

Avis n° 2023-009 du 9 février 2023

portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques 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) 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 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'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau ;

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

Vu l'avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 ;

Vu l'avis n° 2021-009 du 9 février 2021 relatifs à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2022 à 2023 (saisine du 11 décembre 2020) ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2023 – version 6 du 9 décembre 2022 » ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 21 décembre 2022 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier,

Après en avoir délibéré le 9 février 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

1 CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE

1.1 Les redevances associées aux prestations minimales pour l'horaire de service 2023 ont toutes déjà fait l'objet d'un avis conforme de l'Autorité, sauf la redevance liée à la couverture des pertes des systèmes électriques de SNCF Réseau

1. Conformément au I de l'article 3 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé, SNCF Réseau fournit aux entreprises ferroviaires « *de manière équitable, non discriminatoire et transparente* » l'ensemble des prestations minimales nécessaires à l'utilisation du réseau ferré national. Les redevances associées à ces prestations font l'objet d'un avis conforme de l'Autorité.
2. Les redevances relatives aux prestations minimales, au titre de l'horaire de service 2023, ont toutes recueilli un avis favorable de l'Autorité dans ses avis n° 2020-016 du 6 février 2020 et n° 2021-009 du 9 février 2021 relatifs à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023, sauf la redevance liée à la couverture des pertes des systèmes électriques de SNCF Réseau (RCTE composante A ou RCTE-A), qui constitue l'une des quatre « redevances électriques » de SNCF Réseau (cf. section 1.2.).
3. L'Autorité a été saisie des barèmes de cette redevance le 9 décembre 2022, à l'occasion de la publication du « Document de référence du réseau ferré - Horaire de service 2023 – Version 6 du 9 décembre 2022 » (ci-après « DRR 2023 modifié ») intégrant, en son annexe 5.2, les tarifs de la RCTE-Composante A applicables entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2023. Le niveau de la RCTE-A ne peut en effet être déterminé que peu de temps avant l'horaire de service auquel elle s'applique, dans la mesure où ce niveau dépend du prix d'achat de l'électricité de traction par SNCF Réseau à ses fournisseurs.

1.2 La redevance liée à la couverture des pertes des systèmes électriques constitue l'une des quatre redevances associées aux prestations liées à l'utilisation de la traction électrique

4. Les prestations liées à l'utilisation de la traction électrique relèvent pour partie seulement des prestations fournies au titre des prestations minimales mentionnées au point 1.1.
5. Le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 dispose ainsi que, le cas échéant, le gestionnaire d'infrastructure fournit, à ce titre, « *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* »¹.
6. Aux termes du VI de cet article, « *[[l']utilisation du système ferroviaire électrique pour le courant de traction prévue au I donne lieu en outre au remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique. Elle donne lieu à une refacturation à l'euro par le gestionnaire d'infrastructure de ces coûts, augmentés des autres frais encourus* ».

¹ Une sous-station est une installation fixe en bord de voie détenue par SNCF Réseau, reliée au réseau de transport d'électricité de RTE ou au réseau de distribution d'électricité d'Enedis, dont la fonction consiste à alimenter en courant de traction le réseau de caténaires électriques de SNCF Réseau, après transformation et, le cas échéant, redressement (une partie du réseau est alimentée en courant de traction alternatif 25 000 Volts et une autre partie en courant de traction continu 1 500 Volts). Le point de captage de l'énergie électrique correspond au point de contact entre la caténaire et le pantographe.

