

## **Avis n° 2017-005 du 1<sup>er</sup> février 2017 relatif aux documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2017 et 2018**

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-6 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 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 ferroviaire ;

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

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

Vu l'arrêté du 30 décembre 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national ;

Vu les décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1<sup>er</sup> octobre 2013 portant sur quatre demandes de règlement de différend à l'encontre de Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation ainsi que les décisions n° 2014-016, 2014-017, 2014-018 et 2014-019 du 15 juillet 2014 prises pour leur exécution ;

Vu la décision n° 2014-022 du 18 novembre 2014 relative à l'attribution de sillons par SNCF Réseau homologuée par décision du ministre en charge des transports du 2 février 2015 ;

Vu la décision n° 2015-049 du 16 décembre 2015 portant règlement du différend entre la société ECR et SNCF Réseau relatif à l'indemnisation de la suppression et de la modification de sillons par le gestionnaire l'infrastructure ;

Vu la décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure homologuée par décision du ministre en charge des transports du 21 septembre 2016 ;

Vu les avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012, n° 2013-002 du 30 janvier 2013, n° 2014-001 du 28 janvier 2014, n° 2015-003 du 3 février 2015, n° 2016-014 du 10 février 2016 relatifs aux documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2013, 2014, 2015, 2016 et 2017 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 - Version 9 du 9 décembre 2016 » et le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 2 du 9 décembre 2016 » ;

Vu le courrier de la directrice des infrastructures de transport en date du 22 décembre 2016 en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 1<sup>er</sup> février 2017 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### 1. CONTEXTE

1. SNCF Réseau a publié le 9 décembre 2016 le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 - Version 9 du 9 décembre 2016 », (ci-après « DRR 2017 modifié ») ainsi que le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 2 du 9 décembre 2016 », (ci-après « DRR 2018 »). Ces documents, établis en application de l'article L. 2122-5 du code des transports et de l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, intègrent les éléments établis sous la responsabilité de SNCF Réseau, mais également ceux relevant des installations de service gérées par d'autres exploitants.
2. L'article L. 2133-6 du code des transports dispose que l'Autorité « émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication ». Dans cet avis, l'Autorité s'attache à formuler des recommandations destinées à améliorer la qualité et la transparence du document et à identifier, le cas échéant, les risques de discrimination non tarifaire dans l'accès au réseau et aux installations de service.
3. Le présent avis ne porte donc pas sur les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, ni sur les redevances relatives à l'accès aux installations de service ainsi qu'aux prestations qui y sont fournies. La fixation de ces redevances fait l'objet d'avis distincts du présent avis, pris en application de l'article L. 2133-5 du code des transports.
4. À l'exception des questions relatives à la gestion de la saturation, les modifications intégrées par SNCF Réseau au DRR 2018 ont également été intégrées au DRR 2017 modifié. Parmi ces modifications figurent des questions nouvelles sur lesquelles l'Autorité n'a pu se prononcer lorsqu'elle a rendu son avis du 10 février 2016 susvisé sur le DRR 2017 publié le 18 décembre 2015. Dès lors, l'Autorité est fondée à rendre un avis sur le DRR 2017 en tant qu'il porte sur ces questions nouvelles.
5. SNCF Réseau a mis à profit la mise à jour de certaines annexes relatives aux installations de service pour réorganiser et renuméroter l'ensemble de ces dernières. Par ailleurs, certains paragraphes du corps du DRR ont été repensés et la rédaction en a été globalement reprise. L'Autorité note que ces évolutions contribuent à une meilleure lisibilité du document et de ses annexes.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur la nature des modifications apportées au DRR 2017

6. Le principe de la publication en décembre de l'année A-2 du DRR de l'horaire de service de l'année A, ainsi qu'il résulte de l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé, vise à permettre aux candidats de connaître, avant l'introduction de leurs demandes de sillons, les conditions d'accès qui leur sont applicables. Cette disposition emporte des conséquences importantes en termes de transparence et de sécurité juridique.
7. L'Autorité estime qu'afin de préserver le droit d'accès des candidats, les mises à jour qui peuvent être apportées au DRR doivent, par conséquent, être strictement limitées à la nécessité de s'adapter aux changements de circonstances de fait ou de droit intervenus postérieurement à sa première publication.
8. Or les modifications opérées en décembre 2016 sur le DRR 2017 ne relèvent pas toutes d'une telle nécessité alors même que certaines d'entre elles sont substantielles et affectent les candidats. Il s'agit en particulier de l'introduction de nouvelles règles limitant les possibilités de formuler des commandes de sillons en phase d'adaptation de l'horaire de service et de la création de cinq mécanismes incitatifs comprenant des pénalités financières.
9. En outre, ni le DRR 2017 publié le 18 décembre 2015, ni les modifications de ce DRR publiées en cours d'année ne précisaient que de nouvelles règles et de nouveaux systèmes incitatifs étaient en cours d'élaboration par SNCF Réseau pour une application dès l'horaire de service 2017. Eu égard à l'ampleur des mesures envisagées, la consultation réglementaire des parties prenantes, entre septembre et novembre 2016, ne peut être regardée comme suffisante à elle seule pour préparer de telles évolutions. Les nombreuses réserves et objections émises par les parties prenantes dans leurs avis révèlent ainsi la nécessité d'approfondir le diagnostic, notamment s'agissant de la compréhension des comportements des candidats en termes de commandes de sillons.

### 2.2. Sur les nouvelles dispositions applicables à la phase d'adaptation de l'horaire de service

10. Le cadre réglementaire de l'allocation des capacités favorise par essence une certaine instabilité des sillons : les candidats doivent en effet formuler leurs demandes de sillons entre décembre A-2 et avril A-1 pour le service de l'année A, alors que l'organisation de leurs plans de transport n'est pas finalisée et que les besoins précis des clients finaux ne sont, pour certains, pas encore identifiés ou stabilisés. Ils cherchent donc à sécuriser, lors de leur commande initiale, leurs capacités de circulation, sachant qu'il leur sera possible de les adapter par la suite.
11. Dans ce contexte, SNCF Réseau a présenté dans le DRR 2017 modifié et le DRR 2018 deux séries de mesures qui visent à réduire le nombre de demandes qu'il doit traiter en phase d'adaptation de l'horaire de service et à inciter les demandeurs à les anticiper. Il s'agit de l'adoption de nouveaux « *critères de régulation* » applicables aux demandes effectuées en phase d'adaptation et d'un nouveau dispositif incitatif appelé « *frais de dossiers* ».

