

Avls n° 2016-012 du 10 février 2016 **relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017**

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

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

Vu le règlement d'exécution 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

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

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France ;

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

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 - Version 4 du 18 décembre 2015 », et ses annexes, publié par SNCF Réseau le 18 décembre 2015 sur son site internet ;

Vu le courrier du directeur des infrastructures de transport en date du 11 janvier 2016 en réponse à la consultation du gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports alors applicable ;

Après en avoir délibéré le 10 février 2016 ;

EMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. SNCF Réseau a publié, le 18 décembre 2015, le « *Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2017 – Version 4 du 18 décembre 2015* » (ci-après DRR 2017). Ce document, établi en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, précise les redevances établies sous la responsabilité de SNCF Réseau relatives aux prestations minimales.

2. En application de la directive 2012/34/UE, transposée pour ce qui concerne l'article 13.1 et l'annexe II.1 par l'article 3 du décret du 7 mars 2003 susvisé, le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales suivantes :
- le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
 - le droit d'utiliser les capacités accordées ;
 - l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau ;
 - la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation et la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
 - toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

Le cas échéant, il fournit également 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.

3. Le I de l'article L. 2133-5 du code des transports dispose que l'Autorité « émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard :

1°) des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;

2°) de la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;

3°) des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'Etat et SNCF Réseau ».

4. L'article 9 du décret du 5 mai 1997 susvisé précise que le caractère exécutoire des redevances est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité, qui est rendu dans un délai de deux mois suivant la publication du document de référence du réseau.

5. Pour le DRR 2017, la proposition de SNCF Réseau prévoit :
- en moyenne une stabilité des redevances pour les prestations minimales concernant les services de transport de voyageurs ;
 - une augmentation globale de 2,4% des redevances pour les services de transport de fret (après compensation de l'Etat) ;
 - l'intégration de nouvelles catégories tarifaires au barème des redevances de réservation des lignes à grande vitesse en prévision des mises en service des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) et Bretagne Pays de la Loire (BPL) ;
 - l'intégration de nouvelles catégories tarifaires au barème des redevances de réservation des lignes classiques parallèles aux futures lignes à grande vitesse SEA et BPL ;

- une augmentation de la redevance pour l'usage des installations de traction électrique, désormais dénommée « redevance complémentaire électrique » (RCE), de 0,4% ;
- des ajustements des redevances de réservation et d'accès pour tenir compte, d'une part, d'une révision du montant des coûts liés à la prestation de reconnaissance des lignes à grande vitesse et, d'autre part, d'effets de compensation liés à la mise en place de la redevance quais en 2014 ;

6. Les redevances facturées aux activités de transport de voyageurs évoluent de façon différenciée entre 2016 et 2017¹, comme illustré dans le tableau suivant :

	Redevance de circulation (RC)	Redevance de réservation (RR)	Redevance d'accès (RA)	Redevance complémentaire électrique (RCE)	Total
TAGV	1,2%	-0,1%	-	+0,4%	+0,3%
TER	-1,2%	-0,1%	0,0%	+0,4%	-0,3%
Transilien	+0,1%	-0,1%	-0,1%	+0,4%	0,0%
TET	+0,7%	-0,1%	-0,1%	+0,4%	+0,1%
Hors TET	+0,6%	-0,1%	-	+0,4%	+0,4%
Total Voyageurs	+0,2%	-0,1%	0,0%	+0,4%	0,0%

Source : SNCF Réseau

7. Enfin, les cinq redevances instituées pour tenir compte d'investissements particuliers réalisés par SNCF Réseau² diminuent quant à elles de 0,3%.

2. ANALYSE

2.1. Sur les limites de la tarification pour l'horaire de service 2017

8. Dans son avis n° 2015-004 du 3 février 2015, l'Autorité a émis un avis favorable sur le projet de tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2016, sous réserve :
- « que SNCF Réseau démontre, sous trois mois à compter de la notification de la présente décision, pour chacune des demandes formulées par l'Autorité, l'impossibilité de mettre en œuvre les améliorations nécessaires avant l'horaire de service 2018 ;
 - que SNCF Réseau s'engage de manière ferme, sous trois mois à compter de la notification de la présente décision, à revoir la tarification au plus tard pour l'horaire de service 2018,

¹ Les taux présentés ne tiennent pas compte des effets liés à la révision du montant des coûts de la prestation de reconnaissance des lignes à grande vitesse, à la régularisation de la redevance quais et aux mises en service des LGV SEA et BPL.

