

**Avls n° 2018-087 du 6 décembre 2018**  
**portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par**  
**SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies**  
**de service pour l'horaire de service 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 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen ;

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

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

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 n° 2017-027 du 8 mars 2017 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2018 ;

Vu l'avis n° 2017-128 du 4 décembre 2017 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2018 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 4 du 7 septembre 2018 » ;

Vu le courrier en date du 18 octobre 2018 de la directrice des infrastructures de transport du ministère de la transition écologique et solidaire en réponse à la consultation effectuée par l'Autorité en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu le courrier de SNCF Réseau en date du 28 novembre 2018 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 6 décembre 2018 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

### 1. CONTEXTE

1. Conformément à l'article L. 2122-5 du code des transports et à l'article 17 du décret du 7 mars 2003 susvisé, SNCF Réseau est tenu d'établir un document de référence du réseau ferré national qui précise notamment les conditions d'accès, les principes tarifaires et les redevances relatives aux prestations fournies sur les voies de service destinées à un usage courant et certaines installations de service utilisant des voies de service, en particulier les gares de triage à la gravité.
2. A la suite de la publication par SNCF Réseau le 9 décembre 2016 du document de référence du réseau (ci-après « DRR ») portant sur l'horaire de service 2018, l'Autorité a émis le 8 mars 2017 un avis défavorable (avis n° 2017-027 susvisé) sur la redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante (redevance facturée pour l'usage de voies de garage ou de voies de travail affectées à la production des entreprises ferroviaires hors sillon pour le tri, la manœuvre et la formation de trains), sur la redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité (c'est-à-dire pour l'usage des infrastructures spécifiques liées à la fonctionnalité de tri à la gravité telles que la bosse, les freins de voies, les équipements électroniques, etc.) et sur la redevance pour l'usage des voies de service par les trains de transport exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE).
3. Dans le cadre de cet avis, l'Autorité a en particulier rappelé que « le tarif pour la prestation d'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité résulte d'une redevance mise en place pour l'horaire de service 2013, calculée en divisant les recettes prévisionnelles 2013 par le trafic des trains accédant aux sites de triage à gravité estimé pour 2013, et indexée annuellement depuis en fonction de l'inflation ferroviaire, sauf pour le présent horaire de service 2018 ». En outre, « en l'absence de connaissance des coûts de la prestation de tri à la gravité, pour SNCF Réseau, issue d'une comptabilité analytique dont SNCF Réseau ne dispose pas aujourd'hui ou de toute justification suffisante et satisfaisante des coûts liés à cette prestation, l'Autorité est fondée à donner un avis défavorable à cette redevance ».
4. A la suite de la publication, le 9 septembre 2017, du « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 2.2 du 9 septembre 2017 », l'Autorité a émis le 4 décembre 2017 un avis favorable sur un deuxième projet de redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante et un avis défavorable sur la redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité et sur la redevance pour l'usage des voies de service par les trains TEPE (avis n° 2017-128 susvisé).
5. Dans le cadre de cet avis, l'Autorité a considéré qu'« en l'absence, d'une part, d'engagements clairs sur l'amélioration de la connaissance des coûts relatifs à ces prestations et, d'autre part, d'un manque de justification permettant de garantir que les tarifs de ces prestations ne dépassent pas les coûts de ces prestations majorés d'un bénéfice raisonnable comme le prévoient les dispositions du I de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, l'Autorité n'est pas en mesure de valider les tarifs des redevances proposés, relatives à l'usage de la fonctionnalité du tri à la gravité et à l'usage des voies de service par les trains TEPE ».
6. A la suite de cet avis défavorable, SNCF Réseau a publié, le 7 septembre 2018, le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 4 du 7 septembre 2018 ».
7. Par courrier du 28 novembre 2018, SNCF Réseau a présenté les modifications qu'il entendait apporter à ce document concernant la prestation d'usage des voies de service par les trains TEPE. En conséquence, le présent avis porte sur le document publié le 7 septembre 2018, amendé par SNCF Réseau dans son courrier du 28 novembre 2018 annexé.