#### 2.2.1. Sur les nouveaux critères de régulation des demandes

12. Le DRR prévoit de nouveaux « *critères de régulation* » applicables à la phase d'adaptation qui sont relatifs à l'irrecevabilité, aux priorités de traitement et aux dates d'introduction des demandes par les candidats.

13. L'article L. 2122-9 du code des transports dispose que « *[l]es entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables, transparentes et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire* ». En application de l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure dispose de la possibilité de présenter dans le DRR les critères applicables à la répartition des capacités. Il doit cependant motiver la nécessité de ces règles dès lors qu'elles ont une incidence sur le droit d'accès au réseau des candidats. En particulier, la possibilité d'effectuer des demandes de sillons en phase d'adaptation de l'horaire de service est expressément prévue par la directive 2012/34/UE, notamment son article 48, et par l'article 23 du décret du 7 mars 2003 susvisé qui en détermine les conditions de transposition. Par conséquent, toute limitation posée à ces droits d'accès doit être justifiée.

#### *a. Les règles relatives à l'irrecevabilité de certaines demandes en adaptation*

14. SNCF Réseau entend interdire les cas de renouvellement à l'identique de demandes de sillons pour lesquelles un refus a déjà été opposé. L'Autorité considère que, s'il apparaît pertinent que SNCF Réseau prévoit une procédure accélérée de traitement de telles demandes en l'absence de tout changement de circonstances de droit ou de fait, il n'apparaît pas possible de refuser par principe de traiter ces demandes en les déclarant « irrecevables ». En tout état de cause, la déclaration d'irrecevabilité suppose un examen minimal pour apprécier le contenu de la demande.
15. En outre, les nouvelles règles, telles que décrites au chapitre 4.2.4.2 du DRR, n'incluent pas les situations où la qualité de la réponse initiale de SNCF Réseau à une demande de sillon n'était objectivement pas satisfaisante et où un réexamen permettrait d'identifier une solution qui n'aurait pas été préalablement trouvée ou encore l'hypothèse d'un changement de circonstance de fait lié à la restitution d'un sillon par un autre candidat qui permettrait de satisfaire la nouvelle demande.
16. Par ailleurs, la nécessité pour le candidat d'établir qu'une capacité travaux a été libérée opère un transfert de charge inapproprié des horairistes de SNCF Réseau vers le candidat, auquel incomberait la charge de surveiller les modifications faites dans le graphique de circulation pour connaître cette information. Or, la tâche de contrôler si les capacités demandées par les candidats peuvent ou non être tracées dans le contexte travaux alors en vigueur relève bien des attributions de SNCF Réseau, qui disposera d'ailleurs à cet effet d'un outil de tracé horaire plus performant, grâce à la mise en service du système d'information SIPH à partir de 2017.
17. Dans ces conditions, les règles d'irrecevabilité que SNCF Réseau souhaite mettre en œuvre ne peuvent être maintenues et il importe de les modifier.

#### *b. Les règles relatives aux priorités de traitement de certaines demandes*

18. Selon les nouvelles dispositions du chapitre 4.2.2.4 du DRR, la finalité première de la phase d'adaptation de l'horaire de service est « *l'allocation de nouveaux sillons dans la capacité résiduelle, avant la modification et la remise en cause de sillons précédemment alloués* ». Ainsi, « *le traitement des demandes de modification est non prioritaire vis-à-vis du traitement des demandes de création, et est dépendant du plan de charge des équipes de production horaire* ». Le DRR indique en outre que « *ne doivent être anticipées que les demandes correspondant à un besoin avéré et confirmé, afin de n'inscrire dans le graphique que des horaires qui ne seront pas remis en cause dans une phase ultérieure* ».
19. Selon ces dispositions, il existe ainsi un risque que des demandes de modification ne soient pas traitées, alors que, d'une part, les candidats disposent d'un droit de formuler de telles demandes et que, d'autre part, celles-ci peuvent leur être nécessaires pour s'adapter aux besoins de leurs clients.

20. En outre, de telles clauses présentent un risque élevé de discrimination et de non équité, au détriment des opérateurs dont tout ou partie des besoins ne sont pas répétitifs, et portent atteinte au droit d'accès au réseau dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes dont ceux-ci disposent en vertu des articles L. 2122-9 du code des transports et 1<sup>er</sup> du décret du 7 mars 2003 modifié. Enfin, ces clauses octroient des pouvoirs discrétionnaires au gestionnaire de l'infrastructure « *pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats* » au sens du 2 de l'article 56 de la directive 2012/34/UE.
21. Par voie de conséquence, l'Autorité engage SNCF Réseau à supprimer ces règles de priorité et à maintenir le principe de traitement des demandes en fonction de leur ordre d'arrivée.

*c. Les règles relatives aux dates d'introduction des demandes en adaptation.*

22. À la suite de la décision de l'Autorité n° 2014-023 du 18 novembre 2014 susvisée, SNCF Réseau a modifié ses processus pour qu'à partir de 2017, les capacités allouées pour les travaux soient stabilisées six semaines avant leur réalisation et que l'information relative aux capacités utilisées et aux éventuelles capacités restituées soit portée à la connaissance des candidats au plus tard quatre semaines avant la date de circulation prévue.
23. Compte-tenu de la forte volumétrie des demandes aujourd'hui formulées dans les dernières semaines précédant la circulation, le risque est grand, selon SNCF Réseau, que l'introduction de ce nouveau jalon engendre une multiplication des demandes et que les candidats, notamment de fret, attendent de connaître la capacité libérée pour effectuer leurs demandes en cherchant à optimiser leur plan de transport.
24. En imposant la formulation « sillon-jour par sillon-jour » des commandes de création de sillon dont le premier jour de circulation est moins de 40 jours à compter de la demande, l'objectif poursuivi par SNCF Réseau est d'inciter les demandeurs de sillons à formuler les demandes stables et connues à l'avance le plus tôt possible, pour que la période des quatre semaines avant la circulation puisse être pleinement consacrée au tracé de sillons correspondant à des besoins nouveaux, saisonniers, et, le cas échéant, au réexamen de sillons initialement refusés (comblement de "trou de régime"). L'Autorité note que la règle de demande « sillon-jour par sillon-jour » ne s'applique pas aux demandes de modification.
25. Si cette mesure alourdit la charge de travail des candidats, tant pour formuler ces demandes que pour suivre leur traitement, l'Autorité comprend qu'elle constitue une condition nécessaire pour tirer bénéfice de la restitution des capacités réservées pour les travaux dont le gestionnaire d'infrastructure n'a plus l'utilité.
26. L'Autorité rappelle cependant que l'article 23 du décret du 7 mars 2003 modifié, transposant l'article 48 de la directive 2012/34/UE, prévoit un délai maximal de cinq jours ouvrables pour répondre aux demandes de sillons individuels. Il convient donc de modifier le DRR pour intégrer de manière ferme, et non pas seulement indicative, le respect de ce délai. L'Autorité recommande également la mise en place par SNCF Réseau d'un suivi du délai de réponse et du nombre de sillons non répondus à l'issue de ce délai, le bilan de ce suivi pouvant être intégré dans le rapport annuel sur l'efficacité du processus capacitaire.

