

Avis n° 2022-081 du 10 novembre 2022
portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2023

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

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

Vu 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. 2133-5 ;

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

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis de l'Autorité n° 2022-011 du 10 février 2022 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023 ;

Vu l'avis de l'Autorité n° 2022-017 du 8 mars 2022, portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2023 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2023 – Version 3 du 1^{er} septembre 2022 » publié sur le site de SNCF Réseau le 1^{er} septembre 2022 (ci-après le « DRR 2023 modifié ») ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 12 septembre 2022 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 10 novembre 2022 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1. SNCF Réseau exploite un ensemble varié d'installations de service dont elle offre l'accès aux entreprises ferroviaires et au sein desquelles sont proposées diverses prestations de service. Elle définit les conditions techniques, contractuelles et tarifaires d'accès et d'utilisation de ces installations de service dans le document de référence du réseau (ci-après le « DRR »).
2. Aux termes du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, l'Autorité émet « *un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations* ».
3. Le 8 mars 2022, l'Autorité avait émis un avis défavorable quant à la tarification des huit prestations suivantes :
 - la prestation intitulée « Combustible » ;
 - la prestation de moyens d'assistance ;
 - la prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples ;
 - la prestation d'usage spécifique des voies de service ;
 - la prestation de consignation caténaire ;
 - la prestation d'utilisation par les embranchés de voies de service ;
 - le service de radio locale d'entreprise ;
 - la prestation de remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs.
4. À la suite de la notification de cet avis, et conformément au IV de l'article L. 2133-5 du code des transports, SNCF Réseau a publié, le 1^{er} septembre 2022, une mise à jour du DRR relatif à l'horaire de service 2023 (le DRR 2023 modifié précité). Les évolutions introduites concernent, d'une part, la prestation de « *remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs* » (1.1), d'autre part, les sept autres prestations ayant fait l'objet d'un avis défavorable, dont la tarification était précédemment proposée sur devis (1.2). L'Autorité dispose d'un délai de trois mois suivant cette publication pour rendre son avis¹.

1.1. SNCF Réseau rattache désormais la prestation de stationnement en gare au cadre de régulation applicable aux installations de service

5. Pour l'horaire de service 2023, SNCF Réseau avait introduit, dans la version du 9 décembre 2021 du DRR 2023, une nouvelle « *prestation de remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs* » (ci-après désignée sous le terme de « stationnement en gare »). L'introduction d'une telle prestation permettait à SNCF Réseau de définir un cadre d'allocation transparent et équitable pour le stationnement en gare des entreprises ferroviaires du segment voyageurs et d'en autoriser la facturation.

¹ Décret n° 2012-70 susvisé, IV de l'article 3.

6. Interrogée au cours de l'instruction de l'avis motivé sur le DRR 2023², SNCF Réseau n'a pas été en mesure de clarifier le cadre dans lequel la prestation proposée s'inscrivait, tout en reconnaissant le caractère régulé. En l'absence de cadre garantissant la transparence, l'équité et la non-discrimination pour l'accès à cette prestation, l'Autorité avait tout d'abord demandé à SNCF Réseau de la rattacher soit aux prestations minimales, soit au périmètre des installations de service (recommandation n° 17 de l'avis n° 2022-011 du 10 février 2022) puis, réitérant cette demande, avait émis un avis défavorable sur la tarification de la redevance relative à cette prestation dans son avis du 8 mars 2022 susvisé.
7. Dans le DRR 2023 modifié, la prestation de stationnement nocturne en gare se trouve désormais pleinement rattachée aux prestations fournies au titre des installations de service. Les éléments descriptifs de la prestation, auparavant insérés dans les chapitres 4 et 5 du DRR 2023, ont par conséquent été rassemblés dans le chapitre 7 du DRR 2023 modifié, point 7.3.5.7.
8. Parallèlement, la tarification applicable à cette prestation a été révisée et correspond désormais à celle de l'usage courant des voies de service pour les trains de voyageurs.
9. Les modalités contractuelles et techniques de la prestation demeurent par ailleurs inchangées, sinon que des critères de priorité applicables en cas de conflit ont été pour la première fois définis³ et qu'a été précisée la liste des gares accessibles, renvoyant à l'ensemble des gares de voyageurs inventoriées dans le document de référence des gares (DRG). Ces compléments permettent de préciser les modalités selon lesquelles SNCF Réseau entend mener d'éventuelles procédures de coordination dans le cadre des dispositions du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 susvisé, notamment son article 10.