8. En application du IV de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé, l'Autorité dispose d'un délai de trois mois à compter de cette publication pour émettre son avis conforme prévu au II de l'article L. 2133-5 du code des transports. Conformément au I de l'article 3 du même décret, elle vérifie notamment que « [l]a fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable ».

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur la redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité

9. SNCF Réseau offre une prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité sur les cinq sites de triage à la gravité en activité sur le réseau ferré national : Sibelin, Le Bourget, Woippy, Miramas et Dunkerque. Fret SNCF est aujourd'hui la seule entreprise ferroviaire utilisatrice de cette prestation.
10. Dans le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2018 - Version 4 du 7 septembre 2018 », SNCF Réseau propose une redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité de 363,61 euros par train. SNCF Réseau précise, à l'annexe 6.1.3 du DRR, que « la tarification de la fonctionnalité de triage à la gravité repose sur un tarif historique, actualisé de l'inflation ferroviaire jusqu'en 2017 ». Le niveau tarifaire proposé correspond au niveau tarifaire validé pour cette même redevance au titre de l'horaire de service 2017.
11. Afin de s'assurer de la conformité de ce projet tarifaire au regard des dispositions du I de l'article 3 du décret n° 2012-70 précitées, l'Autorité a procédé à une analyse de la base de charges constituant le revenu autorisé établi par SNCF Réseau pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité. La base de charges fournie par SNCF Réseau a été élaborée dans le cadre d'une étude des coûts des sites de tri à la gravité et de ses travaux de séparation comptable. L'analyse de l'Autorité a pour objet de vérifier que le tarif n'excède pas le revenu autorisé par unité d'œuvre (soit par train accédant au site de tri à la gravité). Le revenu autorisé correspond à la somme des éléments de charges de capital et de charges opérationnelles qui peuvent être directement ou indirectement affectées aux prestations régulées, majorée d'un bénéfice raisonnable.

#### 2.1.1. Sur les coûts d'exploitation courants

##### a. Sur le coût d'entretien et de surveillance

12. SNCF Réseau a estimé les coûts d'entretien et de surveillance relatifs à la fonctionnalité de tri à la gravité en isolant, au sein de sa comptabilité analytique, les dépenses correspondant aux interventions pertinentes réalisées par des équipes spécialisées, dites « Signalisation Mécanique » et « Signalisation Electrique ». Les coûts d'entretien sont également identifiés selon une segmentation géographique permettant d'isoler chaque site de tri à la gravité comme un segment de gestion spécifique. SNCF Réseau dispose du nombre d'interventions en « unités d'œuvre de production » (ci-après « UOP ») ou, pour certaines opérations, en nombre d'heures. Afin de séparer les coûts spécifiques à la fonctionnalité de tri à la gravité des coûts d'entretien réalisés sur le reste du site (en particulier sur les voies de service), SNCF Réseau a recensé, auprès des opérationnels, le nombre d'UOP ou le nombre d'heures réalisées par ces deux types d'équipes sur les installations de tri à la gravité au titre de l'horaire de service 2017. SNCF Réseau rapporte ensuite le nombre d'UOP du tri à la gravité au nombre d'UOP totales réalisées sur le site, obtenant une clé de répartition, appliquée *in fine* aux coûts totaux d'entretien du site relatifs aux interventions sur les freins de voies et les systèmes électroniques. Une quote-part des coûts des opérations de maintenance sous-traitées est également affectée à la fonctionnalité de tri à la gravité.

13. L'Autorité constate que ces travaux permettent d'identifier de façon satisfaisante les coûts d'entretien propres à la fonctionnalité de tri à la gravité.
14. L'Autorité encourage SNCF Réseau à poursuivre ses travaux de séparation comptable requis pour s'assurer de l'absence de double comptabilisation de ces coûts dans les redevances relatives aux prestations qu'elle fournit sur ses différentes installations de service.