**2.2.2. Sur le nouveau mécanisme incitatif des « frais de dossier »**

27. Le DRR 2017 modifié introduit un dispositif incitatif appelé « frais de dossier », qui vise, selon SNCF Réseau, à limiter le nombre de demandes de sillons formulées par les candidats lors de la phase d'adaptation de l'horaire de service, considérant que certains opérateurs effectuent des demandes trop nombreuses et volatiles, et a pour objectif d'en diminuer progressivement le nombre et ainsi d'améliorer la performance du processus de répartition des capacités.

28. Comme elle a pu l'indiquer dans ses décisions récentes sur le système d'incitations réciproques, l'Autorité convient qu'il est nécessaire de dissuader, sous certaines conditions, les pratiques de demandes multiples d'un même opérateur pour un même besoin. Cependant, les mécanismes mis en œuvre par SNCF Réseau (a) appellent de nombreuses réserves dès lors qu'ils remettent en cause le système d'incitations réciproques édicté par l'Autorité dans sa décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 susvisée qui a été homologuée, le 21 septembre 2016, par le ministre des transports pour l'horaire de service 2017, et (b) semblent non adaptés et disproportionnés par rapport aux pratiques qu'ils devraient viser.

*a. La remise en cause de l'économie générale du dispositif d'incitations réciproques*

29. S'agissant de l'horaire de service 2017, le périmètre du dispositif d'incitations réciproques est limité aux sillons-jours retenus dans la base de facturation de l'acompte lié aux prestations minimales et à la première modification ou restitution/suppression de sillon effectuée par le demandeur ou par le gestionnaire d'infrastructure. Temporairement, le nouveau dispositif des « frais de dossier » est par conséquent plus large que celui du système d'incitations réciproques puisqu'il concerne l'ensemble des demandes touchant aux sillons.

30. Or, la restriction du périmètre du dispositif d'incitations réciproques est directement liée aux limites techniques que SNCF Réseau a fait valoir lors de la mise au point de ce dispositif, en indiquant alors ne pas être en mesure de déterminer de façon fiable l'origine des modifications et des suppressions opérées pendant la phase d'adaptation de l'horaire de service au-delà du premier événement de ce type<sup>1</sup>. Pour le mécanisme des frais de dossier, ces limites techniques ne sont pas contraignantes puisque le dispositif n'est pas réciproque et n'exclut pas la pénalisation du candidat pour des événements liés à des décisions de SNCF Réseau.

31. En outre, l'Autorité relève que certains événements sont pénalisés au titre des deux dispositifs, notamment les modifications opérées sur les sillons-jours fermes lorsque le candidat a dépassé le seuil de franchise fixé pour l'application des « frais de dossiers » et que cette modification est également pénalisée au titre du dispositif d'incitations réciproques.

32. L'Autorité observe également que certains événements sont pénalisés par le dispositif des « frais de dossier » alors qu'ils avaient été exclus à dessein du système d'incitations réciproques, pour tenir compte des contraintes commerciales des demandeurs et du contexte général d'insuffisance de la qualité des sillons :

- il avait en effet été considéré que les demandes de création de sillon-jour en adaptation ainsi que les demandes de modification effectuées jusqu'à M-4 pour le voyageur et M-2 pour le fret sont par principe légitimes, dès lors que les demandeurs de capacité doivent être en mesure d'adapter leur offre à la demande de leurs clients, ou d'obtenir un nouveau sillon à la suite d'une demande préalablement refusée ;
- de même, la prise en compte des demandes liées aux sillons-jours à l'étude avait été écartée à la demande de SNCF Réseau car ce dernier souhaitait distinguer le système d'incitations réciproques des engagements et des dispositions financières liés aux sillons à l'étude, qui faisaient notamment l'objet d'accords de qualité sillons.

33. Ainsi, dès lors que le dispositif des frais de dossier vise les mêmes objectifs généraux que le système d'incitations réciproques, tout en pénalisant des comportements volontairement exclus par ce système et en pénalisant doublement ceux visés par les deux mécanismes, l'Autorité estime que le dispositif envisagé porte atteinte à l'économie générale du système d'incitations réciproques adopté par l'Autorité et homologué par le ministre des transports pour l'horaire de service 2017.

---

<sup>1</sup> SNCF Réseau a confirmé ces limites à l'occasion du retour d'expérience effectué en septembre 2015 et des échanges intervenus au printemps 2016, ainsi que dans sa réponse du 16 juin 2016 à la consultation publique effectuée par l'Autorité en mai 2016.

### b. Le caractère non adapté et disproportionné par rapport aux objectifs du dispositif

34. SNCF Réseau prévoit un seuil (ratio acceptable) de franchise, évolutif à la baisse chaque année, en deçà duquel les demandes des candidats peuvent s'effectuer sans pénalisation financière. Cependant, le calcul du ratio réel du candidat, qui sera comparé au ratio acceptable pour déterminer s'il y a ou non application de frais de dossier, n'exclut pas, comme indiqué précédemment :
- les demandes de création de sillons en adaptation, qui sont pourtant encouragées par SNCF Réseau lorsque les besoins ne peuvent être connus de façon certaine au moment de la construction de l'horaire de service, et les demandes de modification effectuées avant M-4 pour le voyageur et M-2 pour le fret ;
  - les demandes pénalisées au titre du système d'incitations réciproques (demandes de modification à compter de M-4 et M-2 et restitution de sillon).
35. En outre, le calcul de ce ratio réel ne prend pas en compte le fait que certaines demandes peuvent avoir comme fait générateur une non qualité des réponses de SNCF Réseau, lesquelles peuvent être incomplètes (étude d'une partie des itinéraires), partielles (« trous de régime »), conditionnelles (sillons « à l'étude ») ou encore ne pas respecter les tolérances horaires initialement demandées par le candidat. Dans de telles conditions, une nouvelle demande ne peut *a priori* être considérée comme abusive.
36. Le dispositif retenu par SNCF Réseau ne permet donc pas de distinguer les demandes « légitimes » de création et de modification de sillons des demandes « illégitimes », dont la limitation doit effectivement être recherchée. Il résulte également de la méthode retenue que l'utilisation de ratios moyens ne permet pas de tenir compte de façon spécifique de situations qui peuvent être objectivement différentes, telles que celles des candidats opérant sur des sillons longue distance ou des sillons internationaux, pour lesquels la qualité d'allocation est généralement moins performante et les aléas plus nombreux.
37. En conséquence, il convient de supprimer le dispositif des « frais de dossier » qui, outre son appellation inadéquate, ne permet pas de cibler les comportements abusifs et porte atteinte à l'économie générale du système d'incitations réciproques. L'Autorité réalisera une étude visant à analyser les pratiques des candidats relatives aux commandes de sillons et proposera, le cas échéant dès l'horaire de service 2018, des mesures complétant le système d'incitations réciproques.

