

**Avis n° 2012-009 du 4 avril 2012
relatif aux modifications apportées à la tarification des prestations minimales pour
l'horaire de service 2013 en application de l'avis n° 2012-005 de l'Autorité**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiée, *concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire* ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2111-25 et L.2133-5 ;

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

Vu son avis n° 2012-005 du 25 janvier 2012 *relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2013*, notamment ses articles 1 et 2 ;

Vu la lettre du 26 mars 2012 par laquelle Réseau ferré de France a saisi l'Autorité ;

Vu la lettre du 3 avril 2012 de Réseau ferré de France ;

Après en avoir délibéré le 4 avril 2012 ;

Concernant les applications informatiques « See-trains », « Bréhat complétude » et « Schéma linéaire »

I.1 Réseau ferré de France (RFF) a soumis à l'Autorité un nouveau projet de chapitre 6 et d'annexes 3.4 et 10.3 du document de référence du réseau ferré national (DRR) pour l'horaire de service 2013, en application de l'article 1^{er} de l'avis n°2012-005 de l'Autorité.

I.2 L'Autorité constate que :

- les applications « See-trains » et « Schéma linéaire » font dorénavant partie des prestations minimales fournies aux entreprises ferroviaires et aux candidats autorisés ;

- l'application « Bréhat complétude » fait désormais partie des prestations minimales fournies pour les entreprises ferroviaires ; pour les candidats autorisés, elle reste accessible au titre des prestations complémentaires.

I.3 Le système d'information « Bréhat complétude » ayant pour objet de permettre l'affectation des incidents de circulation imputables aux entreprises ferroviaires, l'Autorité considère légitime qu'il revienne à l'entreprise ferroviaire, éventuellement mandatée par un candidat autorisé, de procéder à la clarification des incidents dont elle est responsable.

I.4 Dans son courrier du 26 mars 2012, RFF a proposé, pour chacune des applications, un nombre d'accès limité au système d'information considéré. Ces seuils dépendent du nombre de sillons-km facturés à l'entreprise ferroviaire pendant l'horaire de service 2011.

I.5 L'Autorité a estimé que le nombre d'accès offert au titre des prestations minimales est faible pour les entreprises ferroviaires ou candidats autorisés opérant moins de 20 millions de sillons-km par an. Ces seuils pourraient donc constituer une limitation de l'accès au réseau pour les plus petites entreprises ferroviaires.

I.6 Pour faire suite à ces observations, dans son courrier du 3 avril 2012, RFF a proposé :

- de relever le nombre d'accès aux applications informatiques « See trains », « Bréhat complétude » et Schéma linéaire » entrant dans les prestations minimales, à 10 pour les entreprises effectuant moins de 1 million de sillons-km par an, et à 20 pour les entreprises effectuant entre 1 et 10 millions de sillons-km par an ;
- de modifier en conséquence les annexes 10.3 « Barème des redevances », partie relative aux prestations complémentaires de service SI (systèmes d'information) et 3.4 « Modèle de contrat d'utilisation des SI ».

Concernant la tarification applicable aux services internationaux de voyageurs à grande vitesse

I.7 Dans son avis du 25 janvier 2012, l'Autorité avait demandé à RFF soit de justifier la soutenabilité des hausses différenciées de la redevance de réservation pour chacun des segments de marché de services internationaux de voyageurs à grande vitesse, soit de surseoir à ces hausses, à recettes TAGV équivalentes.

I.8 En réponse, RFF a adressé à l'Autorité un ensemble d'éléments d'analyse afin de justifier que les péages proposés sont soutenables pour chacun des segments de marché de services internationaux de voyageurs à grande vitesse.

I.9 Dans son analyse, RFF distingue plusieurs segments de marché géographiques : le marché Transmanche, le marché Nord-Europe, le marché en lien avec la Suisse, le marché Est-Europe, le marché en lien avec l'Italie et le marché en lien avec l'Espagne. Pour les trois premiers marchés, représentant environ 90% du transport international de voyageurs à

grande vitesse, RFF a présenté deux types de tests de soutenabilité, pour justifier des majorations tarifaires en application du cadre réglementaire¹ :

- d'une part, la vérification de la soutenabilité pour les marchés pris dans leur ensemble en examinant leur impact pour les opérateurs en place ;
- d'autre part, la possibilité pour un nouvel entrant d'ouvrir un service sur un de ces segments de marché.

I.10 L'Autorité note que les analyses conduites par RFF dépendent fortement de la qualité des données disponibles concernant les coûts d'exploitation et mériteraient une approche approfondie et coordonnée avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes.