1.2. La consistance et la tarification des autres prestations ayant antérieurement fait l'objet d'un avis défavorable ont été précisées

10. La mission de l'Autorité en matière de régulation tarifaire des prestations fournies dans les installations de service ferroviaires est régie par le décret n° 2012-70 précité. Ce décret avait fait l'objet d'une modification substantielle au cours de l'année 2021, afin de garantir sa conformité aux dispositions de la directive 2012/34/UE susvisée.
11. Le champ de la régulation a ainsi sensiblement évolué. D'une part, la notion de service de base recouvre désormais toute prestation « *qui ne relèv[e] pas des prestations complémentaires ou connexes* », limitativement énumérées dans le décret. D'autre part, les prestations relevant du service de base sont désormais éligibles à une tarification sur devis comme les autres prestations, sous réserve de démontrer que la spécificité d'une prestation ne permet pas d'établir un tarif unitaire, de définir les principes tarifaires d'établissement des devis et d'établir les tarifs élémentaires qui peuvent l'être.
12. SNCF Réseau n'ayant revu ni la qualification juridique des prestations proposées, ni les modalités de tarification sur devis, l'Autorité avait identifié sept prestations⁴ dont la tarification n'était pas conforme à l'article 3 du décret n° 2012-70 modifié, et avait, par suite, fait l'objet d'un avis défavorable.

² Avis n° 2022-011 du 10 février 2022 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023.

³ En cas de conflit résiduel, le DRR 2023 modifié prévoit que priorité soit « *tout d'abord donnée au demandeur pour lequel il n'existe pas de voie sur un faisceau de voies de service appartenant à SNCF Réseau techniquement apte à recevoir le matériel considéré* », ensuite « *au demandeur qui préserve le mieux la capacité du graphique d'occupation des voies (équilibre entre les heures d'arrivée le soir et de départ le matin - encombrement sur la période considérée)* ».

⁴ Listées au point 30 de l'avis n° 2022-017.

13. Dans le chapitre 7 du DRR 2023 modifié, SNCF Réseau a apporté des précisions relatives à la qualification juridique, au contenu et aux modalités de tarification de ces sept prestations. La consistance des prestations relatives aux moyens d'assistance (point 7.3.7), au « combustible » (point 7.3.8), à l'usage spécifique des voies de service (point 7.4.2.2) et à la radio locale d'entreprise (point 7.4.1.1) se trouve ainsi modifiée. Les autres prestations, à savoir la manœuvre d'installations de sécurité simples (points 7.4.2.4 et 7.4.2.5), la consignation caténaire (point 7.4.2.1) et l'utilisation par les embranchés de voies de service (point 7.4.2.3), voient leurs modalités tarifaires amendées, sans révision de leur consistance.

2. ANALYSE

14. L'analyse par l'Autorité des modifications du DRR modifié, afférentes à la tarification des prestations offertes par SNCF Réseau dans ses installations de service pour l'horaire de service 2023, porte sur :
- la qualification juridique des prestations dont la consistance se trouve modifiée (2.1) ;
 - la conformité des modalités tarifaires nouvelles relatives aux prestations régulées demeurant facturables sur devis (2.2) ;
 - l'application du tarif d'usage courant des voies de service aux prestations de stationnement nocturne en gare et d'utilisation des voies de service par les embranchés (2.3).

2.1. Des précisions sont apportées à la description de quatre prestations

15. Dans le DRR 2023 modifié, SNCF Réseau a détaillé le contenu de quatre prestations, certaines ne relevant plus du périmètre régulé par l'Autorité dans le cadre du présent avis conforme.

