie actuelle des postes d'aiguillage informatiques PAI 2006) et de meilleures performances en matière de cybersécurité, de maintenance et d'exploitation.

| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|--|
| 5 | Faciliter, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, l'accès des nouveaux entrants, demandeurs de capacité ou non, à l'ensemble des systèmes d'information nécessaires (caractéristiques de l'infrastructure, travaux, commande de capacités, exploitation, etc.) aux mêmes conditions que les clients qui circulent sur le réseau. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |

2.3.3. Les prestations offertes par SNCF Réseau dans les installations de service doivent être mieux définies

42. Le chapitre 7 du DRR, dédié aux installations de service, présente les prestations proposées par SNCF Réseau dans les gares de triage et les terminaux de marchandises qu'il exploite. À compter de l'HDS 2024, des « *prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs* » sont également présentées dans le DRR, à la faveur d'un nouveau paragraphe³⁰ inséré au sein du chapitre 5 dédié aux services et à la tarification afférents à l'infrastructure ferroviaire.
43. L'Autorité observe que la description des prestations figurant dans ces parties du DRR ne permet pas de connaître avec suffisamment de précision la consistance de certaines des prestations.
44. En premier lieu, la « *prestation d'usage courant des voies de service* » demeure mal définie. La consistance de cette prestation varie très sensiblement suivant la voie de service sur laquelle elle est fournie³¹. En outre, les conditions dans lesquelles cette prestation peut être offerte sur une voie normalement affectée à la gestion des circulations ne sont pas précisées dans le DRR, alors même qu'il s'agit du cas d'usage offrant le plus de flexibilité à l'utilisateur³².
45. Le manque de transparence dans la description de la prestation est susceptible d'entraîner un risque de discrimination et de traitement inéquitable entre entreprises ferroviaires dès lors qu'un même type de demande – en l'occurrence, la prestation offerte d'usage courant d'une voie de service – peut aboutir à la fourniture de services sensiblement différents.
46. SNCF Réseau doit mieux décrire les variantes du service offert, la consistance des installations effectivement mises à disposition ainsi que les conditions de réservation associées. L'Autorité sera notamment attentive à ce que SNCF Réseau clarifie dans le DRR les cas d'utilisation des voies de gestion des circulations donnant lieu à facturation du tarif d'usage courant des voies de service et, le cas échéant, de la grille tarifaire spécifiquement applicable.
47. En second lieu, la présentation, dans le corps du DRR, de « *prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs* » n'apparaît pas satisfaisante en l'état.

³⁰ Paragraphe 5.1.7.6 du DRR.

³¹ Certaines voies peuvent faire l'objet d'importantes limitations techniques (vitesse et masse admissibles, électrification, impasse, etc.) alors que d'autres commercialisées dans le cadre de la même prestation offrent une grande facilité d'exploitation du fait de leur électrification, de leur accessibilité aux deux extrémités ou encore de leur aptitude à recevoir des trains lourds ou de matières dangereuses.

³² Le service offert lors de l'utilisation des voies dites de gestion des circulations correspond à une version « clé-en-main » du service accessible sur les autres voies de service commercialisables. Il ne nécessite ni réservation préalable de la capacité, ni présence de personnels au sol à l'inverse des autres voies, commercialisées dans le même cadre.

48. S'il a été établi, au cours de l'instruction, que ces prestations sont susceptibles d'être fournies dans toutes les gares de voyageurs en fonction des demandes des transporteurs et de la disponibilité des agents, leur consistance ainsi que leurs conditions d'accès demeurent insuffisamment précises, exhaustives et transparentes. Il n'est notamment pas possible, tant à la lecture du DRR qu'à celle des éléments complémentaires transmis à l'Autorité dans le cadre de l'instruction, de définir clairement, parmi les prestations offertes, celles qui sont rattachables à un périmètre de prestations régulées et celles qui ne le sont pas. L'Autorité recommande à SNCF Réseau de clarifier et de documenter précisément le contenu et les conditions d'accès à ces prestations, afin d'assurer un accès transparent, équitable et non discriminatoire et une bonne compréhension de leur contenu par l'ensemble des acteurs.

| N° | Recommandations opérationnelles | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|--|
| 6 | Préciser, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, la consistance de la prestation d'usage courant des voies de service afin de mieux décrire le degré d'intégration du service offert, la consistance des installations effectivement mises à disposition ainsi que les conditions de réservation associées. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |
| 7 | Avant le début de l'horaire de service 2025, clarifier et documenter, en lien avec le gestionnaire des gares de voyageurs, SNCF Gares & Connexions, la consistance précise de l'ensemble des « prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs » ainsi que leurs conditions d'accès. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |

2.4. SNCF Réseau a engagé des démarches d'évolutions du processus d'allocation des capacités, qui restent à approfondir

2.4.1. L'introduction des « plans d'exploitation de référence » (PER) doit permettre de favoriser une allocation plus normative des capacités...

49. Les phases amont du processus d'allocation des capacités visent à procéder à une première répartition des capacités entre les différents types d'utilisateurs et les mainteneurs du réseau afin de préparer les phases aval d'attribution formelle des sillons aux candidats à l'accès à l'infrastructure. Cet exercice préparatoire est mené sur la base des besoins prévisibles les plus dimensionnants, c'est-à-dire les plus fréquents au cours d'une journée et les plus réguliers au cours d'un horaire de service.
50. Dans le cadre de son projet *Industrialisation de l'offre sillons*, SNCF Réseau a annoncé, en 2022, des évolutions des phases amont. Celles-ci incluent la mise en place de plans d'exploitation de référence (PER) qui visent à décrire « l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés ».
51. Les vingt-deux plans d'exploitation prévus, élaborés par SNCF Réseau sous la supervision de huit plateformes ferroviaires services & infrastructures territoriales³³ (dites PFSI), créées en octobre 2020 sous l'égide du ministère chargé des transports, et de deux plateformes nationales (fret et voyageurs), couvriront la totalité du réseau ferroviaire français. Chacun d'eux est constitué d'une note de synthèse permettant de contextualiser, au moyen d'un cahier d'hypothèses et de conditions de réalisation, les objets techniques permettant de rendre compte de l'offre de capacités (trame horaire systématique 2h accompagnée, le cas échéant, de maquettes 24h donnant, par tranche horaire, des hypothèses de nombre et de type de sillons).

³³ Nord, Est, Saône-Rhône, Paris – Clermont-Ferrand / Dijon, Grand Sud, Polt et Centre, Atlantique et axe Seine.