#### *b. Sur les coûts de gestion des circulations*

15. Les coûts de gestion des circulations intègrent les coûts du poste d'aiguillage dédié au tri à la gravité (poste de débranchement), géré par le personnel de SNCF Réseau, et la gestion des opérations de freinage et d'enrayage, sous-traitées à Fret SNCF.
16. S'agissant des coûts des postes de débranchement, l'estimation des coûts de gestion des circulations a été réalisée à partir des données réalisées 2017, projetées<sup>1</sup> pour l'année 2018, en ne retenant que les charges directes de personnel des postes d'embranchement des cinq sites de tri à la gravité. Cette estimation repose sur des hypothèses prudentes et tient compte de l'avis de l'Autorité n° 2018-014 du 5 mars 2018 concernant la détermination d'un revenu autorisé relatif aux coûts de gestion des circulations des voies de services pour l'horaire de service 2019.
17. L'Autorité a pu vérifier que le coût de ces postes n'a pas fait l'objet d'une double comptabilisation au titre de la redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante.
18. S'agissant des opérations de freinage et d'enrayage, le coût correspond au nombre d'heures de tenue de poste des agents de Fret SNCF assurant la sous-traitance de ces opérations, valorisées à leur coût moyen agent. SNCF Réseau a fourni le détail de ces équivalents temps plein (ETP) et du coût moyen agent facturés par Fret SNCF à SNCF Réseau.
19. Sur la base de ces éléments, l'Autorité considère comme acceptables les coûts retenus à ce titre au sein du revenu autorisé pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité.

#### *c. Sur les autres charges*

20. L'Autorité note que SNCF Réseau n'a pas retenu de charges au titre de la fiscalité pour l'horaire de service 2018 au motif qu'il n'était pas en mesure de justifier de montants affectables à la fonction de tri à la gravité.
21. En outre, l'Autorité constate que SNCF Réseau intègre, à sa base de coûts, des charges internes de gestion et pilotage, correspondant au coût des agents affectés à la gestion et au pilotage des installations de service et dont le temps de travail n'est pas directement enregistré dans les systèmes de gestion. L'Autorité a obtenu les justificatifs permettant de s'assurer que les charges affectées ne sont pas doublement comptées sur plusieurs installations de service.
22. Sur la base de ces travaux, l'Autorité n'a pas d'observation particulière à faire sur l'évaluation de ces autres charges proposées pour l'horaire de service 2018.

---

<sup>1</sup> Les coûts directs de personnel pris en compte pour l'estimation des coûts de gestion des circulations des sites de tri à la gravité pour l'horaire de service 2018 ont été estimés sur la base de projections des données de l'exercice 2017, contrairement aux coûts de gestion des circulations des voies de service, basées sur la projection des données de l'exercice 2016.

## 2.1.2. Sur les charges de capital

### a. Sur la base d'actifs régulés

23. SNCF Réseau a procédé à un retraitement de sa base d'actifs afin d'identifier, en comptabilité analytique, les segments de gestion correspondant à l'activité de tri à la gravité. La base d'actifs étant segmentée géographiquement, SNCF Réseau a retenu les actifs des 5 sites de tri à la gravité présents à l'offre. Cette base a été enrichie de retours du terrain afin d'identifier les investissements relatifs à l'utilisation de la fonctionnalité de tri à la gravité ainsi que les investissements prévisionnels mis en service au cours de l'horaire de service 2018.
24. L'Autorité considère que ces travaux de classification réalisés par SNCF Réseau sur la base d'actifs constituent une réelle avancée et encourage SNCF Réseau à poursuivre ses travaux de séparation comptable.