2.1.1. Les périmètres des deux prestations de relevage du matériel roulant se trouvent clarifiés

16. S'agissant de la mise en œuvre de moyens d'assistance pour le relevage des matériels roulants déraillés, décrite au point 7.3.7 du DRR, le périmètre géographique dans lequel cette prestation est susceptible d'être rendue est clarifié dans le DRR 2023 modifié. Il est désormais précisé que cette prestation concerne le « *dégagement des parties du réseau ferroviaire et des installations de service gérées et exploitées par SNCF Réseau* », sur lequel cette dernière n'autorise pas les tiers à intervenir.
17. Symétriquement, SNCF Réseau indique désormais, au point 7.4.2.6 du DRR 2023 modifié, que la prestation non régulée de relevage des matériels roulants n'est proposée que « *hors domaine public géré par SNCF Réseau* ».
18. Sur le domaine public géré par SNCF Réseau, la prestation de relevage est comprise dans la mission de gestion opérationnelle des circulations relevant des prestations minimales, conformément à l'article 3 du décret n° 2003-194 et au document technique *Règles de la gestion opérationnelle des circulations*. À ce titre, et comme l'a par ailleurs confirmé SNCF Réseau au cours de l'instruction, sa tarification est incluse dans celle des prestations minimales.

19. En complément, l'Autorité demande à SNCF Réseau de mettre en cohérence la rédaction du point 6.5.3 du DRR avec le nouveau périmètre géographique retenu aux points 7.3.7 et 7.4.2.6⁵.

2.1.2. La dénomination de la prestation d'usage spécifique des voies de service évoluée et des modalités de recours sont pour la première fois définies

20. Répondant à l'une des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis du 8 mars 2022⁶, SNCF Réseau a clarifié l'intitulé de la prestation d'« usage spécifique des voies de service », devenue désormais prestation d'« occupation de voie de service sans mouvements ferroviaires réguliers ». SNCF Réseau a également précisé la consistance de cette prestation correspondant à la « mise à disposition exclusive et temporaire de voies de service » sans qu'un usage ou un trafic ferroviaire régulier y soit associé (point 7.4.2.2. du DRR 2023 modifié).
21. Conformément aux modalités indiquées au point 7.4.2.2 du DRR 2023 modifié, cette prestation n'est proposée que sur des voies dites « non-commercialisables et ne bénéficiant pas d'un entretien régulier », pour une durée maximale de cinq ans, étant précisé que SNCF Réseau peut y mettre fin à tout moment.
22. En conséquence, la nouvelle prestation d'occupation de voie de service sans mouvements ferroviaires réguliers, détachable des activités d'un exploitant ferroviaire et n'obérant pas le potentiel commercialisable par SNCF Réseau dans le cadre des prestations régulées offertes sur ses installations de service, ne constitue pas, compte tenu des modalités présentées, une prestation régulée au sens du décret n° 2012-70 susvisé.
23. L'Autorité demande à SNCF Réseau de mettre en cohérence l'ensemble du point 7.3.5 du DRR 2023 modifié avec les nouvelles dispositions, afin, notamment, d'éliminer toute référence à l'ancienne dénomination de la prestation.

2.1.3. La prestation intitulée « combustible » est scindée en deux et distingue désormais la « réalisation d'une étude de faisabilité » de la « vérification de conformité du projet »

24. Dans son avis n° 2022-017 susvisé, l'Autorité observait que la prestation intitulée « combustible », décrite au point 7.3.8 du DRR, correspondait – pour partie – à une revue de conformité préalable à la mise à disposition d'un espace industriel et que la qualification, en tant que service de base, de cette dernière emportait la régulation au même titre de la prestation combustible qui lui était indissociable dans l'optique de réaliser l'avitaillement en combustible de matériels roulants en bord à bord ou à partir d'un équipement fixe de distribution. L'Autorité recommandait par conséquent à SNCF Réseau de revoir la désignation et la description de la prestation « combustible » afin de refléter plus fidèlement le contenu du service proposé ainsi que de détailler les éléments à fournir par le candidat et les livrables produits par SNCF Réseau dans le cadre de celle-ci⁷.

⁵ Le point 6.5.3 du DRR comprend les dispositions relatives au relevage des matériels roulants sur les voies principales, mais il y est également indiqué qu'en dehors de ces dernières, les moyens d'assistance « peuvent être sollicités par les entreprises ferroviaires au titre de prestations payantes, dans les conditions définies aux chapitres 7 du DRR », ce qui est contradictoire avec une tarification incluse dans celles des prestations minimales sur l'ensemble du domaine public géré par SNCF Réseau, les installations de service de SNCF Réseau en faisant partie tout en étant distinctes des voies principales.

⁶ Avis n° 2022-017 susvisé.