7. Par ailleurs, le V de l'article 3 du décret n° 2003-194 dispose que « [s]i le gestionnaire d'infrastructure fournit la prestation complémentaire de courant de traction sur l'infrastructure ferroviaire ou sur les installations de service relevant du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, il la fournit dans des conditions non discriminatoires et transparentes à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande. Lorsque cette prestation n'est proposée que par le gestionnaire d'infrastructure, elle est une prestation régulée au sens du 9° du I de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 mentionné ci-dessus. La fourniture de cette prestation donne alors lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par l'article 3 dudit décret ».
8. Dans ces conditions, les entreprises ferroviaires utilisant la traction électrique doivent s'acquitter, auprès de SNCF Réseau, de deux redevances au titre des prestations minimales liées à l'utilisation du courant de traction électrique, conformément aux dispositions rappelées au point 5, soumises à l'avis conforme de l'Autorité :
 - la redevance de circulation électrique (RCE), qui correspond à l'utilisation des installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire (IFTE) allant des sous-stations jusqu'aux caténaires, c'est-à-dire leur entretien et leur renouvellement ;
 - la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A dite RCTE-A, mentionnée aux points 2 et 3, qui correspond à « la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains ».
9. Selon les dispositions de l'article 4 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 susvisé, la RCE et la RCTE-A « sont destinées à couvrir le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ».
10. Au-delà, les entreprises ferroviaires utilisant la traction électrique doivent s'acquitter auprès de SNCF Réseau de deux autres redevances non régulées, au titre de l'utilisation du courant de traction électrique, conformément aux dispositions rappelées aux points 6 et 7 :
 - la redevance relative au « remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique », qui correspond à la RCTE composante B ou RCTE-B ;
 - le cas échéant, la redevance au titre de la fourniture du courant de traction, qui correspond à la RFE. Cette dernière correspond à une prestation complémentaire non régulée, dans la mesure où SNCF Réseau n'est pas le seul fournisseur de courant de traction pour les entreprises ferroviaires.

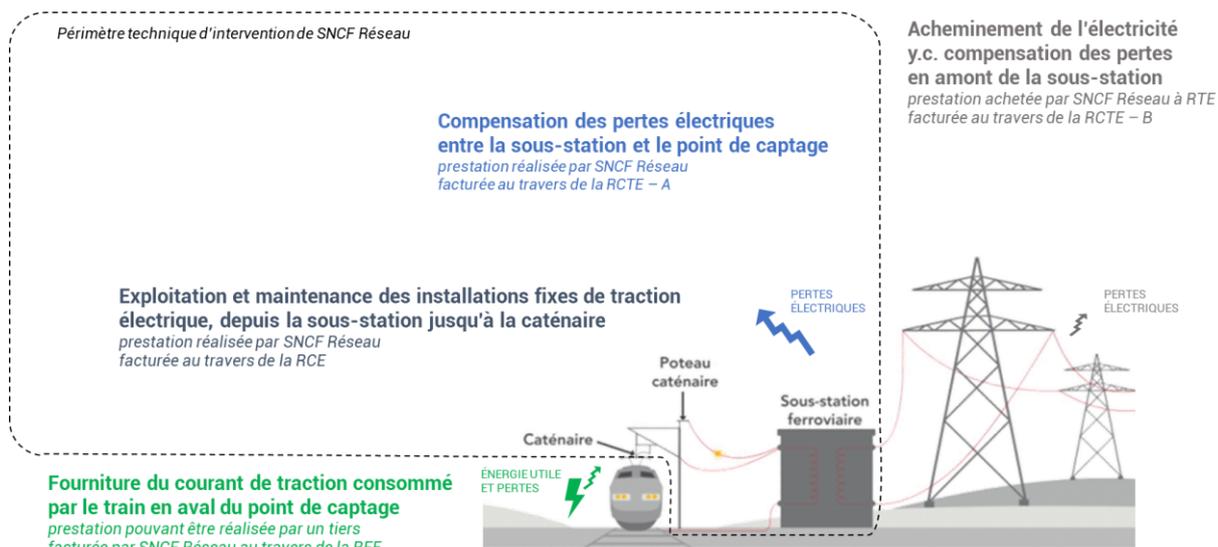


Figure 1 : les prestations liées à l'utilisation de la traction électrique dans le système ferroviaire
- source : ART, d'après SNCF Réseau

11. Pour l'horaire de service 2021, ces quatre redevances liées à la traction électrique représentaient près de 250 millions d'euros de revenus pour SNCF Réseau.