² Redevance pour l'usage par les trains fret de la section 38080 « Montérolier-Buchy - Motteville » ; Redevance pour l'usage par les trains fret de la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny - Modane Frontière » ; Redevance pour l'usage par les trains de l'autoroute ferroviaire alpine de la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny - Modane Frontière » ; Redevance pour l'usage par les trains électriques des sections 53003 A « Pasilly - Le Creusot » et 53003 B « Le Creusot - Mâcon » ; Redevance pour l'usage du raccordement court de Mulhouse.

de manière à en garantir la pleine conformité aux exigences posées par la réglementation, en ce qui concerne :

- la révision du modèle de coûts et l'application de ses résultats à l'ensemble des activités ;
 - l'indexation des redevances de circulation ;
 - la refonte des sections élémentaires et la révision de la tarification des contraintes de capacité ;
 - la définition des segments de marché ; »
9. Par courrier en date du 21 mai 2015, SNCF Réseau a soumis de nouvelles propositions tarifaires pour 2016, accompagnées d'engagements relatifs aux évolutions de la tarification pour l'horaire de service 2018 et d'éléments justifiant de l'impossibilité de les mettre en œuvre avant cette échéance. Dans son avis n° 2015-020 du 10 juin 2015, l'Autorité a pris acte de cet engagement, validant ainsi le projet de tarification des prestations minimales soumis par SNCF Réseau pour 2016. A la demande de l'Autorité, l'engagement de SNCF Réseau pour une refonte de la tarification 2018 a été publié par ce dernier le 15 septembre 2015 sur son site internet.
10. Dans l'attente de la révision de la tarification attendue pour 2018, les insuffisances relevées par l'Autorité dans son avis n° 2015-004 du 3 février 2015 demeurent pour l'horaire de service 2017 et renforcent en conséquence l'exigence d'y apporter des réponses structurelles dans le calendrier sur lequel SNCF Réseau s'est engagé auprès du régulateur.
11. Il en résulte, en particulier, que SNCF Réseau ne saurait introduire d'évolutions tarifaires autres que la simple actualisation du barème existant ou la mise en place des redevances d'utilisation des nouvelles sections des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire (BPL) et Sud Europe Atlantique (SEA), sauf à en justifier strictement la conformité au droit applicable et, en particulier, aux principes de la directive 2012/34/UE.
12. L'Autorité rappelle qu'elle est tenue d'apprécier dans son avis conforme la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, en application du 2° du I de l'article L. 2133-5 du code des transports. Or, il n'apparaît possible d'en juger qu'en disposant d'une perspective de moyen terme assise, notamment, sur une définition préalable des segments de marché qui, à ce jour, renvoie aux travaux en cours demandés par l'Autorité. C'est donc au bénéfice de l'engagement exprès de SNCF Réseau de revoir, dès l'an prochain, les bases de son système tarifaire, et sous les limites rappelées ci-dessus, qu'il peut être admis que ce critère est satisfait dans le cas d'espèce, pour l'horaire de service 2017.
13. L'Autorité relève, par ailleurs, qu'en l'absence du contrat entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, elle se trouve dans l'impossibilité de se prononcer au regard du 3° du I de l'article L. 2133-5 du code des transports. Ce manque important, qu'elle a déjà eu l'occasion de signaler dans son avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2016, prive l'ensemble des acteurs d'une visibilité sur les perspectives d'évolution d'un élément central de leur plan d'affaires.
14. Faute de perspective claire sur la date d'aboutissement des travaux en cours entre l'Etat et SNCF Réseau, l'Autorité ne peut, une fois encore, qu'appeler les parties à arrêter dans les meilleurs délais le contrat prévu par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

2.2. Sur l'évolution de la tarification des services de transport de fret

15. La réforme tarifaire de 2010 s'est attachée à appliquer le principe de couverture du coût directement imputable afin que la somme des redevances soit égale, en moyenne, au coût

marginal du fret tel qu'il résultait du modèle de coûts de RFF de 2008. L'application de ce principe aurait eu pour conséquence une augmentation très significative des redevances des prestations minimales pour les entreprises ferroviaires de fret. Afin de limiter l'impact négatif de ce principe sur l'économie des entreprises ferroviaires, l'Etat a présenté le 16 septembre 2009 une mesure visant à limiter l'augmentation des redevances payées par les trains de fret sur la période 2009-2015. Cette disposition prévoyait que l'évolution de l'ensemble des redevances du fret ferroviaire nettes du montant de la compensation de l'Etat versée sur la période 2009-2015 soit limitée au niveau de l'indexation ferroviaire.