### 2.3. Sur les nouveaux dispositifs incitatifs

38. Outre la création du dispositif des « frais de dossier », SNCF Réseau introduit dans le DRR 2017 modifié et le DRR 2018 des pénalités financières portant sur le dispositif de détection des défauts de roues des convois (2.3.1), la procédure de déclaration de la composition réelle des convois (2.3.2) et les voies de service (2.3.3).
39. L'intégration dans le DRR de dispositifs incitatifs peut constituer un vecteur utile à la bonne application des règles du DRR et à l'amélioration de la performance du système ferroviaire. Néanmoins, l'Autorité considère que les dispositifs créés par SNCF Réseau ne procèdent pas d'une démarche de diagnostic suffisamment étayée et partagée, ce qui conduit *in fine* à imposer des mécanismes asymétriques qui ne paraissent pas correctement proportionnés aux enjeux (2.3.4).

### 2.3.1. Le dispositif de détection des défauts de roues des convois

40. S'agissant du dispositif de détection des défauts de roues des convois à l'entrée de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire et du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, l'Autorité note que la concertation entamée avec les entreprises ferroviaires en 2015 s'est poursuivie en 2016 et que des précisions ont été par la suite apportées au dispositif initial.
41. La pénalisation prévue en cas de détection d'un défaut de roue, à savoir le détournement du convoi ou la pénalisation financière en cas de poursuite du trajet sur la ligne nouvelle, paraît en revanche prématurée, étant considéré que le système d'information automatisant les envois d'informations est encore en développement et que les données seront transmises aux entreprises ferroviaires plusieurs jours après la circulation. Eu égard au faible nombre de cas de détournements prévisibles, l'Autorité s'étonne cependant qu'une information ne puisse pas être transmise directement à l'entreprise ferroviaire, peu de temps après la détection.
42. Par suite, il est proposé que l'introduction d'une pénalisation financière, en cas de poursuite de la circulation sur l'itinéraire prévu, soit différée afin d'en réexaminer la pertinence à l'issue des six premiers mois d'exploitation des lignes concernées.

### 2.3.2. Le dispositif incitatif lié à la non déclaration de la composition réelle des convois

43. Dans le cadre de la procédure de déclaration de la composition réelle des convois, le DRR 2017 modifié introduit des dispositions incitatives en cas de fausse déclaration ou d'absence de déclaration, se matérialisant par des pénalités financières et des mesures de rétention de trains<sup>2</sup>. Ces dispositions ont été présentées pour la première fois en septembre 2016 pour une mise en œuvre à compter de l'horaire de service 2017.
44. La mise en application des obligations prévues par les spécifications techniques d'interopérabilité dites STI-TAF et STI-TAP<sup>3</sup> rejoint en effet les besoins du gestionnaire d'infrastructure de connaître les informations sur la composition réelle des convois, pour des raisons de sécurité, de gestion des circulations et de maintenance.
45. Pour autant, l'Autorité considère qu'il n'est pas opportun d'associer, pour l'horaire de service 2017, une pénalité financière à une obligation du DRR. Considérant la mise en œuvre récente de l'outil DINAMIC et les nécessaires modifications à apporter au fonctionnement de certains candidats, il importe en premier lieu de finaliser, dès le premier semestre 2017, la mise en place des interfaces informatiques permettant de fiabiliser les remontées d'informations.

### 2.3.3. Les dispositifs applicables aux voies de service

46. S'agissant des voies de service, deux nouvelles pénalités sont mentionnées par le DRR 2017 modifié et le DRR 2018 : une pénalité financière en cas de non correction d'un écart constaté entre la déclaration et les relevés du système d'information GOST et un mécanisme incitatif en cas d'annulation tardive de la réservation de voies de service, dont les modalités et la date de mise en œuvre ne sont pas précisées.

---

<sup>2</sup> Le chapitre 6.5.2 du DRR précise qu'une pénalité de 30 € par absence de déclaration sera appliquée, dès le début de l'horaire de service 2017 pour les convois de fret et à compter de deux mois après la notification officielle de la mise en service opérationnelle des services SI concernés pour les convois de voyageurs.

<sup>3</sup> Issues respectivement du règlement (UE) N° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 et du règlement (UE) N° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011.

47. L'Autorité estime prématuré d'appliquer de telles dispositions dès l'horaire de service 2017. Ces dispositifs ont non seulement été introduits tardivement dans le DRR mais, au surplus, portent sur des règles nouvellement créées. Une période d'observation de l'application de ces règles serait en revanche opportune pour 2017 et, en fonction des résultats observés, un mécanisme incitatif pourra être envisagé et discuté avec les acteurs.