	Revenus 2021 des redevances liées à la traction électrique
RCE	102 M€
RCTE – Composante A	31 M€
RCTE – Composante B	102 M€
RFE	14 M€
Total	249 M€

Tableau 1 : recettes relatives aux redevances liées à la traction électrique pour l'horaire de service 2021
source : SNCF Réseau

1.3 Le présent avis ne porte que sur la redevance perçue pour la couverture des pertes des systèmes électriques de SNCF Réseau au titre de l'horaire de service 2023

12. Le présent avis porte exclusivement sur la RCTE-A, au titre de l'horaire de service 2023. La RCE au titre de l'horaire de service 2023 a déjà fait l'objet d'un avis conforme de l'Autorité, au titre de la tarification des prestations minimales pour le cycle 2021-2023², et la RCE au titre de l'horaire de service 2024 fait l'objet d'un avis distinct au titre de la tarification des prestations minimales pour le cycle 2024-2026³.
13. Le volume afférent aux pertes des systèmes électriques, donnant lieu à la perception par SNCF Réseau de la RCTE-A, résulte de la différence entre :
 - le volume total d'énergie électrique utilisée par les matériels roulants pour leur traction, captée sur la caténaire ; et
 - le volume total d'énergie électrique soutirée par SNCF Réseau, à cette même fin, sur les réseaux publics de transport et de distribution d'électricité.
14. Ces pertes des systèmes électriques proviennent des phénomènes physiques⁴ inhérents à tout transit du courant électrique dans des réseaux de transport et de distribution et, dans le cas d'espèce, au transit dans les installations fixes de traction électrique de l'infrastructure ferroviaire (sous-stations, caténaire, etc.). Du point de vue du système électrique, ces pertes sont assimilées à une consommation, facturée à SNCF Réseau par son fournisseur d'énergie au titre de leur compensation.
15. Comme mentionné au point 9, en application de l'article 30 du décret du 7 mars 2003 susvisé, la RCTE-A est « égale au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire », qui correspond, en l'espèce, aux coûts d'achat d'électricité supportés par SNCF Réseau pour la compensation de ces pertes. L'Autorité émet un avis conforme sur la fixation de cette redevance en application du I de l'article L. 2133-5 du code des transports.
16. En outre, au point 2.4 de l'annexe 5.1.2 du DRR 2023 modifié, SNCF Réseau prévoit également deux mécanismes de régularisation applicables à la RCTE-A, dans la continuité des DRR applicables aux horaires de service précédents :
 - le premier mécanisme permet de corriger le tarif pour tenir compte d'éléments exogènes de régularisation tardive inhérents au système électrique⁵ ;
 - le second mécanisme prévoit une possible régularisation *a posteriori* du tarif de la RCTE-A pour tenir compte d'un « changement des taux de conversion kWh/tr-km électrique (...), à la suite d'études et d'analyses menées en concertation avec les entreprises ferroviaires concernées ».

² Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023.

³ Avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

⁴ Les phénomènes physiques qui entraînent des pertes dans les systèmes électriques sont l'effet Joule- manifestation thermique de la résistance électrique qui se produit lors du passage d'un courant électrique dans tout matériau conducteur – et les courants de Foucault, qui entraînent des pertes par effet magnétique.

⁵ Ces éléments exogènes comprennent la régularisation définitive du mécanisme de capacité et l'écèlement du volume d'ARENH (voir note de bas de page 6 pour une présentation du dispositif). Le volume annuel total d'ARENH ne peut, en effet, excéder un plafond, dont la Commission de régulation de l'énergie assure le respect en prononçant, au besoin, des mesures d'écèlement des demandes exprimées. Le cas échéant, les fournisseurs bénéficiaires compensent l'écèlement par des approvisionnements complémentaires sur les marchés de l'électricité.

2 ANALYSE : LES TARIFS DE LA RCTE-A AUGMENTENT FORTEMENT DANS UN CONTEXTE GLOBAL DE HAUSSE DES PRIX DE L'ÉNERGIE ET DANS LE CONTEXTE SPÉCIFIQUE DE RENOUVELLEMENT DE SON CONTRAT DE FOURNITURE D'ÉNERGIE PAR SNCF RÉSEAU

2.1 Le quadruplement des tarifs de la RCTE-A observé entre 2022 et 2023 correspond à la répercussion directe des coûts encourus dans le contexte particulier du renouvellement du contrat de fourniture d'énergie de SNCF Réseau

17. Les tarifs de la RCTE-A proposés par SNCF Réseau pour 2023 sont établis selon une méthodologie décrite dans l'annexe 5.1.2 du DRR 2023 modifié. Ils résultent de l'application des trois paramètres suivants :
- le taux moyen de pertes, correspondant au volume global de pertes estimé rapporté à la consommation électrique des matériels roulants ;
 - la méthode d'allocation des pertes entre les différents types de circulations électriques, qui repose sur des taux de conversion kilowattheure / train-kilomètre, ci-après « kWh/tr-km », déclinés selon six types de circulation électrique ; et
 - le prix d'achat de l'électricité par SNCF Réseau pour 2023.
18. Les tarifs de la RCTE-A ont quadruplé entre 2022 et 2023 comme présenté dans le tableau ci-dessous.