⁷ Demandes figurant sous les n° 3 et 4 du point 100 dans la synthèse de l'avis n° 2022-017 précité.

25. Dans le DRR 2023 modifié, la prestation « combustible » proposée par SNCF Réseau est scindée en deux et distingue désormais la « réalisation d'une étude de faisabilité » de la « vérification de conformité du projet ». La vérification de la conformité du projet est conduite par SNCF Réseau « à partir de l'étude de faisabilité transmise par l'entreprise ferroviaire », cette dernière pouvant avoir été commandée auprès de SNCF Réseau ou réalisée par un tiers.
26. Ainsi, la prestation « combustible » relative à la réalisation d'une étude de faisabilité de mise en place d'une aire d'avitaillement en combustible ne relève plus du domaine régulé, tandis que la vérification de conformité du projet, à partir de l'étude précitée, demeure régulée au titre du service de base. Dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau a indiqué que cette vérification de conformité serait fournie à titre gratuit. Dès lors, et sous réserve que cette gratuité soit mentionnée dans le DRR, la tarification de cette prestation est conforme aux dispositions du décret n° 2012-070 modifié susvisé.

2.1.4. Les précisions apportées à la description de la prestation connexe de radio locale d'entreprise repositionnent celle-ci dans le champ concurrentiel

27. Dans le DRR 2023 modifié, SNCF Réseau a complété la description du service de radio locale d'entreprise, qui figure maintenant au point 7.4.1.1, dans une partie dédiée aux prestations connexes. Il est désormais précisé que cette prestation ne concerne pas les communications entre les agents d'une entreprise ferroviaire et les agents de SNCF Réseau, mais vise à répondre aux besoins de communications internes aux entreprises ferroviaires. Le service de radio locale d'entreprise se distingue donc clairement des autres prestations relatives aux télécommunications proposées aux points 5.1.7.4 et 5.1.7.5 du DRR.
28. Par cet ajout, le service de radio locale d'entreprise offert par SNCF Réseau devient substituable à toute autre solution de radiocommunication professionnelle. Étant donné la pluralité de fournisseurs possibles, cette prestation qualifiée de connexe au sens de la réglementation ne constitue dès lors plus un service dont la tarification est régulée. Toutefois dès lors que cette prestation sera fournie à un tiers, SNCF Réseau devra également la fournir « *dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires sur cette même installation de service à toute entreprise ferroviaire ou à tout candidat qui en [ferait] la demande* », conformément au II de l'article 2 du décret n° 2012-70 susvisé.

2.2. Dans le DRR 2023 modifié, SNCF Réseau définit, pour la première fois, des principes d'établissement des devis pour la facturation des prestations de manœuvre d'installations de sécurité simples et de consignation caténaire

29. Mentionnant désormais explicitement dans le DRR le caractère régulé des prestations de « manœuvre d'installations de sécurité simples » (7.4.2.4 et 7.4.2.5 du DRR 2023 modifié) et de « consignation caténaire » (7.4.2.1), SNCF Réseau a détaillé les principes tarifaires d'élaboration des devis qui leur sont applicables. En effet, il est désormais indiqué à l'annexe 7.8. du DRR 2023 modifié que le devis pour ces prestations est établi au regard des coûts relatifs au traitement administratif de la demande et des coûts de personnels mobilisés pour l'intervention sur site.
30. L'Autorité considère que ces principes tarifaires d'établissement des devis sont décrits de manière satisfaisante. Néanmoins, dans la mesure où SNCF Réseau distingue différentes circonstances de recours à la prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples et pour lever toute ambiguïté, l'Autorité demande à SNCF Réseau de préciser, au point 7.4.2.5 du DRR, que les principes d'établissement des devis relatifs à la « *manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne* » sont identiques à ceux applicables dans les autres circonstances.

31. En outre, l'Autorité estime que la facturation de ces prestations doit faire l'objet d'un suivi précis aux fins de s'assurer du caractère non discriminatoire du recours au devis. À cet égard, l'Autorité réitère sa demande à SNCF Réseau de s'assurer de la traçabilité des opérations facturées sur devis et du respect des principes tarifaires d'établissement de ceux-ci en mettant en place, sans délai, un dispositif de contrôle interne dédié, de sorte que celui-ci soit opérationnel pour l'horaire de service 2023⁸.

