**Avis n° 2012-021 du 10 octobre 2012
relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure
entre Réseau ferré de France et SNCF**

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, et notamment son article 17 ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2122-6, L.2122-7, L.2131-4 et L. 2133-3 ;

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

Vu le courrier du 7 août 2012 adressé à l'Autorité par RFF ;

Et, après en avoir délibéré le 10 octobre 2012,

Considère

I. Saisine de l'Autorité

I.1 L'accord-cadre constitue un engagement contractuel réciproque relatif à une capacité d'infrastructure que l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé s'engage à commander et que le gestionnaire d'infrastructure s'engage à offrir pour une durée dépassant l'horaire de service.

I.2 Ainsi, l'article L.2122-6 permet à tout demandeur de sillon de conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes, pour une durée déterminée tenant compte le cas échéant de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

I.3 L'article L.2133-3 du code des transports dispose que, à la demande des parties, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis sur les accords-cadres prévus à l'article L.2122-6, notamment sur leur volet tarifaire.

I.4 Par courrier daté du 7 août 2012, RFF a indiqué sa volonté de soumettre systématiquement à l'Autorité tout accord-cadre projeté avec un candidat autorisé avant sa signature. Dans ce cadre, RFF a saisi l'Autorité sur un projet d'accord-cadre

concernant l'entreprise ferroviaire SNCF pour des services de trains aptes à la grande vitesse entre [...] et [...] ou [...].

I.5 Le préambule de ce projet stipule que « *le projet d'accord-cadre a été soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires avant la signature par les deux parties* ».

I.6 L'Autorité a examiné ledit projet, dans le cadre des missions que lui a confiées l'article L.2131-4 du code des transports, du point de vue :

- de l'équité d'accès aux capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
- de la cohérence « *des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre* » par les contractants, avec leurs « *contraintes économiques, juridiques et techniques* ».

I.7 En revanche, il convient de souligner que l'Autorité ne se prononce pas sur l'équilibre de dispositions contractuelles librement négociées entre les parties, notamment en termes d'indemnisations réciproques, dès lors qu'elles ne font pas obstacle à un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure.

II. Analyse de l'Autorité

II.1 Le projet d'accord-cadre porte sur huit à dix circulations quotidiennes à grande vitesse entre [...], [...] ou [...], comportant plusieurs arrêts intermédiaires.

II.2 Les tolérances indiquées pour le positionnement horaire des services sont de [...] minutes. L'accord prévoit également un objectif étroit de temps de parcours. Le positionnement horaire des trains obéit à un objectif d'optimisation économique par un enchaînement des sillons et l'utilisation de rames à grande capacité.

II.3 Ces demandes correspondent à de nouveaux services envisagés par la SNCF à compter du [...].

II.4 La section de ligne la plus chargée empruntée par ces services est située entre le « triangle de Coubert » et le débranchement de Pasilly. Cette section de ligne est l'une des plus chargées du réseau ferré national. Selon les données fournies par RFF, la capacité demandée par la SNCF représenterait environ 2,8% de la capacité d'un jour de pointe (vendredi), en n'affectant que marginalement les périodes d'hyper-pointe.

II.5 Dans ces conditions, l'Autorité considère que, dans la situation actuelle et pour un avenir proche, cet accord demeure compatible avec les capacités de la ligne.

II.6 En cas de demande d'utilisation de l'infrastructure par d'autres entreprises ferroviaires, il appartiendrait à RFF de modifier le plan global de sillons utilisés aujourd'hui dans leur quasi-totalité par la SNCF, pour offrir une place suffisante à ces nouveaux trafics, et mettre en œuvre en cas d'impossibilité la réglementation en vigueur en cas de saturation.

II.7 Les services envisagés par la SNCF induisent par ailleurs une utilisation importante de la gare de [...] comme gare terminus, dans la mesure où les trains y stationneraient au minimum [...] minutes et parfois environ une heure. RFF indique avoir dû réviser pour l'horaire de service 2013 l'organisation des circulations en gare aux heures de pointe. L'accord précise d'ailleurs que RFF ne peut garantir le maintien à quai des TGV au-delà de 40 minutes. L'analyse conduite par l'Autorité confirme que les horaires demandés par la

SNCF sont très consommateurs de capacité en gare de [...], laquelle ne possède que trois voies à quai.

II.8 Cette contrainte n'est cependant pas de nature à remettre en cause la signature du projet d'accord-cadre. En effet, les capacités de la gare de [...] semblent, à ce jour, suffisantes pour accueillir le développement de nouveaux services dans la période couverte par l'accord-cadre.

II.9 Elle n'en constitue pas moins un sujet de vigilance, étant rappelé que l'article 17.3 de la directive 2001/14/CE visé par l'article 11 du projet d'accord dispose que « *l'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire* ».

II.10 L'accord-cadre serait conclu pour une durée de [...] ans [...] conformément à l'article 20 du décret n°2003-194 modifié. Cependant le préambule ainsi que l'article 10 du projet d'accord indiquent que les engagements de capacité seront renégociés dans le cadre de la préparation du service 2017, du fait de la réorganisation prévue des horaires de l'ensemble du réseau ferré national (mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse et cadencement généralisé du réseau).

II.11 C'est pourquoi, l'Autorité précise que le présent avis ne porte que sur les dispositions de l'accord qui lui ont été soumises, y compris le contenu de son annexe 1.

II.12 Sur la confidentialité de l'accord-cadre, l'Autorité rappelle que la directive 2001/14/CE dispose en son article 17.6 que : « *Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée* ».

Décide :

Article 1

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet d'accord-cadre à conclure entre RFF et SNCF.

Article 2

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de notifier aux parties le présent avis, qui sera rendu public, sous réserve des secrets protégés par la loi.

Le présent avis a été adopté à l'unanimité le 10 octobre 2012 sous la présidence de Monsieur Pierre CARDO et en présence de Messieurs Jean-François BENARD, Dominique BUREAU et Henri LAMOTTE, membres du collège.

Le Président

Pierre CARDO