52. La mise en place des PER apparaît bienvenue dans la mesure où elle permet (i) un cadrage davantage anticipé et normatif des capacités, ce qui répond aux demandes récurrentes de l'Autorité, (ii) la confrontation anticipée des processus travaux et capacités et (iii) une convergence avec les exigences d'harmonisation en préparation au niveau européen³⁴.
53. En premier lieu, la démarche visant à mettre en place les plans d'exploitation de référence s'inscrit dans la refonte des phases amont du processus d'allocation des capacités que l'Autorité appelle de ses vœux depuis plusieurs années. Dans sa décision n° 2022-059 susvisée, l'Autorité avait ainsi recommandé à SNCF Réseau « de procéder à une refonte plus globale des phases préparatoires de la phase d'allocation des sillons [...] dès 2024, pour les HDS qui seront alors concernés par cette préparation »³⁵. En effet, les PER se fondent sur une approche normative de l'offre de capacités élaborée à partir de l'estimation des besoins fondée sur des « scénarios de mobilités fret et voyageurs issus du dialogue commercial continu et des études marchés », plutôt que sur la juxtaposition des expressions de besoins précises des candidats. Cette évolution permet d'agrèger l'ensemble des besoins similaires et, à partir de là, de proposer une offre de capacités plus normative, optimisée et adaptée à une majorité de candidats concurrents potentiels.
54. En deuxième lieu, les PER permettent d'identifier par anticipation, au moins partiellement, les conflits d'usage du réseau entre les travaux et les circulations commerciales, dès lors qu'ils incluent la production, à ce stade facultative, d'une maquette 24h. Une telle maquette recense en effet l'offre de sillons sur un jour ouvré type, qui sera affinée ensuite en préconstruction. Ce livrable permet de confronter l'offre aux fenêtres-travaux récurrentes, voire aux déformations de ces fenêtres qui seraient industrialisées, c'est-à-dire rendues récurrentes à l'échelle d'un horaire de service.
55. En troisième lieu, la mise en place des PER permet de préparer les évolutions du processus capacitaire actuel qui seront rendues nécessaires par la mise en œuvre du projet de règlement européen sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire. En l'état actuel de sa rédaction, celui-ci vise en effet à harmoniser entre États membres les phases amont du processus d'allocation des capacités, en prévoyant notamment l'élaboration de trois livrables :
- la stratégie capacitaire (de A-5 à A-3), dont tous les éléments figurent, selon SNCF Réseau, dans les PER ;
 - le modèle capacitaire (de A-3 à A-1,5) qui correspondrait, notamment, à la maquette 24h des PER ; et
 - l'offre capacitaire (de A-1,5 à A-1) qui correspond, à tout le moins pour son échéance de publication, aux catalogues de sillons préconstruits.

³⁴ Projet de règlement COM_2023_443 du Parlement européen et du Conseil sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010.

³⁵ Voir l'article 2 de la décision concernée, où l'Autorité a par ailleurs précisé que « cette refonte [...] devrait (i) se fonder sur une démarche plus normative de structuration de la capacité, à l'instar de la démarche qui a pu être mise en œuvre par SNCF Réseau pour maximiser l'offre de sillons sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon lors de l'entrée de Trenitalia France sur les services de trains à grande vitesse le 18 décembre 2021, et (ii) tenir compte des spécificités de chacun des services de transport ferroviaire de fret et de transport ferroviaire de voyageurs, en privilégiant, par exemple, certaines plages horaires pour les circulations des uns ou des autres, lorsque c'est pertinent ».

2.4.2. ... mais la démarche doit encore être améliorée et ses apports à l'optimisation des capacités disponibles démontrés

56. Dans le cadre de ses travaux préparatoires au présent avis, l'Autorité s'est intéressée aux conditions d'élaboration des PER³⁶, du point de vue, d'une part, de la transparence et du caractère non-discriminatoire du processus, d'autre part, de la contribution des PER à « *l'utilisation effective et optimale* » de l'infrastructure³⁷.
57. En premier lieu, l'Autorité constate le retard pris par SNCF Réseau dans l'élaboration des PER, qui a été engagée après l'établissement des PFSI en octobre 2020. Ainsi, seuls trois PER ont été publiés sur vingt-deux alors que SNCF Réseau avait indiqué en 2022, durant l'instruction de l'avis du 9 février 2023 susvisé, que la moitié des PER serait publiée avant fin 2023. En outre, le lien électronique permettant d'accéder à la page du site Internet de SNCF Réseau comportant les PER publiés devrait figurer dans le DRR.
58. En deuxième lieu, l'Autorité estime que le processus d'élaboration des PER manque de transparence.
- D'une part, l'association des parties prenantes, et notamment des candidats et des autorités organisatrices apparaît insuffisante. En effet, les candidats rencontrés par les services de l'Autorité ont en majorité regretté de ne pas être davantage associés à l'élaboration des PER par les PFSI, notamment les opérateurs de fret³⁸. Si la démarche leur a été présentée à plusieurs reprises dans le cadre du COOPERE, leur association aux PFSI apparaît inégale, ce qui est d'autant plus problématique que les PER ne sont pas construits à partir d'expressions de besoins des candidats formalisées, comme c'est le cas dans la phase de structuration que les PER remplacent. L'Autorité recommande donc que SNCF Réseau élabore une méthodologie transparente et participative permettant d'assurer le recueil des besoins de l'ensemble des candidats, y compris des nouveaux entrants, à une fréquence appropriée, de A-6 à A-3. En outre, l'Autorité suivra attentivement les travaux des PFSI auxquelles elle sera dorénavant conviée, comme le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités l'a indiqué au président par intérim de l'Autorité par un courrier en date du 9 octobre 2023.
 - D'autre part, l'articulation des PER avec la phase de préconstruction, malgré les précisions apportées au paragraphe 4.2.2.2 du DRR, pose encore question, notamment en cas de non-respect des conditions de réalisation du cahier des hypothèses des PER. En outre, l'Autorité constate que l'introduction des PER n'a pas conduit SNCF Réseau à apporter les précisions aux critères de recevabilité et de mise en cohérence entre expressions de besoin au stade de la préconstruction, comme le prévoyait la décision du 28 juillet 2022 susvisée.
59. En troisième lieu, dans le cadre de l'audition de son président-directeur général devant le collège de l'Autorité le 25 janvier 2024, SNCF Réseau a apporté des premiers éléments de nature à documenter les apports des PER en matière d'optimisation des capacités. Il apparaît essentiel que SNCF Réseau poursuive dans cette voie et se dote d'une méthode d'objectivation des gains capacitaires apportés par les PER pour vérifier que leur introduction permet d'améliorer les conditions d'exploitation du réseau et contribue aux objectifs assignés au mode ferroviaire, en

³⁶ Les services de l'Autorité ont notamment (i) assisté aux réunions COOPERE sur le sujet, (ii) échangé avec les candidats et (iii) analysé les trois PER publiés (Marseille-Vintimille, LGV Sud-Est et Hauts-de-France versant Nord).

³⁷ L'article L. 2111-9 du code des transports prévoit également que la gestion du réseau ferré national par SNCF Réseau « *vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts* ». L'article 26 de la directive 2012/34 prévoit que « *les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale* ».