2.3. SNCF Réseau simplifie la grille tarifaire en proposant l'application du tarif d'usage courant des voies de service aux prestations de manœuvre par les embranchés et de stationnement en gare

2.3.1. La prestation de manœuvre par les embranchés, auparavant facturée sur devis, est désormais soumise au tarif d'usage courant des voies de service

32. Au point 7.4.2.3 du DRR 2023 modifié, SNCF Réseau décrit les conditions dans lesquelles l'exploitant d'une installation terminale embranchée (dit « embranché ») peut utiliser les voies de SNCF Réseau auxquelles il est raccordé à des fins de manœuvre. En pratique, il s'agit de permettre l'exécution des mouvements de matériels roulants nécessaires à la formation ou la manœuvre des trains qui ne pourraient avoir lieu au sein du site embranché ou dont la réalisation serait autrement rendue extrêmement complexe ou coûteuse.
33. S'apparentant à une allocation de capacité sur voies principales ou voies de service pour laquelle SNCF Réseau est seule compétente, cette facilité constitue une prestation régulée⁹.
34. Pour cette prestation rarement utilisée, SNCF Réseau propose d'aligner le tarif sur celui de l'usage courant des voies de service applicable aux services de transport de fret, pour lequel l'Autorité a émis un avis favorable dans l'avis n° 2022-017 précité. L'abandon de la facturation au devis de cette prestation offre davantage de garanties quant à la transparence et à l'équité du tarif pratiqué.
35. Pour l'horaire de service 2023, l'Autorité réitère sa demande à SNCF Réseau¹⁰ de revoir la désignation de la prestation pour refléter plus fidèlement sa finalité (manœuvre) et sa spécificité (par les embranchés). L'Autorité demande de plus à SNCF Réseau d'assurer une comptabilité des unités d'œuvre facturées dans le cadre de cette prestation en vue d'améliorer la robustesse des unités d'œuvres prévisionnelles servant de base à l'élaboration des tarifs.

2.3.2. L'application du tarif d'usage courant des voies de service aux stationnements en gare constitue une avancée majeure, qui appelle cependant un ajustement de la méthodologie tarifaire des prestations minimales et une amélioration de la comptabilisation des unités d'œuvre

36. Répondant à une demande de l'Autorité¹¹, SNCF Réseau a clarifié le cadre de régulation applicable à la prestation de stationnement nocturne en gare de voyageurs, formalisée, pour la première fois, dans le DRR, à l'occasion de l'horaire de service 2023. Ainsi, dans le DRR 2023 modifié, par analogie avec la commercialisation de capacités de stationnement sur voies de gestion des circulations – en dehors de leur cadre d'utilisation nominal – et de capacités de

⁸ Point 100, demande n° 5 de l'avis n° 2022-017 précité.

⁹ Point 24 de l'avis n° 2022-017 précité.

¹⁰ Point 100, demande n° 3 de l'avis n° 2022-017 précité.

¹¹ Point 100, demande n° 1 de l'avis n° 2022-017 précité.

manœuvre pour les embranchés (voir 2.3.1), SNCF Réseau rattache la prestation de stationnement en gare au régime applicable aux installations de service.