#### 2.3.4. Sur l'intégration dans le DRR de dispositifs incitatifs

48. Aux dispositifs antérieurs - accords de qualité sillon, système d'amélioration des performances et système d'incitations réciproques -, SNCF Réseau ajoute, à l'occasion des DRR 2017 modifié et DRR 2018, cinq autres dispositifs incitatifs tels que présentés *supra*. Si l'intégration dans le DRR de mécanismes incitatifs est, sur le principe, un levier pertinent pour s'assurer de la bonne exécution des règles du DRR et améliorer la performance du système ferroviaire, les conditions de mise au point de tels dispositifs doivent obéir à une démarche rigoureuse d'identification des causes de dysfonctionnement et des comportements à promouvoir ainsi que de définition des objectifs à atteindre et de calibrage des incitations financières.
49. En premier lieu, l'Autorité estime que les dispositifs incitatifs ajoutés dans les DRR 2017 modifié et DRR 2018 ne relèvent pas d'un retour d'expérience objectif et partagé sur les défaillances observées dans la mise en œuvre par les parties prenantes des différentes obligations du DRR ou sur les comportements à promouvoir en priorité en vue d'améliorer le fonctionnement et la performance du système ferroviaire. En l'absence de diagnostic suffisant des causes, les mécanismes mis en place risquent de se révéler inadaptés.
50. En deuxième lieu, l'Autorité constate que ces dispositifs présentent un caractère asymétrique, alors même que le gestionnaire de l'infrastructure est impliqué dans les comportements dont la modification est visée (par exemple pour les événements concernés par les frais de dossier). Cela peut donc conduire à pénaliser indûment les candidats.
51. En troisième lieu, le suivi des dispositifs incitatifs impliquant un travail administratif et opérationnel important, qui inclut un coût financier, tant pour SNCF Réseau que pour les demandeurs, il est nécessaire de s'assurer de leur contribution à la performance du système ferroviaire et de leur adéquation aux enjeux. Cet impératif de proportionnalité doit également prendre en compte, dans la fixation du niveau des objectifs, la capacité des opérateurs alternatifs, qui ne bénéficient pas des effectifs et de l'expérience en matière de commandes de sillons de l'opérateur historique, à s'adapter aux modifications demandées.
52. Enfin, l'Autorité relève que, malgré l'importance reconnue de ces sujets, le DRR ne prévoit pas d'incitation au respect du délai d'affermissement des sillons-jours à l'étude ou au respect du délai de vérification de la compatibilité des engins moteurs. Elle constate également que les évolutions proposées pour le système d'amélioration des performances ne s'inscrivent toujours pas dans une dynamique probante d'amélioration de la régularité, dès lors que les objectifs n'ont pas été revus à la hausse, et ne prennent pas en compte des éléments importants tels que les suppressions de trains.
53. Au vu de la nécessaire cohérence à trouver entre les différents dispositifs incitatifs portant sur la qualité des sillons et des circulations, l'Autorité propose de saisir l'opportunité de la concertation qui sera menée avant l'été 2017 concernant la poursuite du système d'incitations réciproques pour construire avec l'ensemble des acteurs un système équilibré et ciblé répondant aux enjeux identifiés.

#### 2.4. Sur le système d'incitations réciproques

54. Le DRR 2017 modifié définit une clé de répartition des pénalités du système d'incitations réciproques pour l'activité Transilien, à 60 % pour SNCF Réseau et 40 % pour SNCF Mobilités. L'Autorité relève que cette répartition n'est pas motivée et qu'elle est contestée par SNCF Mobilités. À l'occasion de sa décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016 susvisée, l'Autorité avait estimé qu'il était indispensable

d'engager un travail de concertation entre SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le STIF et elle-même pour affiner la pertinence des propositions alors esquissées, dont le partage des pénalités, ou en faire émerger de nouvelles. Or, une telle concertation n'a pas eu lieu et devient dès lors urgente. Dans l'attente, il convient de retirer la disposition de répartition susmentionnée du DRR 2017 modifié.

55. S'agissant du DRR 2018, l'Autorité rappelle que l'homologation par le ministre chargé des transports, le 21 septembre 2016, de la décision de l'Autorité n° 2016-167 du 19 juillet 2016, dès lors qu'elle ne porte que sur l'horaire de service 2017, invite à l'adoption d'une nouvelle proposition pour les horaires de service 2018 et suivants. A défaut d'une nouvelle décision homologuée pour ces horaires de service, les décisions de règlement de différend du 15 juillet 2014 trouveront de nouveau à s'appliquer.

## 2.5. Sur les accords-cadres

56. Dans le cadre de l'application du règlement d'exécution (UE) 2016/545 du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le DRR 2017 modifié et le DRR 2018 n'ont pas intégré les articles 7 et 8 dudit règlement d'exécution relatifs aux plages horaires et aux périodes de contrôle. Il apparaît ainsi nécessaire de préciser l'application qui en sera faite dans le cadre de la conclusion des prochains accords-cadres.
57. Par ailleurs, en application de l'article 5, paragraphe 1 du règlement d'exécution (UE) 2016/545 précité, les DRR prévoient que les candidats doivent présenter leurs demandes d'accords-cadres avant la fin du mois d'avril de l'année A-2 pour l'horaire de service de l'année A. L'Autorité s'interroge sur la pertinence de la date limite retenue par SNCF Réseau dès lors que les expressions de besoin pour la construction de la trame dite 24 heures sont sollicitées jusqu'au mois de juin de l'année A-2. L'Autorité estime donc cohérent que l'échéance de juin A-2 soit également retenue pour les accords-cadres.

## 2.6. Sur la coordination aux points frontières

58. Le DRR 2018 formalise, au chapitre 4.2.3, des principes de coordination internationale, qui se traduisent par la détermination d'un gestionnaire d'infrastructure dit « GI pilote », responsable de la coordination horaire sur la section frontière. Une telle organisation sera éprouvée à l'occasion de la construction du service annuel 2018. Afin de prolonger cette avancée, l'Autorité recommande qu'une réflexion soit également menée sur une extension du périmètre de coopération entre gestionnaires d'infrastructure pour traiter également les phases de pré-construction du service annuel 2019, en complément des dispositions déjà prévues pour les sillons internationaux utilisant le réseau à grande vitesse Nord-Ouest Europe et les sillons des corridors fret internationaux.
59. S'agissant des outils de commande, le DRR 2018 précise que la formulation d'une demande dans l'application commune « Path Coordination System » (PCS) donne lieu automatiquement à la création d'une demande identique dans le système d'information GESICO de SNCF Réseau, ce qui devrait permettre d'éviter les doubles commandes de sillons. Cette évolution devra néanmoins être suivie avec attention eu égard aux inquiétudes manifestées par les candidats.

## 2.7. Sur la saturation de l'infrastructure

60. Le DRR 2018 intègre de nombreuses modifications, notamment au sein du chapitre 4.4.3, visant à décliner les obligations réglementaires en matière de déclaration de saturation et préciser le processus permettant à SNCF Réseau de déclarer la saturation prévisible de sections du réseau, à l'issue de la période de pré-construction du graphique horaire. Interrogé sur ce sujet dans le cadre de

l'instruction, SNCF Réseau a indiqué que des situations feront effectivement l'objet d'une telle déclaration pour l'horaire de service 2018.