### b. Sur la rémunération du capital

25. SNCF Réseau calcule la rémunération du capital en appliquant à la valeur nette comptable totale des actifs retenus sur chacun des 5 sites de tri à la gravité, un taux de [0 - 5] % avant impôt déterminé sur la base de la méthodologie définie par l'Autorité pour estimer le coût moyen pondéré du capital (CMPC) dans le cadre de la tarification des installations de service, en application de la méthode dite socio-économique - méthodologie validée par le Conseil d'Etat dans sa décision n° 389643 du 3 octobre 2016, et dont les paramètres ont été actualisés pour l'horaire de service 2018.
26. Cette estimation n'appelle pas de remarque particulière de la part de l'Autorité.

## 2.1.3. Sur les unités d'œuvre

27. SNCF Réseau a fourni une estimation du nombre prévisionnel de trains accédant au tri à la gravité pour l'horaire de service 2018. Le nombre de trains accédant, estimé à [20 000 - 25 000] pour l'horaire de service 2018, s'inscrit en légère baisse par rapport aux années précédentes. Cette estimation a été réalisée en tenant compte des données historiques portant sur les trois dernières années (2015-2017) et les 8 premiers mois de l'année 2018, avec un ajustement proposé des données 2018 pour tenir compte des grèves ayant affecté cet horaire de service.
28. Sur la base des données historiques transmises par SNCF Réseau, l'Autorité a pu vérifier que les unités d'œuvre prévisionnelles estimées pour l'horaire de service 2018 reposaient sur une méthodologie prudente et confirmaient une tendance orientée à la baisse de l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité sur les trois dernières années.

## 2.1.4. Synthèse

29. L'Autorité considère les justifications des coûts relatifs à la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité comme acceptables, au regard notamment de l'instruction des précédents projets tarifaires dont elle a été saisie pour l'horaire de service 2018.
30. Il résulte de tout ce qui précède que le tarif par train peut être apprécié au regard du revenu autorisé proposé par SNCF Réseau de [8 000 - 9 000] k€ et des unités d'œuvre prévisionnelles de [20 000 - 25 000] trains accédant, pour l'horaire de service 2018, soit un revenu autorisé par train de [320 - 450] euros.

31. Par voie de conséquence, l'Autorité estime que le tarif de la redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité de 363,61 euros par train accédant est conforme aux dispositions de l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.
32. Toutefois, l'Autorité rappelle que le principe d'une tarification fondée sur les coûts ne saurait être interprété comme la reconnaissance d'un modèle exonérant SNCF Réseau de tout effort de réduction de ses charges, dans un objectif de plus grande efficacité, sans préjudice à la qualité de service.
33. Par ailleurs, l'Autorité relève que des investissements conséquents - en particulier au regard des investissements réalisés sur les autres sites de voies de service, pour lesquels des besoins de régénération importants sont également nécessaires - ont été réalisés sur le site du Bourget en 2017 et sont prévus sur les autres sites de tri à la gravité, en particulier les sites du Bourget, de Miramas et Sibelin en 2018, ainsi que de Sibelin et Woippy en 2019. Le montant prévisionnel des investissements mis en service sur la période 2016-2019 relatifs à la seule fonctionnalité de tri à la gravité s'élève à [11 - 12] M€. SNCF Réseau a décidé d'engager ces investissements substantiels alors que l'activité de tri à la gravité est en baisse depuis plusieurs années - cette tendance étant confirmée par des prévisions d'unités d'œuvre en recul de [0 - 5] % par an pour les horaires de service 2018 et 2019 - et qu'aujourd'hui, Fret SNCF est le seul client de cette offre.
34. A cet égard, l'Autorité rappelle à SNCF Réseau la nécessité, pour un investisseur avisé, de réaliser ses arbitrages d'investissement entre l'ensemble de ses installations de service de façon non discriminatoire, en tenant compte des perspectives d'activité, de l'état des installations de service, des besoins de renouvellement et des contraintes de sécurité.