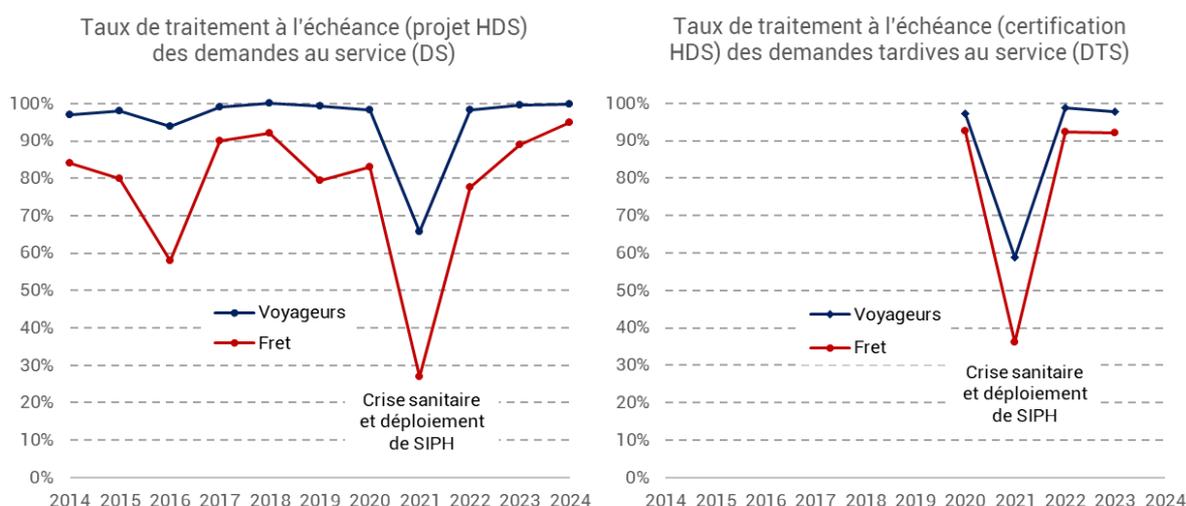
³⁸ SNCF Réseau a néanmoins mis en place la plateforme nationale fret pour répondre aux demandes des utilisateurs fret.

particulier le doublement de la part modale du fret. En outre, la signature d'accords-cadres devra être l'un des moyens, pour le gestionnaire d'infrastructure, de traduire de façon formelle, et sur une base bilatérale, les gains de capacité apportés par les PER.

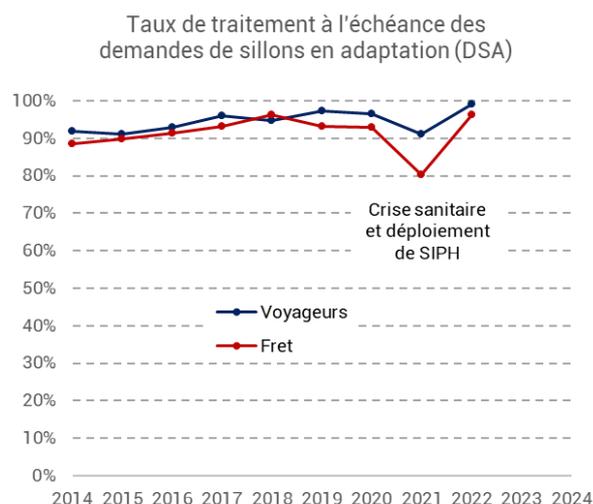
| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---|
| 8 | Communiquer à l'Autorité, d'ici le 30 juin 2024 : <ul style="list-style-type: none"> la description détaillée et les résultats du processus permettant d'associer, pour chaque PER, l'ensemble des parties prenantes concernées et d'évaluer leurs besoins ; et la méthodologie permettant d'évaluer les apports des PER en termes d'optimisation de la capacité. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

2.4.3. Les performances de SNCF Réseau s'améliorent mais restent perfectibles pour les phases aval du processus d'allocation

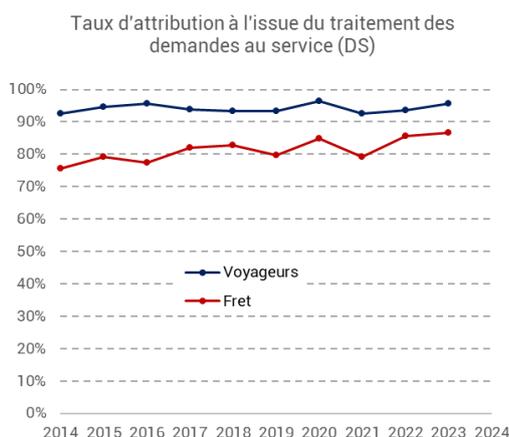
60. Les phases aval du processus d'allocation des capacités – construction puis adaptation de l'horaire de service (HDS) – consistent à attribuer les sillons aux candidats à l'accès et l'utilisation du réseau, en traitant leurs demandes de sillons. Ces dernières sont qualifiées différemment selon leur date d'enregistrement par les candidats. Elles doivent être traitées dans des délais variés par SNCF Réseau, selon qu'elles sont qualifiées de demandes initiales, dites « au service » (DS), de demandes « tardives au service » (DTS), de demandes en adaptation (DSA) ou encore de demandes de dernière minute (DSDM).
61. La performance du gestionnaire d'infrastructure concernant les phases aval du processus d'allocation des capacités peut s'évaluer à l'aune de deux paramètres : le respect des délais de traitement, d'une part, et la qualité de ce traitement, d'autre part, notamment *via* le taux d'attribution à l'issue du traitement des demandes de sillons et le taux de conformité aux demandes des sillons attribués.
62. S'agissant du respect des délais de traitement, l'Autorité constate qu'après la crise sanitaire et les difficultés rencontrées lors de la première construction de l'horaire de service réalisée avec le nouvel outil de conception horaire SIPH³⁹, la performance de SNCF Réseau retrouve *a minima* ses niveaux antérieurs, voire s'améliore.



³⁹ Voir le titre 4.2.1 de l'avis de l'Autorité n° 2021-005 susvisé, page 21.



63. S'agissant de la qualité de la production horaire de SNCF Réseau, l'Autorité constate les progrès du gestionnaire d'infrastructure dans la qualité de ses réponses aux DS.
64. D'une part, les taux d'attribution⁴⁰ des DS atteignent 95,7 % pour les services voyageurs et 86,6 % pour les services fret, en nette hausse depuis une dizaine d'années, de 5 points de pourcentage pour les services voyageurs et de 16 points pour les services fret.

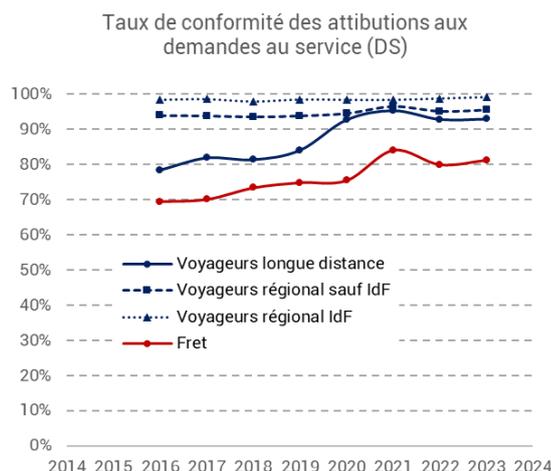


65. D'autre part, les taux de conformité des réponses⁴¹ aux DS sont en amélioration. Ainsi, les services voyageurs longue distance bénéficient en 2023 d'un taux de conformité de 93,0 % à ± 10 minutes⁴². Les services fret bénéficient, quant à eux, d'un taux de conformité de 81,3 % à ± 30 minutes, en hausse notable de 11 points depuis 2016.

⁴⁰ Une fois traitées, les demandes de sillons donnent lieu, pour chaque jour de circulation demandé, soit à l'attribution d'un sillon-jour, soit à un refus d'attribution, dit également « trou de régime », soit au maintien du sillon-jour demandé à l'étude.

⁴¹ Une fois les sillons attribués, il est possible de les comparer aux spécifications (notamment aux tolérances d'horaires) attachées aux demandes correspondantes et, de là, de calculer un taux de conformité des attributions aux demandes de sillons. Ce taux n'est calculé que pour les DS, seules demandes à ne pas être traitées dans la capacité résiduelle.