Type de circulation	Tarif validé pour 2022 €/tr-km	Tarif proposé pour 2023 €/tr-km
Trains régionaux, nationaux et internationaux de voyageurs aptes à la grande vitesse	0,232	0,984
Autres trains nationaux et internationaux de voyageurs	0,150	0,635
Trains régionaux de voyageurs (hors Transilien) non aptes à la grande vitesse	0,128	0,542
Trains régionaux de voyageurs Transilien non aptes à la grande vitesse	0,225	0,956
Trains de fret	0,170	0,720
Autres trains (haut-le-pied, matériel de travaux...)	0,086	0,366

Tableau 2 : barème tarifaire de la RCTE-A pour 2022 et 2023 (annexe 5.2 du DRR) - source : SNCF Réseau

19. Il ressort des éléments fournis par SNCF Réseau, dans le cadre de l'instruction, que ce quadruplement est directement lié à la hausse du prix d'achat de l'électricité par SNCF Réseau, à l'occasion du renouvellement de son contrat de fourniture d'électricité, en juillet 2022, rendu nécessaire par l'arrivée à terme de son précédent contrat de fourniture d'électricité.

20. Ce contrat de fourniture d'électricité ne porte pas exclusivement sur l'achat de l'énergie nécessaire à la compensation des pertes, mais vise également à couvrir les besoins des entreprises ferroviaires recourant à la RFE et d'autres besoins propres à SNCF Réseau. Dans ce cadre, la demande de SNCF Réseau s'élève à plus de 800 GWh (gigawattheures, ou millions de kilowattheures) et représente 1,6 % de la consommation électrique française, soit l'équivalent de la production continue sur une année d'une tranche de centrale nucléaire.
21. En règle générale, SNCF Réseau utilise différentes échéances d'achats réparties sur une période de douze mois précédant la fourniture, en réponse à une demande formulée par l'ART, dans son avis n° 2017-031 du 15 mars 2017, d'appliquer une stratégie d'optimisation tarifaire, mais également pour suivre les évolutions du prix de l'électricité au plus près et pour lisser les fluctuations.
22. Pour chaque échéance, et pour le volume d'achat fixé pour cette échéance, SNCF Réseau contractualise auprès d'un fournisseur un prix d'achat fixe du mégawattheure d'électricité selon le principe ci-après. Un appel d'offres sélectionne, dans un premier temps, les fournisseurs potentiels sur la base de critères techniques. Dans un second temps, ceux-ci sont mis en concurrence par SNCF Réseau pour la couverture des besoins fixés pour cette échéance.
23. SNCF Réseau achète également une partie de son électricité à un tarif régulé dans le cadre du dispositif de l'ARENH⁶, la quote-part exacte n'étant connue qu'en fin d'année et, dans le cas d'espèce, en novembre 2022 pour 2023. Par conséquent, le prix d'achat de l'électricité est connu en novembre 2022 pour la fourniture d'électricité sur l'année calendaire 2023. Le barème de la RCTE - Composante A est donc fixé lors de la publication du DRR 2023 modifié en décembre 2022.
24. Pour la circonstance particulière de l'année 2023, SNCF Réseau a procédé, dans un premier temps, à un appel d'offres en vue de couvrir l'ensemble de ses besoins électriques pour la période 2023-2028. Cependant, en raison des incertitudes liées au contexte géopolitique et de l'ampleur des besoins à couvrir, SNCF Réseau n'est pas parvenu à trouver un fournisseur satisfaisant l'ensemble de ses besoins électriques sur la période. Le processus pour désigner un fournisseur d'électricité a par conséquent été déclaré infructueux en février 2022.
25. Dans un second temps, le lancement d'une nouvelle procédure d'achat limitée à un horizon de deux ans a abouti, en juillet 2022, à la signature d'un contrat de fourniture permettant à SNCF Réseau d'acheter, au gré des cours de l'électricité, des volumes d'électricité à livrer en 2023 et 2024.
26. Observant, d'une part, la tendance haussière des prix de marché des produits énergétiques depuis le début de l'année 2022 et souhaitant, d'autre part, sécuriser le tarif de la RCTE-A en amont de la préparation du DRR 2023 modifié dont la publication devait intervenir le 9 décembre 2022, SNCF Réseau a procédé aux commandes fermes nécessaires à la couverture de ses besoins pour l'année 2023 dans une période restreinte, durant le mois d'août 2022.
27. La fluctuation des prix de l'énergie due au contexte géopolitique, combinée aux contraintes procédurales d'achat de SNCF Réseau, a ainsi conduit à une fixation du prix d'achat de l'énergie, au moment où les cours étaient au plus haut.
28. Au cours de l'instruction, SNCF Réseau a présenté les éléments permettant d'attester du respect de la méthodologie tarifaire. L'évolution du tarif de la RCTE-A entre 2022 et 2023 reflète la seule variation du prix d'achat de l'énergie par SNCF Réseau. En effet, les autres paramètres demeurent inchangés. Le taux moyen de pertes électriques, estimé pour 2023 à 8,5 %, est identique à celui retenu par SNCF Réseau au titre des années précédentes. Les taux de conversion kilowattheure / train-kilomètre n'ont pas non plus fait l'objet d'une mise à jour.