16. Ainsi, jusqu'en 2015, le montant des redevances nettes facturées aux entreprises ferroviaires de fret correspondait à l'application du barème 2009 réévalué chaque année en fonction de l'inflation ferroviaire. C'est l'une des raisons pour lesquelles les résultats du nouveau modèle de coûts n'ont pas été appliqués au calcul de la redevance de circulation fret. Les entreprises de fret ne supportent ainsi réellement que moins de la moitié du coût qui leur est directement imputable (44 % en 2016 comme en 2017).
17. Pour l'horaire de service 2016, qui marque la fin de l'engagement pluriannuel de l'Etat, SNCF Réseau a proposé d'appliquer une hausse uniforme de 6,27 % aux redevances de circulation et de réservation. Cette hausse s'inscrivait dans une perspective de rattrapage progressif du coût direct, SNCF Réseau n'ayant cependant pas été en mesure de présenter de trajectoire pluriannuelle.
18. Dans son avis n° 2015-004 du 3 février 2015, l'Autorité a rappelé que le défaut de couverture du coût direct des circulations de trains de marchandises posait un problème de conformité au regard des principes de tarification définis par la directive 2012/34/UE emportant des effets désincitatifs à la circulation de trains de fret. A cet égard, l'Autorité a insisté sur le fait que l'Etat ne s'acquittait pas de la totalité des subventions inscrites en loi de finances pour couvrir le complément nécessaire à la couverture du coût direct des circulations fret.
19. L'Autorité a, en conséquence, validé la proposition d'augmentation des redevances pour le fret, mais en subordonnant son avis conforme à la justification préalable de l'hypothèse prise en compte pour le montant de la compensation versée par l'Etat ou, à défaut de cette confirmation, en invitant SNCF Réseau à en tirer toutes les conséquences sur sa proposition de tarification pour respecter, dans un calendrier crédible, le principe de couverture du coût direct défini par la directive 2012/34/UE.
20. Après plusieurs échanges, SNCF Réseau a transmis à l'Autorité, par courrier du 24 septembre 2015, la lettre par laquelle le commissaire du Gouvernement l'informait qu'« *afin de permettre la levée de la réserve de l'ARAF et compte tenu de la révision de l'évaluation du coût marginal de circulation des trains de fret en voie d'achèvement, et qui conduira à une baisse significative de ce coût, [...] une fraction du dividende de SNCF Mobilités au profit de la SNCF pourra servir le cas échéant à financer in fine un versement au budget de l'Etat pour permettre, grâce à l'ouverture de crédits manquants, de compléter la compensation fret et assurer ainsi la couverture du coût marginal* ».
21. Dans son avis n° 2015-034 du 1^{er} octobre 2015, l'Autorité a pris note de l'engagement de l'Etat, considérant qu'il était de nature à permettre la levée de la réserve relative à la tarification des activités fret, et a rappelé que « *les engagements pluriannuels de l'Etat et de SNCF Réseau devront être définis dans le contrat prévu par l'article L. 2111-10 du code des transports, sur le projet duquel elle sera appelée à rendre un avis, ces engagements devant offrir à l'ensemble des acteurs ferroviaires, fret et voyageurs, une visibilité pluriannuelle suffisante leur permettant de développer leurs activités* ».
22. Pour 2017, SNCF Réseau propose une hausse du montant unitaire moyen des redevances de circulation et de réservation de 2,4 % par rapport à 2016, soit une hausse moindre que celle appliquée pour l'horaire de service 2016 qui était de 6,27 %. Cette évolution souligne à nouveau

le manque de prévisibilité de l'évolution des redevances appliquées aux services de transport de fret, en l'absence, notamment, du contrat prévu à l'article L. 2111-10 du code des transports.

23. L'Autorité relève surtout que, cette année encore, la proposition d'augmentation des redevances pour le fret repose, à ce stade, sur l'hypothèse d'un engagement financier de l'Etat qui n'est pas confirmé. Elle note, à cet égard, que le courrier adressé par le directeur des infrastructures de transport en date du 11 janvier 2016, en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports alors applicable, ne mentionne aucune garantie de cette nature.
24. Pour les mêmes raisons que celles ayant justifié l'an dernier les réserves émises sur le projet de tarification des redevances fret, l'incertitude sur l'engagement financier de l'Etat ne permet pas de s'assurer du respect du principe de la couverture du coût directement imputable posé par la directive 2012/34/UE.