## 2.2. Sur la redevance pour l'usage des voies de service des trains TEPE

35. Dans son courrier du 28 novembre 2018 susvisé, SNCF Réseau propose de modifier le DRR 2018 publié le 7 septembre 2018 afin de prévoir que l'usage des voies de service par les trains TEPE comprenne, au titre du service de base, la prestation d'usage courant des voies de service, dont la redevance, fixée à 24 € par kilomètre et par jour pour l'horaire de service 2018, a été validée par l'Autorité dans son avis n° 2017-128 susvisé, ainsi qu'une prestation complémentaire d'assistance à la circulation de ces trains sur les sites des voies de service, dont la redevance est établie, sur devis, sur la base du coût de tout aménagement ou travail particulier occasionné.
36. Si ces dispositions sont conformes au décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 susvisé, l'Autorité regrette que, compte tenu de la première application de la mesure à l'occasion de l'horaire de service 2018, d'une part, et de la spécificité et de la disparité des prestations potentiellement offertes dans le cadre de cette prestation complémentaire, d'autre part, des tarifs élémentaires n'aient pu être établis. Aussi, elle recommande à SNCF Réseau de constituer sans attendre une base de données, alimentée au fil de l'eau en fonction du retour d'expérience lié à l'utilisation de cette prestation complémentaire, afin d'être en mesure de publier dans les prochains DRR des tarifs élémentaires.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur la redevance relative à la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité pour l'horaire de service 2018.

L'Autorité émet un avis favorable sur la redevance pour l'usage des voies de service des trains TEPE pour l'horaire de service 2018. Les tarifs des redevances dues au titre de cette prestation ne deviendront exécutoires qu'après la mise en conformité avec le présent avis des informations publiées par l'exploitant des installations de service concernées, conformément à l'article 3 du décret du 20 janvier 2012 susvisé.

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 6 décembre 2018.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman



**Annexe à l'avis n° 2018-087 du 6 décembre 2018**  
**portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par**  
**SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies**  
**de service pour l'horaire de service 2018**

Annexe au courrier de SNCF Réseau, en date du 28 novembre 2018



## Annexe – Modifications envisagées des dispositions relatives à la tarification de l'usage des voies de service par les trains TEPE pour l'horaire de service 2018

### 6.2.2.1. Redevance pour l'usage des voies de service

L'usage des voies de service par des trains, convois ou wagons, donne lieu à une redevance pour l'utilisation courante des voies de service (manœuvre, formation de trains, accès aux voies de dessertes...) d'un montant par kilomètre et par jour défini dans l'**annexe 6.3.1**.

La même redevance s'applique aux voies de service des sites de tri à la gravité que les EF recourent ou non à la fonctionnalité de tri à la gravité ainsi qu'à l'usage des voies de service par les trains **TEPE**.

Le montant de cette redevance est calculé en fonction de la longueur utile de la voie, du nombre de jours d'utilisation dans le mois et du prix unitaire (**annexe 6.3.1**).

Précisément, pour une voie donnée, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

Longueur utile de la voie en km X nombre de jours d'utilisation dans le mois X prix unitaire
--

La redevance ne s'applique pas à l'usage des voies de service compris dans le sillon.

Pour l'utilisation des voies de service pour usage spécifique (**point Erreur ! Source du renvoi introuvable.1**), il convient de prendre contact avec SNCF Réseau pour connaître les modalités de tarification et de facturation.

### 6.2.3.2. Redevances des prestations complémentaires régulées sur installations de service

- **Redevance pour la prestation d'assistance à la circulation des trains TEPE sur les sites de voies de service**

Dans le cadre de l'usage des voies de service par les trains de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), la redevance pour **la prestation d'assistance à la circulation de ces trains** est établie sur la base du coût de tout aménagement ou travail particulier occasionné. Elle fait l'objet d'un devis qui doit être préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire avant le début de la prestation.