⁴² Néanmoins, il convient d'être prudent concernant les tendances identifiées pour les services voyageurs. En effet, le critère de conformité à la demande initiale est passé de ± 5 minutes à ± 10 minutes à compter de 2020 pour ces services.



66. L'Autorité constate donc la capacité de SNCF Réseau à améliorer sa performance en termes de respect des délais (taux de traitement) et de qualité (taux d'attribution et de conformité), grâce au renforcement de sa capacité de production et au déploiement de nouveaux outils et méthodes.
67. L'Autorité recommande à SNCF Réseau de poursuivre l'amélioration de sa performance concernant les phases aval du processus d'allocation des capacités :
- d'une part, il semble désormais à la portée de SNCF Réseau d'atteindre un traitement intégral des DS fret au projet d'horaire de service, les DS voyageurs ne posant plus de difficultés. En effet, un taux de traitement en dessous de 100% ne s'explique que par une capacité de production insuffisante pour terminer l'exercice en trois mois, à l'échéance du projet d'horaire de service. L'Autorité réitère donc sa recommandation⁴³ à SNCF Réseau de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre le traitement complet des DS fret au projet d'HDS ;
 - d'autre part, l'Autorité note les apports de SIPH en termes d'amélioration de la productivité des horairistes et de la qualité des sillons attribués. La poursuite de l'amélioration de l'environnement de travail des horairistes est fondamentale pour assurer la qualité de la production horaire du gestionnaire d'infrastructure à long terme, par exemple en mettant en œuvre des fonctionnalités initialement envisagées pour SIPH mais finalement reportées (notamment l'aide à la résolution des conflits, la proposition automatique de tracé, l'automatisation des suppressions, l'assemblage ligne-gare des sillons par un module dédié, etc.).

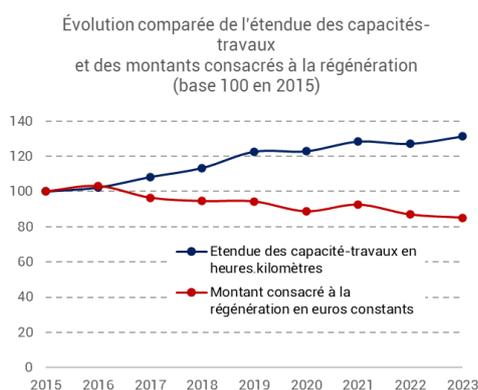
| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---|
| 9 | Communiquer, d'ici le 31 décembre 2024, à l'Autorité et aux parties prenantes, dans le cadre du COOPERE par exemple, un diagnostic de l'efficacité des outils de production horaire et une feuille de route précise concernant les développements fonctionnels dégageant des marges de progression en matière de productivité et de qualité, notamment autour d'automatismes de gestes de production et de fonctionnalités d'aide au tracé et à la résolution de conflits horaires. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

⁴³ Recommandation n° 7 de l'avis n° 2021-005.

2.5. Les travaux d'infrastructure constituent un enjeu majeur de qualité de service

2.5.1. Les travaux ont un impact très important et croissant sur la capacité commerciale

68. Depuis 2015, l'Autorité constate une augmentation de l'empreinte capacitaire des travaux⁴⁴ sur l'infrastructure existante. Ainsi, entre 2015 et 2023, la capacité réservée pour les travaux dans le programme général des fenêtres-travaux⁴⁵ (PGF) a évolué à la hausse de 31 %, avec une croissance annuelle moyenne de 5 % entre 2015 et 2019 et de 2 % depuis. En 2023, SNCF Réseau a ainsi programmé plus de 68 millions d'heures-kilomètres de fermeture du réseau, ce qui équivaut à près de deux mois (58 jours) de fermeture complète de chacune des lignes du réseau. L'augmentation concerne très majoritairement les capacités-travaux utilisées pour des travaux nécessitant des intervalles de temps longs et variables d'un horaire de service à l'autre et dont l'empreinte s'accroît de 17 % en 2023.
69. Cette augmentation continue de l'empreinte capacitaire des travaux ne s'explique pourtant pas par un besoin accru de capacités. En effet,
- d'une part, l'effort de renouvellement et de modernisation du réseau stagne, voire décroît en termes réels ;
 - d'autre part, les capacités-travaux demeurent largement sous-utilisées. L'Autorité note en effet qu'environ un tiers des capacités-travaux réservées et non restituées aux utilisateurs du réseau, ne sont pas utilisées *in fine*. À ce titre, l'Autorité regrette fortement le manque d'ambition de la réponse de SNCF Réseau à l'injonction⁴⁶ formulée dans sa décision du 28 juillet 2022 susvisée visant à la mise en place d'un mécanisme de pénalités pour non-utilisation des capacités-travaux non restituées. Ainsi, SNCF Réseau prévoit, à date, une diminution très lente de la non-utilisation des capacité-travaux non restituées qui passerait d'un tiers à environ 10 % d'ici à 2040. À cet égard, l'Autorité se réserve la possibilité de mettre en œuvre toute voie de droit appropriée pour qu'un mécanisme de pénalités réellement incitatif à la restitution des capacités-travaux non utilisés soit mis en place dans les meilleurs délais.



⁴⁴ La réservation de capacités de l'infrastructure pour les travaux est effectuée par SNCF Réseau essentiellement via l'insertion, dans le graphique horaire, de « fenêtres-travaux », pouvant se définir comme une « restriction générique de capacité établie pour permettre de réaliser les travaux (maintenance, développement, régénération, tiers) sur les voies principales d'une section donnée ».

⁴⁵ Le Programme général des fenêtres (PGF) décrit l'ensemble des capacités-travaux programmées par les services de SNCF Réseau. Publié en décembre A-2, il constitue la référence pour les entreprises ferroviaires lors de l'élaboration et la commande de sillons.

⁴⁶ « Mettre en place, à compter de l'horaire de service 2024, un mécanisme pénalisant la non-utilisation de capacités-travaux non restituées, qui aura été préalablement soumis pour approbation à l'Autorité. À cette fin, SNCF Réseau devra soumettre une proposition de mécanisme à l'Autorité dans le délai d'un an à compter de la notification de la présente décision ».