I.11 S'agissant de la soutenabilité des péages pour les opérateurs en place, les recettes sont estimées par RFF proportionnellement au kilométrage réalisé sur chacun des réseaux. Elles ne reflètent donc pas les résultats des opérateurs ferroviaires, en particulier quand l'opérateur doit supporter des péages élevés sur les réseaux étrangers comme c'est le cas du tunnel sous la Manche et de la ligne HS1 en Grande-Bretagne. Pour l'Autorité, une coordination des gestionnaires d'infrastructures est nécessaire pour que les péages supportés par les services internationaux dans les différents pays permettent une couverture équitable et efficace des coûts complets des réseaux.

I.12 S'agissant de l'arrivée de nouveaux entrants, les tests réalisés par RFF montrent que si une telle entrée apparaît possible pour les marchés Transmanche, voire pour le marché Nord-Europe, elle serait plus difficile sur le marché suisse sauf à viser des marchés de niche (nombre de fréquences très réduit ou modèle low-cost).

I.13 L'Autorité constate que cette situation résulte de décisions prises depuis plusieurs années en ignorant la spécificité du transport international, segment de marché désormais ouvert à la concurrence. Les hausses proposées pour 2013 sont ainsi la conséquence d'augmentations très différenciées que RFF a retenues pour les différentes sections de lignes à grande vitesse (notamment sur les sections dites SE1 et EST1 qui connaissent les hausses les plus fortes).

I.14 A cet égard, RFF s'est engagé dans son courrier du 3 avril 2012 à mener systématiquement des tests de soutenabilité des péages pour les segments de marché ouverts à la concurrence dans le cadre de l'élaboration des prochaines tarifications, afin d'en intégrer les résultats en amont.

I.15 Cette situation ne pourra trouver de solution satisfaisante sans une clarification de l'architecture même du barème des redevances. En particulier, la redevance de réservation vise aujourd'hui à couvrir à la fois les coûts de congestion, dans l'objectif d'une utilisation plus efficace du réseau, et à introduire des majorations tarifaires dans l'objectif d'une meilleure couverture du coût complet du réseau. L'Autorité juge indispensable une stricte distinction de ces deux éléments dans la tarification.

I.16 Il conviendra que le décret n°97-446, relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de RFF, intègre cette distinction afin d'être pleinement conforme à la réglementation européenne.

¹ Article 6 du décret n°97-446, pris en application de l'article L.2111-25 du code des transports et en transposition de l'article 8.1 de la directive 2001/14/CE.

I.17 Dans son courrier du 3 avril 2012, RFF indique partager cette nécessité et s'engage :

- à réexaminer la valorisation de la congestion et à en soumettre les principes à l'Autorité ;
- à introduire dès la tarification 2014, en tenant compte des contraintes réglementaires et calendaires, une distinction, au sein de la redevance de réservation, entre la part reflétant les coûts de congestion et les majorations tarifaires ayant pour objectif une meilleure couverture du coût complet du réseau.

I.18 L'Autorité prend acte des engagements de RFF qui se traduiront de manière effective dans la tarification 2014.

I.19 L'Autorité rappelle en outre qu'il existe des outils spécifiques afin d'encourager certains services ferroviaires, tels que les aides au démarrage permises explicitement par le droit communautaire. La mise en place de tels outils qui n'ont pas été transposés en droit français mérite d'être explorée.

Décide :

Article 1^{er} Compte tenu des engagements pris par RFF dans son courrier du 3 avril 2012, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet de tarification des prestations minimales pour 2013 soumis le 27 mars 2012, sous réserve que soit relevé le nombre minimum d'accès aux trois applications informatiques « See-trains », « Bréhat complétude » et « Schéma linéaire » entrant dans les prestations minimales à :

- 10 accès pour les entreprises effectuant moins de 1 million de sillons-km par an ;
- 20 accès pour les entreprises effectuant entre 1 et 10 millions de sillons-km par an ;

et que soient modifiées en conséquence les annexes 10.3 « Barème des redevances », partie relative aux prestations complémentaires de service SI (systèmes d'information) et 3.4 « Modèle de contrat d'utilisation des SI ».

Article 2 Le présent avis sera notifié à Réseau ferré de France et publié sur le site internet de l'Autorité.

Le présent avis a été adopté à l'unanimité le 4 avril 2012 sous la présidence de M. Pierre CARDO et en présence de MM. Jacques BERNOT, Dominique BUREAU, Henri LAMOTTE, Claude MARTINAND et Daniel TARDY, membres du collège.

Le président

Pierre CARDO