2.3. Sur la tarification des services de transport de voyageurs

2.3.1. L'évolution globale des redevances

25. Depuis 2014, l'évolution des redevances applicables aux services de transport de voyageurs est encadrée par l'engagement du conseil d'administration de RFF, adopté le 9 février 2012. Cet engagement, présenté depuis 2014 dans le DRR³, prévoit que, sur la période 2014-2018, l'évolution moyenne annuelle des redevances à trafic constant suit l'indexation ferroviaire (Ip)⁴ augmentée ou diminuée chaque année d'un coefficient correctif pouvant aller jusqu'à 30 points de base.
26. Comme l'indique le tableau ci-après, la variation de l'indexation ferroviaire est égale à -1,2 % pour 2017, ce qui place l'indice ferroviaire à un niveau inférieur à celui des trois années précédentes.

DRR	Evolution des indices	IPCH	TP01	Ip
2017	Mars 2014-15	0,0%	-3,2%	-1,2%
2016	Mars 2013-14	+0,7%	-1,1%	+0,2%
2015	Mars 2012-13	+1,1%	+1,2%	+1,5%
2014	Mars 2011-12	+2,6%	+3,3%	+3,3%

Source : SNCF Réseau

27. Afin de ne pas supporter une baisse de ses recettes, SNCF Réseau propose de geler globalement l'évolution des redevances, c'est-à-dire de ne pas leur appliquer la baisse de 1,2% résultant du calcul de l'indice Ip pour 2017. A cette fin, SNCF Réseau prévoit d'ajuster l'indice Ip de +0,9%, en sus du terme correctif de +30 points de base (soit +0,3 %) prévu par l'engagement sur la trajectoire d'évolution pluriannuelle des redevances. En contrepartie, SNCF Réseau indique prévoir soustraire cet ajustement de 0,9% de l'évolution future de l'indexation ferroviaire lors des prochains exercices.

³ Annexe 10.1 des DRR 2014 et 2015 et annexe 10.1.1 des DRR 2016 et 2017.

⁴ L'indexation ferroviaire, désormais dénommée Ip, correspond à la moyenne pondérée d'un indice destiné à représenter l'évolution des coûts d'exploitation (IPCH) et d'un indice destiné à représenter l'évolution des coûts du capital (TP01), majorée d'un terme fixe de 0,4%. Ainsi, $Ip = 50\% * \Delta IPCH + 50\% * \Delta TP01 + 0,4\%$.

28. L'Autorité rappelle que l'article L. 2111-25 du code des transports prévoit que « *les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle* ». Or, un ajustement arbitraire de +0,9% ne répond pas à ce principe puisqu'il déroge à la formule d'indexation pluriannuelle des redevances que défend SNCF Réseau depuis 2014 dans le DRR et qui, faute de contrat entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure, peut être regardée comme une trajectoire d'évolution tarifaire engageante, au sens de l'article L. 2111-25 du code des transports.
29. A cet égard, la proposition de SNCF Réseau de reporter l'ajustement de 0,9 % à des exercices ultérieurs ne s'est pas accompagnée d'une explication précise de la méthode par laquelle les entreprises ferroviaires seraient assurées de l'effectivité de la neutralisation de l'ajustement sur les horaires de services à venir. Or, en dehors du fait qu'une telle proposition porte atteinte à la crédibilité des engagements du gestionnaire de réseau auprès de ses clients, la faisabilité de l'ajustement proposé dans un contexte de refonte du modèle tarifaire de SNCF Réseau pose question.
30. Les dernières variations connues des indices formant l'indexation ferroviaire et en particulier de l'indice TPO1 ne peuvent que renforcer le constat, formulé par l'Autorité dans son avis du 3 février 2015, du manque de prévisibilité de l'évolution des redevances applicables aux services de transport de voyageurs. La révision des modalités d'indexation des redevances faisant partie des engagements pris par SNCF Réseau dans le cadre de la refonte tarifaire pour 2018, il convient de réexaminer la pertinence du recours à un indice aussi volatile et d'en assurer la traduction dans la définition de « *l'encadrement des variations annuelles globales de [la] tarification* » prévu par le contrat que l'Etat et SNCF Réseau doivent conclure en application de l'article L. 2111-10 du code des transports.