70. Cette situation laisse craindre, pour les prochaines années, une évolution exponentielle des capacités-travaux au regard de l'accentuation prévue de l'effort de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure. Au rythme actuel de croissance (+ 1,7 % par an depuis 2019) et compte tenu de l'augmentation de 50 % des investissements sur le réseau existant, l'empreinte capacitaire du PGF pourrait atteindre 109 millions d'heures-kilomètres en 2027, soit l'équivalent de plus de trois mois (93 jours) de fermeture de la totalité du réseau par an. L'Autorité considère qu'il existe ainsi un risque significatif de dégradation de la capacité commerciale, en raison de l'inflation des capacités-travaux.
71. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué souhaiter s'appuyer sur les plans d'exploitation de référence (PER) et sur une nouvelle organisation de ses services de maintenance de l'infrastructure pour améliorer la planification des capacités-travaux.
- D'une part, SNCF Réseau envisage de fonder la planification des capacités-travaux sur des éléments définis au sein de chaque PER et d'abandonner la méthode actuelle, qui repose d'abord sur la reconduction mécanique de capacités accordées systématiquement (fenêtres-travaux génériques) puis sur leur adaptation au contexte du nouvel horaire de service (fenêtres-travaux déformées). En complément des fenêtres-travaux génériques que SNCF Réseau souhaite inclure dans les PER, ces derniers pourraient comprendre, à terme, l'ensemble des fenêtres-travaux ainsi que des « règles d'utilisation des capacités-travaux vis-à-vis de flux longue distance ».
 - D'autre part, SNCF Réseau réorganise progressivement ses services de maintenance pour adopter une approche multi-métiers qui permette une meilleure coordination des travaux relevant de spécialités différentes (projet « Maintenir demain »).
72. Si l'Autorité suivra avec intérêt la progression de ces deux chantiers, elle constate néanmoins qu'aucun objectif chiffré ni indicateur n'a été défini afin d'en observer les effets bénéfiques attendus. En tout état de cause, l'Autorité estime que les PER constituent l'outil pertinent qui permettra une maîtrise durable de l'empreinte capacitaire des travaux au travers d'une anticipation et d'une standardisation accrue de la planification des travaux visant à préserver au maximum la capacité commerciale.
73. À cette fin, l'Autorité recommande à SNCF Réseau de travailler dès aujourd'hui à la définition, dans chaque PER, de scénarios correspondant aux différentes situations et besoins d'intervention de maintenance susceptibles de survenir à un horizon de cinq ans (surveillance, entretien, régénération, etc.). À terme, toute opération de travaux, même fortuite, devrait correspondre ainsi à l'activation d'un scénario préétabli, optimisé et concerté en amont, associé à des solutions préservant au maximum la capacité commerciale et garantissant, par exemple, la viabilité d'itinéraires alternatifs.

| N° | Recommandation stratégique | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---|
| 10 | Adopter, d'ici le 31 décembre 2024, une feuille de route assortie d'un calendrier visant à pleinement intégrer la planification des capacités-travaux dans les PER de sorte que le programme général des fenêtres corresponde, à terme, à l'activation de scénarios préétablis, optimisés et concertés, définis dans les PER. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

2.5.2. Les modalités de concertation et d'information sur les capacités réservées à des fins de travaux ne sont pas satisfaisantes

74. Dans le cadre de l'instruction, les entreprises ferroviaires consultées par l'Autorité ont fait part de leur préoccupation quant aux modalités de la concertation intervenant lors des phases amont du processus de planification des capacités-travaux. L'Autorité dresse quatre constats :
- premièrement, l'identification des conflits potentiels entre capacités-travaux et sillons, opérée par SNCF Réseau en préparation des réunions RPO, c'est-à-dire les réunions organisées entre début février et fin juin A-2 pour consulter les candidats sur les chantiers ayant un impact sur les sillons, manque de transparence. Les conflits sont détectés sur la base d'un sous-ensemble de sillons extraits du graphique de l'horaire de service A-2. Les autres besoins exprimés par les entreprises qui en ont l'opportunité sont intégrés à l'analyse dans des conditions imprécises et incertaines, créant de fait une inégalité de traitement entre les entreprises ferroviaires établies et les nouveaux entrants ;
 - deuxièmement, SNCF Réseau ne fournit pas à cette échéance l'accès à une information qualifiée, assemblée et directement exploitable par les entreprises ferroviaires. En particulier, la communication des informations relatives aux capacités-travaux envisagées, à la consistance des chantiers et à l'organisation des réunions RPO correspondantes repose sur différents systèmes et canaux. Chaque entreprise ferroviaire est dans la nécessité d'en organiser elle-même l'assemblage, l'analyse et le suivi au cours de la campagne RPO. En outre, l'Autorité constate que son injonction relative à la digitalisation du recueil des observations préalablement aux réunions RPO, à compter de la campagne 2023, formulée dans sa décision du 28 juillet 2022 susvisée⁴⁷, n'est pas mise en œuvre. Dans le cadre de son audition devant le collège de l'Autorité le 25 janvier 2024, le président-directeur général de SNCF Réseau s'est néanmoins engagé à exécuter pleinement l'injonction d'ici la fin du 1^{er} trimestre 2024 ;
 - troisièmement, les travaux concernant les installations de service ne sont actuellement pas intégrés à ce stade de la planification, alors même que l'instabilité des capacités-travaux est un irritant majeur pour les utilisateurs de ces sites ;
 - quatrièmement, la participation aux réunions RPO est extrêmement consommatrice de ressources du fait (i) du nombre important de réunions, (ii) de leur programmation occasionnellement simultanée, (iii) de leur longue durée, s'expliquant parfois par la coordination préalable insuffisante des différents services de SNCF Réseau et, surtout, (iv) en vertu de la règle « silence vaut acceptation », qui contraint les entreprises ferroviaires à maximiser leur participation. Cette situation est d'autant plus problématique que le nombre de chantiers donnant lieu à un désaccord formel est en nette augmentation depuis le service annuel 2021 : il est ainsi passé de 175 pour le service annuel 2021 (soit 16 % des chantiers de la campagne RPO) à 330 pour le service annuel 2025 (soit 30 % des chantiers de la campagne RPO).
75. De fait, les bénéfices attendus du projet « *planification agile pour nos clients et les travaux* » (PACT), qui vise une meilleure organisation et un meilleur pilotage des campagnes « RPO », n'ont pas été ressentis par les entreprises ferroviaires qui, à date, décrivent encore la participation au processus de concertation comme une tâche chronophage, dépourvue de toute garantie de résultat compte tenu du nombre limité d'arbitrages favorables obtenus. Ainsi, le nombre de chantiers en RPO reste très important (1 106 pour le service annuel 2025, soit un niveau analogue aux années passées⁴⁸) et la mise en œuvre de RPO « d'axe », qui combinent plusieurs chantiers cohérents le long d'un même axe du réseau, devrait être élargie.

⁴⁷ Point 196 « L'Autorité considère qu'il y a lieu d'enjoindre à SNCF Réseau d'élaborer des formulaires en ligne de recueil des observations des candidats préalable aux réunions RPO, ce pour la prochaine campagne de recueil des dites observations, à compter de la publication de la présente décision », voir également point 192.

⁴⁸ 1 086, 1 111, 1 104, 1 137, pour les services annuels 2021, 2022, 2023 et 2024 respectivement.

76. Si l'Autorité est consciente que tous les apports de ce projet de restructuration du processus de concertation ne peuvent s'observer immédiatement, elle encourage toutefois SNCF Réseau à amplifier sans attendre son effort de modernisation. SNCF Réseau doit notamment travailler, dès 2024, en vue de la campagne RPO de pré-construction de l'horaire de service 2027, qui se déroulera au premier semestre 2025, à (i) une digitalisation accrue de ce processus de concertation et (ii) à une augmentation significative des RPO « d'axe ».
77. L'Autorité recommande en outre de réduire la charge administrative de gestion, d'assemblage et de suivi de l'information relative aux travaux, qui pèse aujourd'hui sur les entreprises ferroviaires, en structurant le processus de concertation autour d'un outil informatique rassemblant, pour chaque chantier :
- le descriptif des travaux ;
 - les références des capacités-travaux correspondantes dans les outils de production (TCap, Atlas Digital Travaux et SIPH) ;
 - les informations relatives à l'organisation des réunions ainsi que les observations émises sur chaque chantier.