61. L'expérimentation de ces nouveaux processus nécessite l'implication de l'ensemble des parties prenantes, notamment dans le cadre de l'établissement par SNCF Réseau des analyses de capacité, puis des plans de renforcement des capacités dont la réglementation prévoit qu'ils soient établis après consultation des utilisateurs.
62. Par ailleurs, l'Autorité relève que le DRR maintient, dans le chapitre 4.4.1 relatif au traitement et à la coordination des demandes lors de la phase de construction, l'indication d'une priorité accordée à certains services en cas d'incompatibilités subsistantes<sup>4</sup>. Ainsi qu'elle l'avait indiqué dans son avis n° 2016-014 du 10 février 2016 susvisé, l'Autorité rappelle qu'en application de l'article 45 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire n'est autorisé à accorder la priorité à certains services que dans les cas de saturation de l'infrastructure ou d'infrastructure spécialisée. L'Autorité engage en conséquence à SNCF Réseau à corriger le DRR 2018 sur ce point.

## 2.8. Sur les conséquences de la suppression de la redevance de réservation

63. Plusieurs conséquences de la suppression de la redevance de réservation à compter de l'horaire de 2018 ne sont pas encore traitées dans le DRR 2018. Il s'agit en particulier :
  - de la modification du mode de calcul des indemnités dues par SNCF Réseau dans le cadre des accords de qualité sillons, actuellement basé sur le montant de la redevance de réservation ;
  - de la pénalisation des annulations de train à compter de J-1 17 heures et de non circulation, en complément du dispositif d'incitations réciproques, qui consiste actuellement en la retenue de la redevance de réservation.
64. Par ailleurs, en application de l'article 36 de la directive 2012/34/UE, transposé par l'article 33-3 du décret n° 2003-194 du 7 mars modifié, le gestionnaire d'infrastructure est tenu de percevoir un droit lorsqu'un candidat s'abstient de façon régulière d'utiliser en tout ou partie un sillon. Il peut également percevoir un droit lorsque la non-utilisation est occasionnelle. La retenue de la redevance de réservation faisait jusqu'alors office de droit perçu en cas de non utilisation de sillon, sans distinction en fonction de la fréquence de la non-utilisation ou de son caractère partiel ou total.
65. L'Autorité recommande en conséquence que ces dispositifs soient mis à jour rapidement et de manière concertée.

## 2.9. Sur la procédure de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure

66. Le DRR 2017 modifié et le DRR 2018 intègrent une refonte importante du chapitre 2.7 dédié à la « Vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure ». Cette refonte tient compte du retour d'expérience des années antérieures et de la réorganisation, au sein de SNCF Réseau, de processus autrefois traités par RFF et SNCF-Infra. Elle distingue désormais deux cas de figure, selon que le matériel roulant a déjà été autorisé ou non.

---

<sup>4</sup> Cf paragraphe « L'arbitrage des conflits résiduels » en page 70 du DRR 2018.

67. Si la procédure n'appelle pas d'observation particulière, l'Autorité souligne en revanche que la maîtrise des délais affichés dans le DRR reste une préoccupation forte de la part des candidats. Elle invite en conséquence SNCF Réseau à poursuivre ses recherches d'optimisation, notamment en termes organisationnels, et à mettre en œuvre un suivi automatisé des demandes et des délais de traitement.

## 2.10. Sur la facturation et le traitement des demandes d'indemnisation ou de réclamation

68. Dans son avis n° 2016-014 du 10 février 2016 relatif au DRR 2017, l'Autorité avait invité SNCF Réseau à faire évoluer les délais mentionnés dans les annexes relatives aux contestations des factures émises par SNCF Réseau (annexe 7.1), aux demandes d'indemnisation à la suite d'un préjudice subi du fait de SNCF Réseau (annexe 7.2) et aux demandes de prise en charge des coûts supportés par une entreprise ferroviaire portant secours (annexe 7.3) sur trois aspects.
69. Tout d'abord, l'Autorité avait recommandé que tous les délais de traitement des demandes formées en application des annexes 7.1 à 7.3 soient contraignants. Elle relève que les annexes 7.2 et 7.3 du DRR 2018 prévoient toujours l'existence de délais cibles en vue d'examiner le bien-fondé de la demande pour la première ou en vue d'examiner la complétude de la réclamation pour la seconde. Or, l'existence de tels délais cibles, autrement dit indicatifs, permet à l'établissement public de les dépasser sans conséquence juridique et place ainsi les opérateurs dans l'incertitude quant à la date de réponse à leur demande. Il convient donc de transformer ces deux délais cibles en délais contraignants.
70. Ensuite, l'Autorité avait invité SNCF Réseau, d'une part, à revoir avec les opérateurs le délai d'examen du bien-fondé d'une demande au titre de l'annexe 7.2, qui est de 120 jours, et, d'autre part, à mettre en cohérence les différentes annexes sur le délai de paiement effectif en cas de réponse favorable du gestionnaire d'infrastructure à une demande de l'opérateur au titre des annexes 7.2 et 7.3. Lors de la consultation opérée par SNCF Réseau, les différents opérateurs ont critiqué en particulier l'existence de délais très longs pour l'étude du bien-fondé par SNCF Réseau de leur demande. SNCF Réseau a confirmé à l'Autorité, pour l'année 2016, le fait que le délai moyen pour examiner le bien-fondé d'une demande formée au titre des annexes 7.1 et 7.2 dépassait largement le délai mentionné dans ces annexes. Dans ces conditions, l'Autorité invite SNCF Réseau à réduire le délai de traitement des demandes et à respecter les délais mentionnés dans les annexes. Elle l'invite également à faire preuve de diligence dans la mise en paiement et à mentionner au sein des annexes 7.2 et 7.3 le délai de paiement effectif en cas de réponse favorable.

## 2.11. Sur les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et du contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national

71. Dans ses précédents avis n° 2014-001, n° 2015-003 et n° 2016-014 portant respectivement sur les DRR 2015, 2016 et 2017, l'Autorité avait demandé le réexamen, voire la suppression, de la clause de non-responsabilité mentionnée à l'alinéa 1 de l'article 13.5, au motif que sa mise en œuvre risquerait d'aboutir à pénaliser davantage les entreprises ferroviaires que le gestionnaire d'infrastructure. De même, les entreprises ferroviaires demandent que cette clause soit révisée lorsque le retard est imputable à SNCF Réseau. L'Autorité constate que l'article 13.5 de l'annexe 3.1 n'a pas été modifié dans le DRR 2017 modifié, pas plus que dans le DRR 2018.
72. Cette clause de non-responsabilité crée un déséquilibre contractuel au profit du gestionnaire d'infrastructure dans la mesure où les entreprises ferroviaires doivent indemniser les voyageurs en cas de retard, y compris lorsque ce retard est imputable à un cas de force majeure. Elles ne peuvent, en revanche, être elles-mêmes indemnisées par SNCF Réseau lorsque ce dernier est à l'origine du retard. Dans ces conditions, compte tenu du caractère inéquitable de cette clause d'exonération, il est nécessaire que SNCF Réseau procède à sa suppression.