37. Les usages de manœuvre et de garage visés par ces différentes prestations correspondent à des fonctionnalités caractéristiques des installations de service, ce qui justifie, selon SNCF Réseau, leur rattachement au régime des installations de service, bien que les voies occupées lors de ces usages ne constituent pas, en tout temps, des installations de service au sens de la réglementation¹².
38. Interrogée dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau indique que la prestation de stationnement en gare constitue, en réalité, une tolérance d'utilisation de l'infrastructure, pour une finalité correspondant à celle d'une voie de garage, installation de service. L'Autorité estime que, sans remettre en question le principe d'un stationnement prioritaire des matériels roulants dans des installations de services conçues à cet effet, SNCF Réseau propose ici aux entreprises ferroviaires l'accès à un service qui, s'il venait à disparaître, désorganiserait grandement leur production et dégraderait la capacité globale du système ferroviaire.
39. Sur le plan tarifaire, SNCF Réseau propose d'aligner le tarif de cette prestation de stationnement en gare sur celui de l'usage courant des voies de service applicable aux services de transport de voyageurs, pour lequel l'Autorité a émis un avis favorable dans l'avis n° 2022-017 précité. Pour des raisons pratiques, SNCF Réseau a toutefois choisi d'opérer la facturation de la composante B du tarif sur la base de forfaits de 24h et de 400 mètres.
40. SNCF Réseau justifie l'absence de tout risque de sur-tarifification du stationnement en gare en vérifiant que les recettes prévisionnelles afférentes à cette prestation et à l'usage courant des voies de service demeurent sensiblement inférieures aux charges identifiées pour les seules voies de service commercialisables.
41. L'Autorité observe que cette inéquation serait à plus forte raison vérifiée si ces charges venaient à intégrer la quote-part des coûts relatifs aux voies principales rattachables aux périodes de stationnement nocturne en gare. Pour éviter tout double compte et en l'absence de détournement des charges, l'Autorité préconise que la réconciliation entre revenu autorisé et recettes soit effectuée par SNCF Réseau, en retirant du revenu autorisé afférent aux prestations minimales le surcroît de revenu associé à la prestation de stationnement en gare. L'Autorité s'assurera notamment de la bonne réalisation de cette opération dans le cadre de son prochain avis sur la tarification des prestations minimales.
42. En complément, l'Autorité estime que SNCF Réseau doit prendre les dispositions nécessaires pour que l'accès à la nouvelle prestation de stationnement en gare et sa facturation soient équitables, transparents et non discriminatoires. Pour ce faire, SNCF Réseau doit améliorer la transparence des conditions d'accès et renforcer la justification des unités d'œuvre retenues pour la tarification et des forfaits s'appliquant pour la facturation, en tenant compte, notamment, des observations et recommandations formulées en ce sens par l'Autorité dans son avis n° 2022-011¹³.
43. S'agissant des conditions d'accès, si la liste des gares accessibles et les critères de coordination en cas de conflit ont été précisés de manière satisfaisante dans le DRR 2023 modifié, l'Autorité considère que d'autres modalités doivent également être mieux détaillées dans le DRR.

¹² Les voies occupées servant à la circulation des trains et à l'embarquement des passagers, qualifiées de voies principales à ce titre, sont également utilisées à des fins de garage et de manœuvre.

¹³ Points 63 à 68 de l'avis n° 2022-011 du 10 février 2022 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023.

44. En premier lieu, la mention « *sous réserve de possibilité technique et d'exploitation* » apparaissant au point 7.5.3.7 doit être explicitée. En effet, bien que SNCF Réseau ne puisse s'exonérer d'un examen au cas par cas de la compatibilité d'une demande de stationnement avec les conditions de sécurité définies par les consignes locales d'exploitation, il est primordial que les candidats puissent avoir connaissance des autorisations de stationnement en gare déjà délivrées ainsi que, lorsqu'elles ont été déterminées à l'occasion d'études de faisabilité antérieures, des règles communes d'allocation des voies principales applicables. N'impliquant que des moyens très limités pour SNCF Réseau, une telle transparence favorise l'équité des allocations et facturations par surveillance mutuelle des acteurs. À cette fin, l'Autorité demande à SNCF Réseau de porter à la connaissance de l'ensemble des candidats, dès l'horaire de service 2023, le détail des autorisations de stationnement en gare déjà délivrées ainsi que, dès qu'ils auront été définis, les principes d'allocation des voies principales applicables à cette fin.
45. En second lieu, les opérations autorisées et interdites, sur ou à bord d'un matériel roulant, durant le stationnement en gare doivent être définies dans le DRR, à l'instar de ce qui est fait sur les voies de service. Interrogée dans le cadre de l'instruction, SNCF Réseau indique que le stationnement s'entend « *hors prestation commerciale à destination du public, notamment les voyageurs et hors prestations de maintenance, sauf à l'intérieur du train* ». L'Autorité demande à SNCF Réseau de définir, dans le DRR, les opérations pouvant intervenir au cours du stationnement en gare¹⁴.
46. S'agissant des unités d'œuvre, l'évaluation du volume d'activité sur la seule foi des déclaratifs des entreprises ferroviaires ne saurait être satisfaisante. L'Autorité demande à SNCF Réseau de définir et mettre en œuvre, d'ici l'horaire de service 2024, une démarche de contrôle de l'utilisation des capacités pouvant reposer sur des moyens techniques automatisés¹⁵, performants et fiables et/ou des campagnes ponctuelles de vérification par échantillonnage.