Chaque modification pouvant être datée, tracée et notifiée automatiquement, ce système permettrait également de produire les indicateurs pertinents pour suivre la progression et l'efficacité du processus de concertation, à l'échelle de chaque PER et à l'échelle nationale mais aussi, d'un point de vue plus opérationnel, aux bornes de chaque entreprise ferroviaire ou catégorie d'activité (combiné, wagon isolé, conventionné, train de nuit, etc.).

| N° | Recommandation stratégique | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|---|
| 11 | Adopter, d'ici le 31 décembre 2024, une feuille de route visant à digitaliser le processus de concertation RPO au travers d'un outil donnant accès aux entreprises ferroviaires à une information qualifiée, assemblée et directement exploitable sur les capacités-travaux envisagées par SNCF Réseau et permettant de recueillir leurs observations. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---------------------------------------|
| 12 | Communiquer à l'Autorité, d'ici le 31 décembre 2024, pour la campagne RPO relative à l'horaire de service 2026, les indicateurs permettant de décrire, en nombre et en empreinte capacitaire exprimée en heures.km, à l'échelle de chaque PER et à l'échelle nationale : <ul style="list-style-type: none"> • les chantiers envisagés ; • les chantiers présentés en RPO ; • et les chantiers faisant l'objet de désaccords. | SNCF Réseau | Action utile à réaliser à court terme |

2.6. La qualité de service en matière d'exploitation demeure perfectible

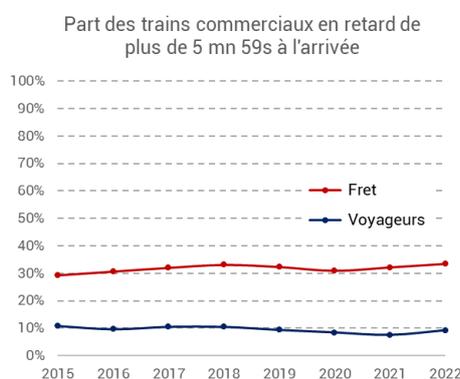
2.6.1. Les programmes de régularité présentent des résultats encourageants et doivent être développés

78. SNCF Réseau a entrepris des démarches pour améliorer la ponctualité des circulations en associant l'ensemble des acteurs du système ferroviaire.
- D'une part, l'Autorité observe les résultats positifs et l'extension du programme « Performance exploitation régularité ligne » (PERL), débuté en octobre 2021, qui consiste à assurer le suivi particulier de trains de fret et de transport combiné au départ et tout au

long de leur parcours afin d'en améliorer la régularité. Ainsi, la ponctualité à 5 minutes des trains concernés a été améliorée de près de 4 points entre 2023 et 2022 (après une amélioration de 15 points entre 2022 et 2021), pour atteindre 70,3 %. Dans une première démarche de réponse à la recommandation⁴⁹ formulée par l'Autorité dans son avis du 9 février 2023 susvisé, SNCF Réseau a étendu le programme à 17 sites en 2023. Lors de la réunion plénière du COOPERE du 23 janvier 2024, SNCF Réseau a de plus annoncé que le programme concernera l'ensemble des 200 trains de fret au départ des sites sélectionnés, soit environ 20 % des trains fret.

- D'autre part, l'Autorité estime que le transfert du pilotage du programme H00 à SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2024 permet d'assurer une égalité d'accès à ce programme, qui vise à assurer le départ à l'heure des circulations, en particulier par une révision des règles d'exploitation. En effet, H00 était jusqu'à maintenant pilotée par SNCF Voyageurs. Concernant ce point précis l'Autorité sera attentive (i) au respect de l'égalité de traitement des entreprises ferroviaires pour bénéficier de H00 et (ii) à la bonne articulation avec le programme PERL.

79. Nonobstant, en matière de ponctualité, l'Autorité constate la stagnation de la performance du système ferroviaire depuis 2015 ainsi que les disparités persistantes entre types de services. Ainsi, le taux de retard de plus de 5 minutes et 59 secondes à l'arrivée en 2023 s'élève à 10,5 % pour les circulations des services de transport ferroviaire de voyageurs – soit un niveau à peu près constant sur les dernières années – et à 33,4 % pour le fret, soit son plus haut niveau depuis 2015. Le taux de retard est même très élevé pour le transport combiné : 55 % en 2021. Ces résultats pèsent sur la compétitivité du mode ferroviaire et tout particulièrement celle du transport combiné, dont le modèle repose sur une bonne articulation entre un parcours routier et un parcours ferroviaire.



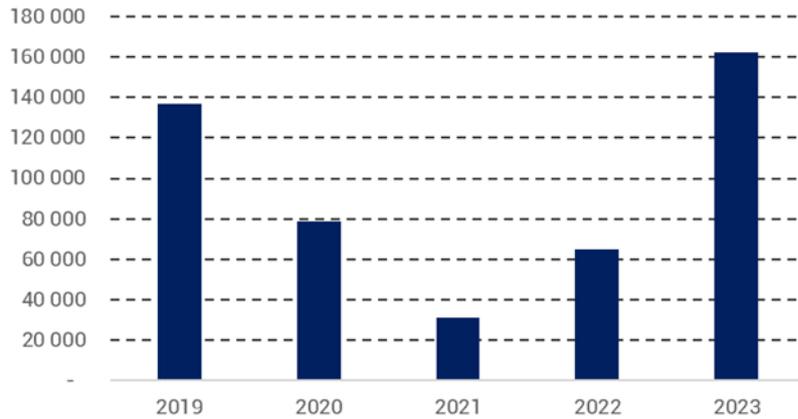
2.6.2. L'année 2023 a été marquée par des mouvements sociaux très pénalisants pour le secteur qui doivent conduire SNCF Réseau à adapter ses processus de gestion en cas de situation dégradée

80. Les services ferroviaires ont été lourdement affectés par les différents mouvements sociaux en 2023, notamment ceux du premier semestre. Ainsi, d'après les données communiquées par SNCF Réseau lors de l'instruction, plus des deux tiers des agents du gestionnaire d'infrastructure ont été en grève au moins une journée en 2023. Le nombre total de jours de grève s'est ainsi élevé à 160 000 jours, soit l'équivalent d'environ 800 ETP sur l'année, en forte hausse par rapport aux années précédentes. Si la baisse de 13 % des trafics fret (mesurés en trains.km) en 2023 par rapport à l'année précédente⁵⁰ ne peut être entièrement imputée aux mouvements sociaux au sein de SNCF Réseau, ces derniers y ont puissamment contribué.

⁴⁹ « Étendre, d'ici le 30 juin 2024, le programme Performance exploitation régularité ligne à l'ensemble des trains de fret long parcours et en particulier aux services de transport combiné ».

⁵⁰ Chiffre communiqué par SNCF Réseau dans le cadre de la réunion plénière du COOPERE du 23 janvier 2024. Le chiffre global du fret peut être décomposé : la baisse est de 11 % pour le fret conventionnel et de 19 % pour le transport combiné.