## 2.12. Sur l'accès à l'infrastructure ferroviaire gérée par LISEA

### 2.12.1. Sur les engagements de performance de la ligne et la mise en place d'un système d'amélioration des performances

73. Dans son avis n° 2016-014 précité, l'Autorité avait constaté une absence de précisions quant aux engagements de performance de LISEA. L'Autorité comprend qu'au titre de la responsabilisation du concessionnaire, certaines dispositions relatives à l'atteinte de résultats de performance puissent relever uniquement du contrat de concession. Néanmoins, le paragraphe 3.5.1 ne présentant pas les « engagements de LISEA », mais seulement la métrique de ces engagements, l'Autorité réitère son invitation à compléter le document de référence de la ligne de la LGV SEA (DRL) par des objectifs de performance chiffrés.
74. Par ailleurs, il apparaît nécessaire que LISEA précise rapidement ses intentions s'agissant de la mise en place du système d'amélioration de la performance prévu par l'article 34 du décret du 7 mars 2003 susvisé, dès lors, notamment, que son articulation avec le système en vigueur sur le réseau ferré national non concédé pose question. Ces travaux devront aboutir afin de préciser, dans le DRL 2018 modifié, le dispositif qu'il serait envisagé de tester.

### 2.12.2. Sur les conditions générales du contrat d'utilisation de la ligne et du contrat d'attribution de sillons sur la ligne (annexe 2)

75. La formulation de l'article 13.5 de l'annexe 2 (clause de renonciation réciproque) du DRL 2018 reprend celle du DRR 2018 publié par SNCF Réseau. L'Autorité réitère donc les remarques formulées au point 2.11 ci-dessus.
76. L'article 18.2 de l'annexe 2 du DRL 2018 prévoit la faculté pour LISEA de résilier le contrat après deux échéances impayées et ce, sans mise en demeure préalable. Eu égard à la sévérité de la sanction et en l'absence de toute articulation avec l'article 18.1 de la même annexe relatif aux retards de paiement, la résiliation après seulement deux impayés, sans mise en demeure préalable, paraît disproportionnée. L'Autorité engage par conséquent LISEA à modifier l'article 18.2 de l'annexe 2 du DRL afin que la résiliation du contrat ne puisse intervenir qu'après une mise en demeure restée sans effet.
77. En cas de suppression des sillons-jours, l'article 20.3 de l'annexe 2 du DRL 2018 prévoit qu'aucune indemnisation ne peut être sollicitée si le préjudice subi n'atteint pas un minimum de vingt fois le montant hors taxe de la redevance de réservation par sillon-jour. L'appréciation de ce montant se ferait pour chaque sillon-jour pris isolément. Dès lors, une multitude de suppression de sillons-jours engendrant, pour chaque suppression, un préjudice inférieur à vingt fois le montant hors taxe de la redevance de réservation par sillon-jour n'ouvrirait pas de droit à réparation pour l'entreprise ferroviaire, alors même que le préjudice cumulé subi pourrait s'avérer important. L'Autorité invite par conséquent LISEA à supprimer le plancher d'indemnisation prévu à l'article 20.3 de l'annexe 2 du DRL 2018.

### 2.12.3. Sur l'articulation des responsabilités entre LISEA, SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires (annexe 2)

78. L'Autorité note que LISEA a choisi de désigner SNCF Réseau « SNCF RESEAU GTC » dans le cadre des missions de gestion du trafic et des circulations de la ligne. Cette introduction a le mérite de clarifier la rédaction du DRL. L'Autorité attire toutefois l'attention de LISEA sur le fait que SNCF Réseau GTC ne constitue pas une structure juridique indépendante et ne peut donc pas porter une responsabilité juridique en tant que telle.

79. Par ailleurs, l'Autorité invite LISEA à prêter attention à la cohérence du contrat d'utilisation de la Ligne et d'attribution de sillons sur la Ligne en matière d'exonération de responsabilité afin de veiller à ce que les faits dont SNCF Réseau GTC serait à l'origine puissent être invoqués par l'entreprise ferroviaire, lorsque cela est pertinent, afin de limiter sa responsabilité (voir notamment l'article 19.1.1 de l'annexe 2).
80. Enfin, l'article 19.2.2 de l'annexe 2 du DRL 2018 (« Indemnisation d'accidents ou dégradations matérielles du fait de LISEA ou SNCF Réseau GTC ») prévoit que le versement de l'indemnité due par LISEA à l'entreprise ferroviaire ne peut intervenir qu'après que LISEA a été indemnisée par SNCF Réseau GTC, lorsque l'évènement à l'origine du préjudice indemnisé relève de SNCF Réseau GTC.
81. L'Autorité rappelle que le contrat d'utilisation de la Ligne est conclu entre l'entreprise ferroviaire et LISEA. SNCF Réseau n'est dès lors pas partie à ce contrat. En cas d'accidents ou de dégradations matérielles engageant la responsabilité de LISEA vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire en raison d'un fait ou d'une faute dont SNCF Réseau est à l'origine, il appartient par conséquent à LISEA d'indemniser directement l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, d'exercer par la suite une action récursoire à l'encontre de son prestataire afin d'être, à son tour, indemnisée du préjudice subi.
82. LISEA rappelle d'ailleurs elle-même que « *LISEA sera tenu pour responsable des dommages matériels et immatériels causés à l'entreprise ferroviaire (...) ayant leur origine dans un défaut de l'infrastructure ferroviaire ou une faute dans la gestion de l'infrastructure de LISEA ou de SNCF RESEAU GTC dans l'exécution de sa mission de gestion des trafics et des circulations de la Ligne* » (article 19.2.1. de l'annexe 2).
83. L'Autorité invite par conséquent LISEA à supprimer la condition d'indemnisation préalable de LISEA par SNCF Réseau (activité « SNCF Réseau GTC ») avant le versement des indemnités dues à l'entreprise ferroviaire figurant à l'article 19.2.2. de l'annexe 2 du DRL 2018.