¹⁴ À titre d'exemple, ces opérations peuvent couvrir le nettoyage ou la maintenance légère à bord d'un train.

¹⁵ À titre d'exemple, une telle démarche pourrait s'appuyer sur l'exploitation, *ex post*, par SNCF Réseau, des données enregistrées dans le temps opérationnel par les logiciels utilisés en gare pour la gestion de l'occupation des voies.

3. SYNTHÈSE

47. L'Autorité estime que les modifications apportées au DRR 2023 par SNCF Réseau améliorent la transparence de son offre d'exploitant d'installations de service et que la tarification proposée pour les prestations régulées dans la version modifiée de ce document, publiée le 1^{er} septembre 2022, est acceptable pour l'horaire de service 2023, sous réserve que certains ajustements soient réalisés dans le DRR.
48. L'Autorité demande ainsi à SNCF Réseau, pour l'horaire de service 2023, de :
- mettre en cohérence le point 6.5.3 du DRR avec les nouvelles dispositions des points 7.3.7 et 7.4.2.6 (cf. point 19 du présent avis) ;
 - éliminer toute référence à l'ancienne dénomination de la prestation d'occupation de voie de service sans mouvements ferroviaires réguliers du point 7.3.5 (cf. point 23) ;
 - mentionner la gratuité de la prestation de vérification de la conformité d'un projet d'aire d'avitaillement en combustible au point 7.3.8 du DRR (cf. point 26) ;
 - préciser, au point 7.4.2.5, que les principes d'établissement des devis relatifs à la « *manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne* » sont identiques à ceux applicables dans les autres circonstances (cf. point 30) ;
 - revoir la désignation de la prestation d'utilisation des voies de service par les embranchés pour refléter plus fidèlement sa finalité et sa spécificité (demande réitérée, cf. point 35) ;
 - définir, dans le DRR, les règles régissant les opérations pouvant intervenir au cours du stationnement en gare (cf. point 45).
49. L'Autorité demande également à SNCF Réseau, au cours de l'horaire de service 2023 et pour les futurs horaires de service, de :
- s'assurer de la traçabilité des opérations facturées sur devis et du respect des principes tarifaires d'établissement des devis en mettant en place, sans délai, un dispositif de contrôle interne dédié, de sorte que celui-ci soit opérationnel pour l'horaire de service 2023 (demande réitérée, cf. point 31) ;
 - comptabiliser distinctement les unités d'œuvre facturées dans le cadre de l'utilisation des voies de service par les embranchés (cf. point 35) ;
 - porter à la connaissance de l'ensemble des candidats, dès l'horaire de service 2023, le détail des autorisations de stationnement en gare déjà délivrées ainsi que, dès que définis, les principes d'allocation des voies principales applicables à cette fin (cf. point 44).
50. Enfin, relativement à la prestation de stationnement en gare, l'Autorité demande à SNCF Réseau de définir et mettre en œuvre, d'ici l'horaire de service 2024, une démarche de contrôle de l'utilisation des capacités pouvant reposer sur des moyens techniques automatisés, performants et fiables et/ou des campagnes ponctuelles de vérification par échantillonnage (cf. point 46).

ÉMET L'AVIS SUIVANT

Pour l'horaire de service 2023, l'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des redevances relatives aux prestations suivantes :

- occupation de voie de service sans mouvements ferroviaires réguliers ;
- radio locale d'entreprise ;
- consignation caténaire ;
- utilisation par les embranchés de voies de service ;
- stationnement en gare de voyageurs (« remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs »).

Pour l'horaire de service 2023, l'Autorité émet un avis favorable sur la tarification de la redevance relative à la prestation de vérification de conformité d'un projet d'aire d'avitaillement en combustible, sous réserve que SNCF Réseau mentionne sa gratuité dans le DRR.

Pour l'horaire de service 2023, l'Autorité émet un avis favorable sur la tarification de la redevance relative à la prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples, sous réserve que SNCF Réseau précise, dans le DRR, que les principes d'établissement des devis applicables « *suite à aléa de circulation en ligne* » sont identiques à ceux applicables dans les autres circonstances.

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 novembre 2022.

Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Madame Cécile George, membre du collège.

Le Vice-Président,

Président par intérim de l'Autorité

Philippe Richert