2.3.2. Les redevances de circulation

31. L'article 7 du décret du 5 mai 1997 susvisé prévoit que « *la redevance de circulation est destinée à couvrir la part variable des charges d'exploitation et de maintenance du réseau supportées par Réseau ferré de France* ». L'Autorité a précisé dans son avis n° 2014-001 du 28 janvier 2014 que cette définition devait être interprétée à la lumière de l'article 31.3 de la directive 2012/34/UE qui dispose que « *les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ». L'article 6 du règlement d'exécution 2015/909 du 12 juin 2015 prévoit en outre que « *le gestionnaire d'infrastructure peut calculer les coûts directs unitaires au moyen d'une modélisation économétrique ou d'ingénierie rigoureusement étayée, pour autant qu'il puisse démontrer à l'organisme de contrôle que les coûts directs unitaires comprennent uniquement les coûts directs imputables à l'exploitation du service ferroviaire [...]* ».
32. L'Autorité relève que, pour l'actualisation des redevances de circulation entre 2016 et 2017, SNCF Réseau a appliqué les mêmes méthodes que pour les horaires de service précédents. Elle rappelle que ces méthodes, qui varient selon qu'il soit fait ou non application des résultats du modèle de coûts, ont été introduites en 2014.
33. Par ailleurs, l'Autorité constate que les mentions des taux d'évolution par poste de coûts présentés dans l'annexe 10.1.1 du DRR sont erronées. Bien que cela n'emporte pas de conséquences sur le niveau des redevances de circulation concernées, il convient de corriger le DRR 2017⁵ afin d'apporter aux acteurs une information exacte sur l'évolution réelle des coûts.

⁵ Ainsi, l'évolution réelle entre 2009 et 2014 est la suivante : +18,0% pour l'entretien, -5,8% pour l'exploitation et +12,5% pour le renouvellement (GOPEQ), soit un total pondéré moyen de +13,8%.

2.3.3. Les redevances de réservation et les redevances d'accès

a. Les évolutions liées à la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire (BPL)

34. En lien avec la mise en service de la ligne BPL, SNCF Réseau prévoit d'introduire une nouvelle catégorie tarifaire BPL pour la redevance de réservation applicable sur la ligne à grande vitesse entre Courtalain et Rennes (Cesson-Sévigné). Le tarif BPL est fixé à 12,967 €/s-km aux fins de permettre à SNCF Réseau, en fonction du trafic prévu à la mise en service, d'atteindre un objectif de recettes cohérent avec sa participation financière au projet. Ce tarif s'appliquerait à la fois sur la section de la ligne à grande vitesse déjà en service située entre Courtalain et Connerré et sur la nouvelle infrastructure située entre Connerré et Rennes (Cesson-Sévigné)⁶.
35. Dans l'attente de la refonte de la tarification prévue pour l'horaire de service 2018 qui devra, en particulier, définir rigoureusement les segments de marché auxquels s'appliquent les majorations, l'Autorité admet le niveau du barème des redevances prévues pour l'horaire de service 2017 sur la ligne BPL.
36. Par ailleurs, le projet de barème prévoit la création d'une nouvelle catégorie tarifaire C-BPL pour la redevance de réservation appliquée sur la ligne classique parallèle à la LGV BPL, entre Le Mans Nord et Cesson-Sévigné, actuellement en catégorie tarifaire C.
37. SNCF Réseau propose que la redevance de réservation de la ligne classique parallèle à la LGV BPL passe de 3,570 €/s-km à 5,782 €/s-km pour les circulations de trains aptes à la grande vitesse empruntant cette ligne, les autres trains étant facturés 1,272 €/s-km. L'objectif visé serait, selon SNCF Réseau, d'éviter un report du trafic TAGV sur la ligne classique parallèle, en réduisant l'écart tarifaire avec la LGV BPL. SNCF Réseau indique que l'effet attendu de cette augmentation sur les recettes liées au projet BPL en 2017 s'élève à environ + 1 M€ en considérant une année pleine.
38. Or, le rehaussement tarifaire de la redevance de réservation prévu sur la ligne classique parallèle à la ligne à grande vitesse BPL n'est pas justifié au regard des principes de tarification fixés par la directive 2012/34/UE. SNCF Réseau n'a pas démontré, en particulier, la définition préalable des segments de marché conformément à l'article 32.1 de la directive, ni même, à défaut, le caractère incitatif du rehaussement tarifaire qu'il propose pour la ligne classique parallèle. Dans l'attente de la refonte globale de la tarification pour l'horaire de service 2018, dont l'un des principaux objectifs consiste précisément à répondre à l'obligation de définir des segments de marché pour toute majoration tarifaire au-delà du coût directement imputable, la revalorisation de ce tarif n'est donc pas fondée.
39. Par ailleurs, le projet BPL prévoit une redevance de réservation pour les circulations de fret à grande vitesse, à l'instar de celles qui existent pour d'autres LGV. Dès lors qu'il n'existe aucune perspective à court terme de développement de trains fret à grande vitesse depuis l'abandon du TGV postal en 2015, l'Autorité s'interroge sur la capacité d'une telle activité à supporter des majorations au coût direct dans l'hypothèse, certes *a priori* peu probable, où un acteur se manifesterait pour ce service. Cette question devra également être examinée dans le cadre du projet de refonte de la tarification prévue pour 2018.
40. Enfin, l'Autorité relève que le projet de la virgule de Sablé-sur-Sarthe, qui vise à la mise en place de circulations TER à grande vitesse entre Nantes et Rennes, se verra appliquer le coefficient de modulation de la redevance de réservation de 0,46 qui concerne les circulations de trains régionaux sur ligne à grande vitesse. Dans l'attente de la refonte de la tarification prévue pour l'horaire de service 2018 qui devra, en particulier, définir rigoureusement les segments de marché auxquels les majorations sont appliquées, l'Autorité admet cette proposition.