## 2.13. Sur l'accès aux installations de service

### 2.13.1. Sur la transparence

84. Les nouvelles dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de service du réseau ferroviaire renforcent les obligations des exploitants d'installations de service en matière de transparence. L'article 2 du décret n° 2012-70 modifié précise, au point IV, les informations que l'exploitant d'installations de service doit mettre gratuitement à disposition.
85. Les DRR 2017 modifié et 2018 font figurer quelques informations complémentaires au regard du DRR 2017, dans sa version publiée le 18 décembre 2015, ou ont apporté des modifications dans la présentation des informations, afin d'améliorer la clarté du DRR et sa transparence. Les offres de référence des exploitants d'installation de service figurant en annexe du DRR 2017 modifié ou sur les sites internet référencés dans le DRR sont ainsi plus nombreuses que précédemment.
86. Cependant, et malgré ses rappels dans le cadre de ses précédents avis, l'Autorité constate que les niveaux des informations fournies par les exploitants d'installations de service sont toujours très hétérogènes, notamment s'agissant des exploitations des chantiers de transport combiné.
87. Il apparaît en conséquence indispensable que les exploitants d'installation de service complètent leurs offres de référence en détaillant en particulier les principales caractéristiques de leurs installations de service, une présentation de l'ensemble des prestations régulées offertes par l'exploitant d'installation de service en distinguant le service de base et les prestations complémentaires, les conditions générales de réalisation des prestations régulées, les tarifs des prestations régulées et la méthodologie tarifaire, conformément aux dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié. Ces offres pourront utilement suivre la structure type proposée en annexe au présent avis.

### 2.13.2. Sur les procédures d'allocation des voies de service de SNCF Réseau

88. L'Autorité constate que la mise en place du système d'information GOST prévue par SNCF Réseau aura des conséquences sur la procédure de réservation et de facturation des blocs de voies de service sur les sites équipés de cet outil, notamment l'obligation de formuler les demandes d'annulation de réservation de voies de service au plus tard deux mois avant la circulation.
89. De plus, l'Autorité comprend des dispositions du DRR que les demandes effectuées par une entreprise ferroviaire d'utilisation de voies situées dans un bloc attribué à une autre entreprise ferroviaire doivent être traitées par cette dernière, qui se chargera également de facturer leur usage. L'Autorité s'interroge sur les implications des nouvelles dispositions prévues par SNCF Réseau qui ont une incidence sur les conditions d'accès des candidats et entend approfondir ce sujet.
90. S'agissant de l'utilisation des voies de service pour usage spécifique, l'Autorité renouvelle sa demande à SNCF Réseau d'apporter davantage de transparence sur les modalités de recours aux conventions d'utilisation ou d'occupation temporaire.

\*

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

*L'Autorité a adopté le présent avis le 1<sup>er</sup> février 2017.*

**Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.**

Le Président

Bernard Roman

## **Annexe : Proposition de structure type d'une offre de référence d'accès à des Installations de service**

### **1. DESCRIPTION DE L'INSTALLATION DE SERVICE ET DES SERVICES FOURNIS**

#### **1.1. Localisation de l'installation de service**

#### **1.2. Coordonnées du point de contact**

#### **1.3. Caractéristiques techniques de l'installation**

Cette partie a, en particulier, pour but d'apprécier la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure constituant l'installation de service.

Elle comprend, par exemple, la liste des installations techniques (nombre et longueur des voies, installations de manœuvre, existence ou non de plateformes, type de matériels destinés au chargement et au déchargement des trains,...) présentes dans l'installation de service.

#### **1.4. Modalités techniques d'accès au site**

L'exploitant d'installation de service décrit les manœuvres éventuelles à réaliser afin d'accéder au site ainsi que les spécificités de circulation au sein du site (manœuvre en Z, etc.). En cas d'existence d'une charte locale d'exploitation, il importe que l'exploitant d'installation en précise la teneur et la communique sur demande aux candidats qui en font la demande.

Cette partie précise également les horaires et jours d'ouverture de l'installation de service ainsi que, le cas échéant, les accès autres que ferroviaires à l'installation de service (accès routier notamment pour les terminaux de fret).

#### **1.5. Les services offerts dans l'installation**

En suivant les dispositions du décret n° 2012-70 précité, l'exploitant de l'installation de service décrit les prestations constituant le service de base ainsi que, le cas échéant, les prestations complémentaires et les prestations connexes fournies dans l'installation qu'il exploite.

#### **1.6. Divers**

Cette partie précise, le cas échéant, les travaux programmés ou les autres événements pouvant avoir un effet sur la capacité ou la disponibilité de l'installation ou des services qui y sont fournies.

## 2. PROCEDURE A SUIVRE POUR LA DEMANDE DE SERVICE

### 2.1. Modalités de commandes des prestations

#### 2.1.1. Entité à contacter pour réaliser la commande

Il s'agit ici de préciser si l'exploitant de l'installation de service est en charge de la centralisation des commandes ou si cela est fait via un portail unique tel que celui de la PSEF.

#### 2.1.2. Calendrier des commandes

#### 2.1.3. Informations à transmettre lors de la commande

#### 2.1.4. [Procédure à suivre en cas de demandes concurrentes]

## 3. MODALITES FINANCIERES ET CONDITIONS CONTRACTUELLES

### 3.1. Les tarifs en vigueur

Conformément aux articles 2 et 3 du décret n° 2012-70 précité, l'exploitant de l'installation de service s'assurera que, pour chaque type de prestations, soient publiés « *le tarif des redevances dues au titre des prestations régulés, ainsi que la méthodologie, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour calculer ces tarifs* ». En cas de modulations des redevances, l'exploitant s'attachera à en décrire les principes (montant, critères d'application, justification) afin de garantir qu'elles n'entravent pas les principes d'équité, de transparence et de non-discrimination que doivent respecter les redevances.

Par ailleurs, comme le prévoit l'article 3 du même décret, si la spécificité des installations de maintenance lourde ou des prestations complémentaires ou connexes ne permet pas d'établir un tarif unitaire, l'exploitant de l'installation de service peut définir les principes tarifaires d'établissement de devis à condition d'indiquer les tarifs élémentaires qu'il est en mesure d'établir pour ces services et prestations. Il arrête ensuite au cas par cas le montant des prestations selon un devis établi préalablement à leur délivrance.

#### 3.1.1. Les redevances perçues au titre du service de base

#### 3.1.2. Les redevances perçues au titre des prestations complémentaires (le cas échéant)

#### 3.1.3. Les tarifs des prestations connexes (le cas échéant)

### 3.2. Modalités de facturation

### 3.3. Conditions générales de vente