

## Communiqué DE PRESSE

Paris, le 19 février 2024

### L'Autorité de régulation des transports exprime de fortes attentes vis-à-vis de SNCF Réseau concernant l'amélioration des conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire

*L'Autorité de régulation des transports (ART) publie aujourd'hui son avis sur le document de référence du réseau (DRR) pour 2025. Si SNCF Réseau a fait des progrès notables dans la mise en œuvre des recommandations de l'ART, le gestionnaire d'infrastructure n'a toutefois que partiellement exécuté une décision de règlement de différend rendue en 2022 sur les conditions opérationnelles d'accès au réseau par les opérateurs de fret. L'ART prend acte de l'engagement du PDG de SNCF Réseau de se conformer à cette décision d'ici la fin du premier trimestre, tout retard supplémentaire étant susceptible d'être sanctionné. Dans l'avis rendu ce jour, le régulateur formule en outre 13 nouvelles recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau.*

#### LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE L'ART PAR SNCF RÉSEAU EST EN NETTE PROGRESSION

L'ART constate une nette amélioration de la mise en œuvre, par SNCF Réseau, de ses recommandations. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure met en œuvre les trois quarts des recommandations de son précédent avis motivé relatif au document de référence du réseau, en nette progression par rapport aux avis précédents.

#### L'INEXÉCUTION PARTIELLE D'UNE DÉCISION DE L'ART POURRAIT EN REVANCHE DONNER LIEU À DES POURSUITES ET DES SANCTIONS CONTRE SNCF RÉSEAU

Le suivi par l'ART de la mise en œuvre de sa décision de règlement de différend du 28 juillet 2022<sup>1</sup> fait apparaître un bilan contrasté. D'un côté, 17 injonctions apparaissent correctement mises en œuvre. De l'autre, toutefois, cinq d'entre elles ne le sont que partiellement et deux ne le sont pas du tout.

---

<sup>1</sup> 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.

**L'ART attend du gestionnaire d'infrastructure qu'il se conforme dans les plus brefs délais à l'ensemble des injonctions formulées dans sa décision de règlement de différend, dont le non-respect est susceptible d'être sanctionné.** L'ART prend ainsi acte de l'engagement du PDG de SNCF Réseau, à l'occasion de son audition par le collège le 25 janvier 2024, d'assurer l'exécution des deux injonctions non mises en œuvre à date d'ici la fin du premier trimestre. Par ailleurs, le collège de l'ART a d'ores et déjà décidé d'ouvrir une procédure en recherche et constatation de manquements contre SNCF Réseau dans le cadre du suivi de sa décision du 28 juillet 2022.

### **L'ART FORMULE 13 NOUVELLES RECOMMANDATIONS À DESTINATION DE SNCF RÉSEAU POUR AMÉLIORER LES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES D'ACCÈS AU RÉSEAU**

**L'ART appelle SNCF Réseau (i) à se montrer plus proactif dans l'accompagnement des nouveaux entrants et (ii) à revoir ses processus industriels pour améliorer la qualité du service rendu.**

**L'ART identifie trois leviers à mobiliser par SNCF Réseau pour faire de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs une opportunité pour le développement du mode ferroviaire :**

- Faciliter la mise en place d'accords-cadres de capacités pour une meilleure visibilité des opérateurs s'agissant de l'utilisation du réseau ;
- Clarifier et accélérer les modalités de raccordement ferroviaire de sites tiers aux voies gérées par SNCF Réseau ;
- Simplifier l'accès et la tarification des systèmes d'information permettant une programmation anticipée des plans de transport des nouveaux entrants.

**De même, l'ART identifie trois leviers à mobiliser par SNCF Réseau pour améliorer la qualité du service rendu à ses clients dans l'objectif d'accroître la part modale du ferroviaire :**

- Assurer une association plus large et transparente des parties prenantes aux phases préparatoires du processus d'allocation des créneaux horaires d'utilisation du réseau ;
- Mieux maîtriser les impacts des travaux sur les circulations commerciales. La capacité réservée pour les travaux connaît, en effet, une croissance forte depuis quelques années. Dans le contexte de la « nouvelle donne ferroviaire » annoncée par la Première ministre le 24 février 2023, qui doit conduire à une augmentation de 50 % des investissements en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau, cette situation appelle une vigilance particulière de la part de SNCF Réseau ;
- Fournir aux clients des informations plus précises et fiables en cas d'aléas d'exploitation (par exemple en cas de mouvements sociaux) afin de leur permettre d'y faire face au mieux.

**Alors que les conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures et installations de service ferroviaires gérées par SNCF Réseau sont une condition *sine qua non* du développement du mode ferroviaire, la mise en œuvre, par SNCF Réseau, de ces recommandations fera l'objet d'un suivi étroit de la part de l'ART.**

**Consulter :**

- **L'avis n° 2024-009 du 1<sup>er</sup> février 2024 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 modifié et 2025**
- **Press release in English**

## **À propos de l'Autorité de régulation des transports**

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est ainsi devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis le 29 décembre 2023 par Thierry Guimbaud.

### **Contact presse :**

**Karine Léopold**, cheffe du service de la communication : [karine.leopold@autorite-transport.fr](mailto:karine.leopold@autorite-transport.fr)