⁶ Voir l'annexe pour une représentation graphique des évolutions tarifaires liées à la mise en service des lignes BPL et SEA.

b. *Les évolutions liées à la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA)*

41. En lien avec la mise en service de la LGV SEA, le projet de barème publié dans la version du 24 septembre 2015 du DRR 2017 prévoyait la création d'une nouvelle catégorie tarifaire ATL pour la redevance de réservation appliquée sur la ligne à grande vitesse Atlantique, en remplacement des prix ATL-1 et ATL-2⁷.
42. SNCF Réseau a précisé que cette nouvelle redevance de réservation appliquée à la ligne à grande vitesse Atlantique a été calculée de manière à atteindre le plafond de redevance prévu par la clause de coordination tarifaire du contrat de concession entre SNCF Réseau et LISEA. Ce nouveau prix ATL, égal à 18,175 €/s-km, représente une augmentation de 43% par rapport à la moyenne pondérée des prix ATL-1 et ATL-2.
43. Cette tarification a évolué dans le projet de barème publié dans la version du 18 décembre 2015 du DRR 2017. SNCF Réseau a en effet engagé une procédure de tarifs négociés avec SNCF Mobilités, dont l'Autorité a été informée en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, circonscrite au tronçon de la ligne à grande vitesse Atlantique entre Courtalain et Monts. Le nouveau projet de barème prévoit également un relèvement du montant de la redevance de réservation entre Paris et Massy, actuellement fixé à 5,941 €/s-km, à 12,000 €/s-km. A cette fin, une nouvelle catégorie tarifaire ATL-0 a été créée pour ce tronçon. Le prix de la redevance de réservation entre Massy et Courtalain est maintenu à ATL-1 (18,821 €/s-km).
44. Par ailleurs, une nouvelle catégorie tarifaire C-SEA est également envisagée pour la redevance de réservation appliquée sur la ligne classique parallèle à la LGV SEA, aujourd'hui majoritairement en catégorie tarifaire C-GV. Le prix kilométrique de réservation pour les sillons TAGV passerait ainsi de 3,570 €/s-km à 5,782 €/s-km, les autres trains étant facturés à 1,272 €/s-km. Cette modification tarifaire viserait, d'après SNCF Réseau, à favoriser l'utilisation par les TAGV de la ligne à grande vitesse SEA.
45. Pour les mêmes raisons que celles développées au paragraphe 38, les rehaussements tarifaires de la redevance de réservation prévus sur la ligne classique parallèle à la ligne à grande vitesse SEA et sur la section entre Paris et Massy ne sauraient être acceptés, faute de justification suffisante.

2.4. Sur les redevances liées à l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique

2.4.1. La redevance complémentaire d'électricité

46. La directive 2012/34/UE a requalifié l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction en prestation minimale. Dès lors, la redevance pour l'usage des installations de traction électrique, dite « redevance complémentaire d'électricité » (RCE), est désormais considérée comme une redevance perçue au titre des prestations minimales.
47. Comme l'Autorité l'avait souligné dans son avis n° 2015-004 du 3 février 2015, les travaux économétriques conduits dans le cadre de la révision du modèle de coûts de SNCF Réseau n'ont pas permis de déterminer des coûts marginaux robustes liés à l'usage des installations fixes de traction électrique (IFTE) et des équipements d'alimentation des lignes électriques (EALE). Pour cette raison, le raisonnement tenu par SNCF Réseau pour la détermination de la RCE pour 2016 consistait à appliquer une hypothèse de taux de marginalité unique de 20,4% aux montants des dépenses projetées d'entretien et de renouvellement des EALE et des IFTE.

⁷ Voir l'annexe pour une représentation graphique des évolutions tarifaires liées à la mise en service des lignes BPL et SEA.