⁶ L'ARENH, dispositif d'accès régulé à l'électricité nucléaire historique, a été créé par la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle organisation du marché de l'électricité, permet aux fournisseurs d'électricité d'accéder, à un prix régulé, à l'électricité produite par les centrales nucléaires historiques d'EDF.

29. Durant l'instruction, SNCF Réseau a présenté les conditions particulières dans lesquelles il a été amené à couvrir ses besoins en électricité pour l'année 2023, à un coût très supérieur à celui encouru pour l'année 2022, alors que ses précédents contrats de fourniture d'électricité arrivaient à terme, comme mentionné *supra*.
30. SNCF Réseau a communiqué à l'Autorité les éléments contractuels qui attestent que le tarif contractualisé pour les achats d'électricité visant à compenser les pertes augmente de 111,95 €/MWh en 2022 à 473,51 €/MWh en 2023.
31. L'Autorité constate que les tarifs de la RCTE-A proposés sont conformes à la méthodologie tarifaire définie et correspondent au coût de la compensation des pertes directement imputables aux circulations électriques. Le montant des recettes de la RCTE-A évolue ainsi de 57 millions d'euros en 2022 à 242 millions d'euros en 2023, portant le poids relatif de la RCTE-A dans les péages versés en 2023 à 3,4 %, contre moins de 1 % des montants perçus au titre des prestations minimales par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2022.
32. Dans la mesure où les tarifs correspondent au coût directement imputable au sens des textes applicables, l'Autorité ne s'oppose pas au tarif de la RCTE-A proposé par SNCF Réseau pour l'année 2023.

2.2 L'Autorité demande à SNCF Réseau de supprimer le mécanisme de régularisation portant sur la réévaluation des taux de conversion

33. L'Autorité considère que le second mécanisme de régularisation présenté au point 16, portant sur la réévaluation des taux de conversion kWh/tr-km électrique en cours d'horaire de service, ne se justifie plus.
34. Lors de leur introduction en 2014 les taux de conversion de la consommation énergétique en fonction des trains-kilomètres ont été construits à partir de différentes estimations et hypothèses qui nécessitaient un retour d'expérience. Il semblait alors raisonnable de rendre possible un ajustement des taux de conversion en cours d'année pour répartir, au plus près de la réalité, les volumes de pertes entre entreprises ferroviaires. L'Autorité constate que les taux de conversion sont inchangés depuis 2015 et que SNCF Réseau a confirmé au cours de l'instruction « *[ne pas avoir] fait d'études complémentaires pour la mise à jour des taux de conversion kWh/tr-km* ».
35. Il n'apparaît dès lors plus justifié que SNCF Réseau continue de se réserver la possibilité de modifier les taux de conversion en cours d'année, alors qu'il s'agit d'un paramètre endogène maîtrisé par le gestionnaire d'infrastructure.
36. L'Autorité demande donc à SNCF Réseau de supprimer le mécanisme de régularisation prévoyant cette mise à jour, ce qui ne lui interdit toutefois pas de procéder à leur réévaluation dans le cadre de l'élaboration de la tarification pour de futurs exercices.