Nombre de jours de grève (SNCF Réseau)



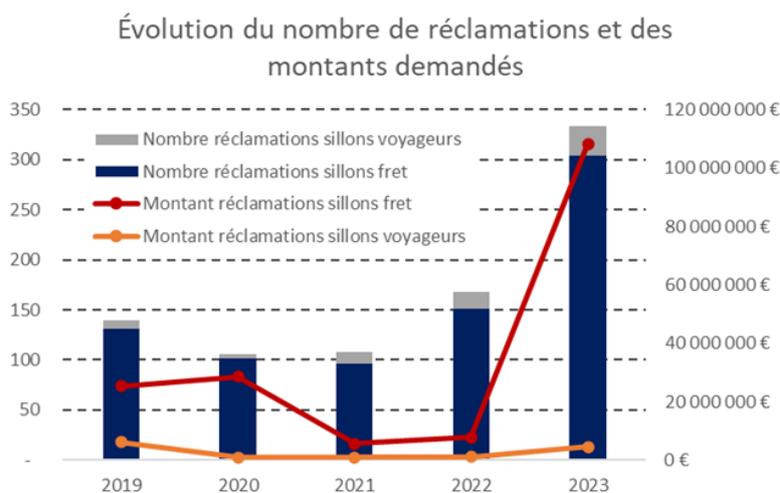
Afin de minimiser les impacts des mouvements sociaux sur les circulations, SNCF Réseau met en place plusieurs outils et dispositifs, dont certains nécessiteraient d'être renforcés :

- en premier lieu, l'outil @bord, relevant du système d'information *Cœur Incident Ferroviaire* (CIF), permet de diffuser une carte du réseau faisant apparaître les itinéraires ouverts, ouverts avec restrictions et fermés. Un tel dispositif permet aux clients de SNCF Réseau d'adapter plus facilement leurs plans de transport en fonction de la tenue des postes de circulation. Néanmoins, @bord est alimenté par les équipes locales du gestionnaire d'infrastructure et il n'existe pas de procédure permettant de centraliser et d'assurer la fiabilité des données ;
- en deuxième lieu, une cellule d'information spécifique au fret, dénommée SONAR (supervision opérationnelle nationale d'accès au réseau), est activée afin de tenir des points d'information réguliers et de prendre en compte les difficultés des clients ; et
- en troisième lieu, la cellule SAPHIR (service d'appui à la production horaire, incidents et réactivité aux aléas) permet (i) d'adapter les plans de transports, (ii) de recueillir la liste des trains identifiés comme stratégiques par les entreprises ferroviaires et (iii) d'adapter les sillons en capacité de circuler. Néanmoins, la cellule SAPHIR ne peut être activée que du lundi au samedi de 8h00 à 16h45, ce qui limite sa capacité à répondre aux besoins de toutes les entreprises ferroviaires en cas de crise importante.

| N° | Recommandation opérationnelle | Acteur | Importance / horizon |
|----|---|-------------|---|
| 13 | <p>Communiquer, d'ici le 31 décembre 2024, à l'Autorité, et au secteur via le COOPERE, un retour d'expérience approfondi des mouvements sociaux de l'année 2023, accompagné d'une feuille de route visant à renforcer les dispositifs de SNCF Réseau incluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fiabilisation et la systématisation des données d'ouverture des lignes diffusée notamment via l'outil @bord ; • le renforcement de la cellule SAPHIR, notamment en termes d'horaires d'activation possible. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

2.6.3. Le processus de réclamations demeure peu satisfaisant eu égard aux enjeux pour le marché aval

81. L'année 2023 a été marquée par une augmentation très importante du nombre de réclamations des clients de SNCF Réseau, liée à l'impact des mouvements sociaux, notamment pour le fret. Ainsi, le nombre de réclamations fret en 2023 a été multiplié par 2,5 par rapport à la moyenne 2019-2022, pour atteindre 304 réclamations. Le montant total des réclamations en 2023 a été multiplié par 6 par rapport à la moyenne 2019-2022, pour atteindre 108 millions d'euros.



82. L'Autorité relève que le processus de réclamations de SNCF Réseau concentre de très nombreuses critiques de la part du secteur :
- premièrement, les parties prenantes font état de leurs difficultés pour caractériser le préjudice subi et apporter les éléments prouvant la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure, en raison, notamment, de complications pour obtenir certaines données dans les systèmes d'information de SNCF Réseau ;
 - deuxièmement, les parties prenantes se plaignent des délais de traitement des demandes d'indemnisation et de la lourdeur du processus.
83. L'Autorité constate en outre que les injonctions de la décision du 28 juillet 2022 relatives au processus d'indemnisation ne sont que partiellement mises en œuvre.
84. D'une part, s'agissant de la définition des « sillons-jours liés »⁵¹, SNCF Réseau n'a que partiellement repris l'injonction de l'Autorité⁵². Celle-ci demandait notamment que les sillons-jours liés (c'est-à-dire des groupes de sillons pour lesquels la suppression ou la modification de l'un d'entre eux peut conduire à l'indemnisation des autres également, quand bien même ils ne seraient pas supprimés) :
- se succèdent les uns les autres (qu'ils constituent ou non l'aller ou le retour d'un sillon sur la même origine-destination) selon le plan de transport du candidat, alors que SNCF Réseau a introduit la notion de « rotation » qui est bien plus restrictive, dans la mesure où un plan de transport peut tout aussi bien prendre la forme de rotations que d'étoiles ou de segments en parallèle ; et

⁵¹ La notion de « sillon-jour lié » est définie à l'article 20.1bis des CGCUI dans les termes suivants : « un Sillon-jour Lié se définit comme un sillon-jour lié à un autre lorsqu'il le précède ou lui succède ; Une Rotation se définit comme un ensemble de sillons-jours se succédant les uns aux autres sur une période de 72 heures maximum à compter de l'horaire de départ ».

⁵² « Modifier, dans le document de référence du réseau relatif à l'horaire de service 2024, l'annexe 3.1, afin que la définition de la notion de sillon-jour lié prenne en compte la réalité des plans de transport des entreprises ferroviaires ».

- soient préqualifiés lors de la commande d'un sillon initial. Or, les modalités de préqualification, à savoir un fichier Excel à remplir par les candidats avant le 20 de chaque mois, ont suscité de nombreux commentaires et craintes des candidats lors de la consultation publique du DRR en raison de (i) leur manque de flexibilité et (ii) l'absence de prise en compte des commandes de sillons intervenues après le 20 du mois en cours.
85. D'autre part, le mécanisme de pénalités en cas de retard de traitement n'est pas suffisamment incitatif. L'Autorité constate que les pénalités, si elles avaient été appliquées en 2022, auraient représenté un montant de l'ordre de 60 000 euros⁵³, soit environ 2 % du montant total accordé au titre des réclamations en 2022.

*

Les recommandations formulées par l'Autorité sont rappelées en annexe du présent avis.

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 1^{er} février 2024.