48. Pour 2017, l'usage des installations de traction électrique donne lieu à la facturation d'une redevance fixée à 0,226 € / tr.km, soit une actualisation de 0,4% par rapport au barème de 2016. Cette évolution résulte de l'application d'une méthodologie d'actualisation identique à celle qui est mobilisée pour les redevances de circulation concernées par l'application du modèle de coûts (i.e. l'application d'une indexation fonction de l'évolution des coûts directs par poste de charges). Ainsi, pour la composante « entretien » de la RCE, l'évolution entre 2016 et 2017 tient compte de l'évolution réelle des coûts entre 2013 et 2014 (-0,37%) et de l'évolution prévisionnelle des coûts d'entretien entre 2016 et 2017 (+1,60%). Pour la composante « renouvellement », l'évolution entre 2016 et 2017 correspond à l'évolution prévisionnelle retenue dans le calcul de la redevance de circulation des activités concernées par l'application du modèle de coûts (2,60%). L'évolution des coûts de renouvellement n'intègre donc pas d'ajustement lié aux évolutions réelles de coûts dans la mesure où le calcul de ce poste se fonde sur les investissements prévisionnels de l'année 2016.
49. Dans l'attente de la révision du modèle de coûts qui permettra une estimation spécifique des coûts directs liés à l'utilisation du système d'alimentation électrique, l'Autorité admet la méthodologie d'actualisation employée par SNCF Réseau et l'évolution de +0,4% qui en découle pour la RCE.

2.4.2. La couverture des pertes des systèmes électriques

50. L'article 3 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003, dans sa version modifiée par le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015, a précisé que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains faisait désormais partie des prestations minimales. Il s'agit de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE), que SNCF Réseau dénomme « RCTE - composante A » dans le DRR 2017, par opposition à la composante B qui recouvre les autres charges notamment l'acheminement de l'énergie électrique.
51. Le DRR 2017 précise que les modalités de tarification des pertes des systèmes électriques seront précisées dans une version modifiée du DRR 2017.
52. L'Autorité invite SNCF Réseau à la saisir d'un projet de redevance dans les meilleurs délais afin qu'elle puisse se prononcer au titre de son avis conforme.

CONCLUSION :

Article 1^{er} L'Autorité émet un avis défavorable sur la fixation des redevances d'accès et des redevances de réservation des services de transport de voyageurs telles que figurant dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2017 publié par SNCF Réseau le 18 décembre 2015.

Article 2 L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances relatives aux services de transport de fret telles que figurant dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2017 publié par SNCF Réseau le 18 décembre 2015, sous réserve que SNCF Réseau justifie, à l'appui d'un engagement dûment formalisé de l'Etat, la couverture du coût directement imputable à l'exploitation de ces services.

Article 3

L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances de circulation des services de transport de voyageurs, de la redevance complémentaire d'électricité et des redevances particulières instituées pour tenir compte d'investissements réalisés par SNCF Réseau telles que figurant dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2017 publié par SNCF Réseau le 18 décembre 2015.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 10 février 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Messieurs Jean-François Benard et Michel Savy, membres du collège.