2.3 Pour les prochains horaires de service, l'Autorité recommande à SNCF Réseau de faire évoluer la tarification de la RCTE-A de manière plus maîtrisée

37. Dans l'absolu, il apparaît essentiel que l'acheteur des pertes du système électrique soit incité, d'une part, à maîtriser le tarif unitaire de l'énergie à travers sa politique d'achat, d'autre part, à assurer une estimation plus fine du volume global des pertes, deux paramètres sur lesquels il dispose d'une maîtrise directe.
38. En premier lieu, l'Autorité renouvelle les recommandations qu'elle avait adressées à SNCF Réseau de séquencer ses procédures d'achat d'électricité en étalant ses commandes. L'Autorité recommande également à SNCF Réseau d'engager des réflexions visant l'introduction, dès 2024, d'un dispositif incitant à la maîtrise du tarif unitaire de l'électricité dans la tarification de la RCTE-A. À l'instar des pertes du réseau public de transport d'électricité⁷, la tarification de la redevance de compensation des pertes (RCTE-A) pourrait, par exemple, intégrer un mécanisme de bonus-malus visant à comparer le prix moyen d'achat d'électricité effectivement contractualisé par SNCF Réseau à un prix de référence reflétant *ex post* la fluctuation du cours de l'électricité sur la période d'anticipation des achats⁸.
39. En second lieu, l'Autorité note que SNCF Réseau va procéder, à partir du 1er janvier 2024 à l'actualisation de la méthode de détermination des consommations électriques des acteurs ferroviaires⁹. À partir de cette date, SNCF Réseau prévoit de prendre à sa charge « *le terme bouclant* » du décompte électrique ferroviaire¹⁰. Au regard de cette évolution méthodologique à venir, l'Autorité recommande que SNCF Réseau assure, si nécessaire, une mise en œuvre progressive de la méthode actualisée de détermination des consommations électriques des acteurs ferroviaires afin d'éviter des variations trop importantes des volumes de pertes et de leur répartition.
40. Dans le nouveau contexte où la RCTE-A représente une part non négligeable de la facture des entreprises ferroviaires, l'Autorité estime qu'une réflexion plus générale sur la structure des tarifs de la RCTE-A de la part de SNCF Réseau pourrait également être opportune.
41. Au-delà de ces modifications tarifaires et eu égard aux évolutions de la RCTE-A relevées au point 31, l'Autorité recommande par ailleurs à SNCF Réseau de réfléchir aux modalités d'information et de publication progressives des tarifs qui permettraient aux clients une meilleure anticipation des évolutions tarifaires.

⁷ Voir la délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 17 décembre 2020 portant projet de décision sur le tarif d'utilisation des réseaux publics de transport d'électricité, dit « TURPE 6 HTB » (délibération n° 2020-314).

⁸ L'électricité est commercialisée sur les marchés de l'électricité jusqu'à 3 ans avant livraison.

⁹ Comme le détaille SNCF Réseau, au point 2.2 de l'annexe 5.1.2 du DRR relatif à l'horaire de service 2024 publié le 9 décembre 2022, afin de fiabiliser l'estimation des consommations électriques ferroviaires et de garantir la neutralité du processus de répartition des consommations électriques entre les acteurs ferroviaires, la responsabilité du système de décompte de l'énergie a été reprise par RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité. Dans un premier temps mis à la charge de SNCF Voyageurs, principal consommateur d'électricité de traction, le transfert du terme bouclant à SNCF Réseau viendra parachever, au 31 décembre 2023, l'évolution du système électrique ferroviaire.

¹⁰ « *Le terme bouclant* » du décompte électrique ferroviaire comprend l'ensemble des écarts de comptage, erreurs d'estimations des consommations et consommations parasites éventuelles.

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE-Composante A) pour l'horaire de service 2023, telle que résultant de l'application des principes décrits à l'annexe 5.1.2 et des barèmes figurant à l'annexe 5.2 du document de référence du réseau 2023, publié le 9 décembre 2022, sous réserve de la suppression du mécanisme de régularisation portant sur la modification des taux de conversion kWh/tr-km électrique figurant à l'annexe 5.1.2 susvisée.

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 9 février 2023.

Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; et Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Vice-Président,
Président par intérim

Philippe Richert