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

Le Président,

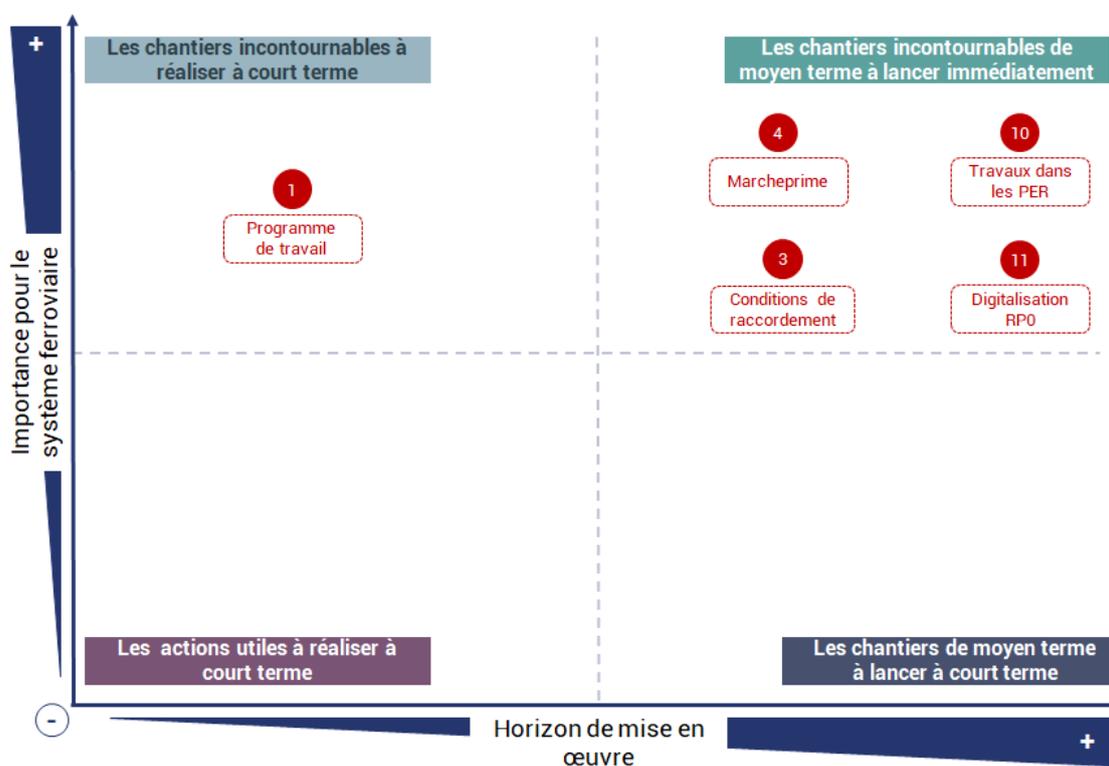
Thierry Guimbaud

⁵³ Estimation opérée en prenant les données suivantes : (i) nombre de jour de retard de traitement moyen, (ii) tranche de pénalité associée en fonction du montant accordé et (iii) nombre de dossiers de réclamation reçus.

ANNEXE - SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Recommandations considérées par l'Autorité comme stratégiques pour le bon fonctionnement du système ferroviaire et dont la mise en œuvre doit faire l'objet d'un suivi au plus haut niveau de SNCF Réseau :

| N° | Recommandations stratégiques | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|---|
| 1 | Finaliser, d'ici la fin du premier trimestre 2024, l'élaboration d'un programme de travail couvrant les conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire, porté au plus haut niveau de l'entreprise. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |
| 3 | Clarifier, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, les conditions contractuelles de raccordement au réseau ferroviaire en détaillant précisément les différentes étapes et les délais habituels ainsi qu'en publiant en annexe un modèle de contrat de raccordement. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 4 | Assurer le raccordement du centre de maintenance de Marcheprime dans les meilleures conditions en termes de délais et de coûts et s'engager d'ici le 30 juin 2024 sur un calendrier prévisionnel adapté aux enjeux d'ouverture à la concurrence sur l'axe Atlantique. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 10 | Adopter, d'ici le 30 juin 2024, une feuille de route visant à pleinement intégrer la planification des capacités-travaux dans les PER de telle sorte que, à terme, le programme général des fenêtres corresponde à l'activation de scénarios préétablis, optimisés et concertés définis dans les PER. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 11 | Adopter d'ici le 30 juin 2024, une feuille de route visant à digitaliser la gestion le processus de concertation RPO au travers d'un outil donnant accès aux entreprises ferroviaires à une information qualifiée, assemblée et directement exploitable sur les capacités-travaux envisagées par SNCF Réseau et permettant de recueillir leurs observations. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |



Recommandations considérées par l'Autorité comme opérationnelles pour le bon fonctionnement du système ferroviaire.

| N° | Recommandations opérationnelles | Acteur | Importance / horizon |
|----|--|-------------|---|
| 2 | <p>Revoir, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, la formulation de la section 5.1.6.3 pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ne pas laisser entendre que l'équipement en compteur électrique est un prérequis pour faire appel à un fournisseur alternatif d'électricité de traction ; et • que l'obligation d'équipement en compteurs embarqués soit formulée dans les mêmes termes que ceux de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 1302/2014. | SNCF Réseau | Action utile à réaliser à court terme |
| 5 | Faciliter, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, l'accès des nouveaux entrants, demandeurs de capacité ou non, à l'ensemble des systèmes d'information nécessaires (caractéristiques de l'infrastructure, travaux, commande de capacités, exploitation, etc.) aux mêmes conditions que les clients qui circulent sur le réseau. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |
| 6 | Préciser, à compter du DRR 2025 modifié publié en décembre 2024, la consistance de la prestation d'usage courant des voies de service afin de mieux décrire le degré d'intégration du service offert, la consistance des installations effectivement mises à disposition ainsi que les conditions de réservation associées. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |
| 7 | Avant le début de l'horaire de service 2025, clarifier et documenter, en lien avec le gestionnaire des gares de voyageurs, SNCF Gares & Connexions, la consistance précise de l'ensemble des « prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs » ainsi que leurs conditions d'accès. | SNCF Réseau | Chantier incontournable à réaliser à court terme |
| 8 | <p>Communiquer à l'Autorité d'ici le 30 juin 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la description détaillée et les résultats du processus permettant d'associer, pour chaque PER, l'ensemble des parties prenantes concernées et d'évaluer leurs besoins ; et • la méthodologie permettant d'évaluer les apports des PER en matière d'optimisation de la capacité. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 9 | Communiquer, d'ici le 31 décembre 2024, à l'Autorité et aux parties prenantes, dans le cadre du COOPERE par exemple, un diagnostic s'agissant des outils de production horaire et une feuille de route précise concernant les développements fonctionnels dégageant des marges de progression en matière de productivité et de qualité, notamment autour d'automatismes de gestes de production et de fonctionnalités d'aide au tracé et à la résolution de conflits horaires. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |
| 12 | <p>Communiquer à l'Autorité, d'ici le 31 décembre 2024, pour la campagne RPO relative à l'horaire de service 2026, les indicateurs permettant de décrire, en nombre et en empreinte capacitaire exprimée en heures.km, à l'échelle de chaque PER et à l'échelle nationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les chantiers envisagés ; • les chantiers présentés en RPO ; et • les chantiers faisant l'objet de désaccords. | SNCF Réseau | Action utile à réaliser à court terme |
| 13 | <p>Communiquer, d'ici le 31 décembre 2024, à l'Autorité, et au secteur via le COOPERE, un retour d'expérience approfondi des mouvements sociaux de l'année 2023 accompagné d'une feuille de route visant à renforcer les dispositifs de SNCF Réseau incluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fiabilisation et la systématisation des données d'ouverture des lignes diffusée notamment via l'outil @bord ; • le renforcement de la cellule SAPHIR, notamment en termes d'horaires d'activation possible. | SNCF Réseau | Chantier incontournable de moyen terme à lancer immédiatement |