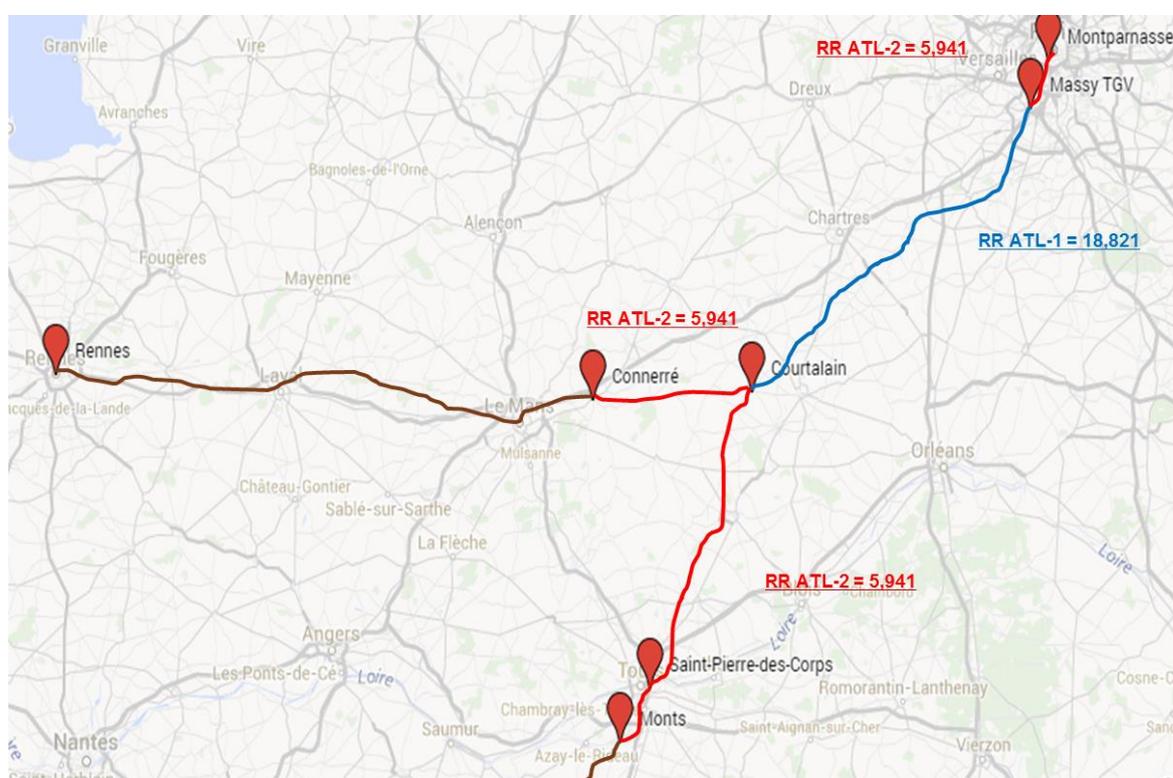
Le Président

Pierre Cardo

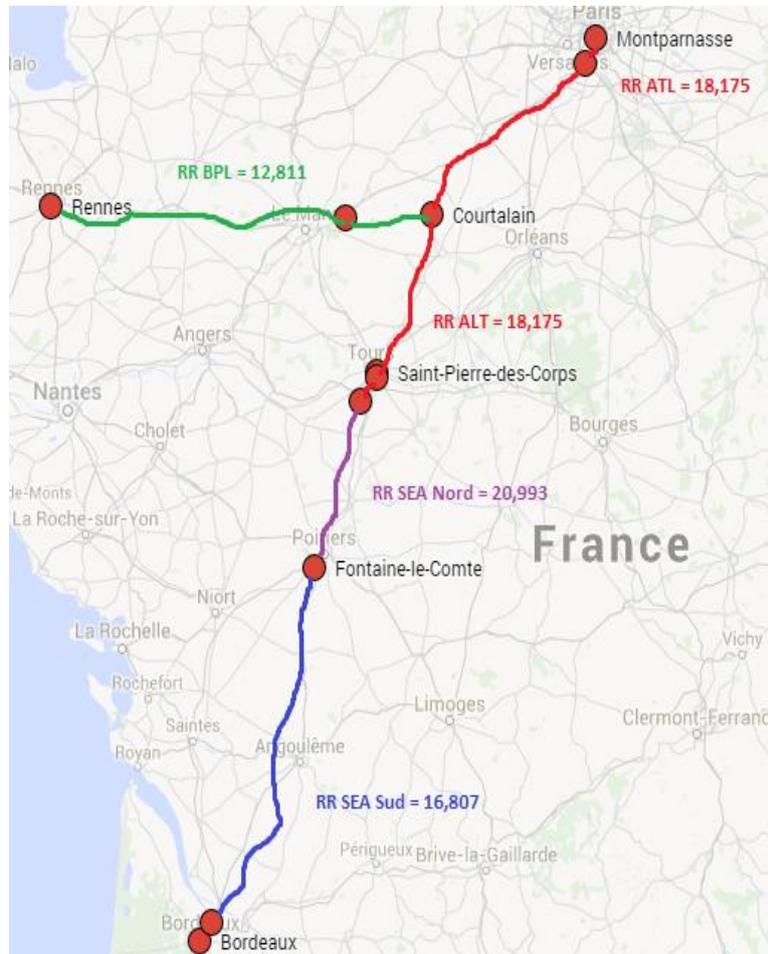
Annexe à l'avis n° 2016-012 du 10 février 2016

Evolution des redevances de réservation liées aux mises en service des LGV SEA et BPL

Graphique 1 : Structure et niveaux de la redevance de réservation (en €/s-km) avant la mise en service des LGV SEA et BPL



Graphique 2 : Structure et niveaux de la redevance de réservation (en €/s-km) après mise en service des LGV SEA et BPL (projet de barème DRR 2017 V1. Septembre 2015)



Graphique 3 : Structure et niveaux de la redevance de réservation (en €/s-km) après mise en service des LGV SEA et BPL (barème DRR 2017 V4 Décembre 2015)

