

**Décision n° 2013-028 du 3 décembre 2013
portant sur la demande formée par Euro Cargo Rail dans le cadre d'un
différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions
d'allocation des voies de service et à la tarification de leur usage**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports ;

Vu la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Vu la demande de règlement d'un différend, présentée par la société Euro Cargo Rail (ci-après dénommée ECR), société par actions simplifiée au capital de 3 399 222 euros, dont le siège social est situé 25-29, place de la Madeleine à Paris (75008), inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro B 480 890 656, représentée par Maîtres Sylvain Justier et Amélie Le Provost, de la SELARL Magenta, enregistrée le 24 juillet 2013 ;

Vu les observations en défense présentées par Réseau ferré de France (ci-après dénommé RFF), établissement public national à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 92, avenue de France à Paris (75013), inscrit au Registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro B 412 280 737, représenté par Maîtres Philippe Hansen et Thierry Dal Farra, de la SCP UGGC, enregistrées le 20 septembre 2013 ;

Vu les demandes d'information en date du 9 octobre 2013 adressées par le rapporteur à INFRARAIL et FRET SNCF ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 du rapporteur en date du 9 octobre 2013 adressé à ECR et à RFF ;

Vu les observations en réplique d'ECR, enregistrées le 15 octobre 2013 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 en date du 17 octobre 2013 ;

Vu la première partie des réponses d'ECR à la mesure d'instruction n° 1 du rapporteur enregistrées le 22 octobre 2013 ;

Vu les réponses de RFF à la mesure d'instruction n° 1 du rapporteur enregistrées le 24 octobre 2013 ;

Vu les réponses de FRET SNCF et INFRARAIL aux demandes d'information du rapporteur, enregistrées le 24 octobre 2013 ;

Vu la seconde partie des réponses d'ECR à la mesure d'instruction n° 1 du rapporteur enregistrées le 28 octobre 2013 ;

Vu la pièce complémentaire présentée par ECR, enregistrée le 6 novembre 2011 ;

Vu les nouvelles observations en défense de RFF, enregistrées le 7 novembre 2011 ;

Vu les observations en duplicative d'ECR, enregistrées le 15 novembre 2011 ;

Vu les nouvelles observations en défense de RFF, enregistrées le 21 novembre 2011 ;

Vu le courriel d'ECR reçu le 22 novembre 2013 ;

Vu le rapport d'instruction ;

Sur la publicité de l'audience, les parties ne s'étant pas opposées à ce que l'audience soit publique, l'audience a été publique.

Après avoir entendu lors de l'audience jointe du 26 novembre 2013, par M. Pierre Cardo, président ; Mme Anne Bolliet et MM. Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Michel Savy et Daniel Tardy, membres du collège de l'Autorité :

- l'exposé des moyens et conclusions des parties par M. Matthieu Poujol, rapporteur ;
- les observations de Maître Sylvain Justier et des représentants d'ECR ;
- les observations de Maître Philippe Hansen et des représentants de RFF.

Le collège en ayant délibéré le 26 novembre 2013, hors la présence du rapporteur, du secrétaire général et des agents de l'Autorité (hors ceux désignés conformément au règlement intérieur pour assurer le secrétariat du délibéré), adopte, concernant la demande de règlement de différend, la décision sur les motifs de fait et de droit ci-après exposés.

I. Présentation du contexte

Le droit de l'Union européenne

Le délai de transposition de la directive 2012/34/UE n'étant pas encore écoulé, les dispositions nouvelles de cette dernière ne peuvent être directement appliquées par l'Autorité.

Cependant, toutes les autorités nationales – dont l'ARAF – doivent s'abstenir, au cours de la période de transposition, d'adopter des décisions de nature à compromettre sérieusement la réalisation du résultat prescrit par la directive¹.

Il en résulte que l'Autorité est tenue de prendre en compte, dans son raisonnement, les objectifs de la directive 2012/34 afin de ne pas compromettre la mise en œuvre de cette dernière.

- (i) *La transparence complète et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de services figuraient parmi les objectifs de la directive 2001/14/CE. Ils sont repris par la directive 2012/34/UE.*

Le considérant n° 34 de la directive précise : « Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau. »

Les installations de services concernées par cette obligation sont listées à l'annexe II, point 2, de la directive. Sont notamment visées « c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ».

L'objectif de transparence s'applique également à la tarification de l'accès aux infrastructures de services.

Le paragraphe 6 de l'annexe IV de la directive relative à la définition du contenu du DRR précise à cet égard que le DRR comporte « un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II et la tarification de leur utilisation ».

En outre, l'article 31 paragraphe 2 de la directive confirme l'objectif de transparence en précisant que « le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37 sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau. »

- (ii) *La gestion efficace des infrastructures de services fait également partie des objectifs de la directive 2012/34.*

¹ Jurisprudence constante, en ce sens. v. CJUE 11 sept. 2012 *Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias et autres c/ Ypourgos Perivallontos, Chorotaxias kai Dimosion ergon et autres*, C-43/10, pt 57 et les références citées.

Le considérant n° 71 souligne ainsi la nécessité « d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace. »

De même, le considérant n° 76 souligne que « la gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, sans préjudice de la possibilité d'un contrôle juridictionnel ». Il revient donc à l'ARAF de veiller à une gestion efficace de l'infrastructure.

Le droit national

En application de l'article L. 2122-5 du code des transports, « le gestionnaire de l'infrastructure publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau ».

L'article 1^{er} du décret 2012-70 dispose que « les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 (...) se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire l'accès par le réseau aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9 du code des transports, qui comprennent :

(...)

c) Les gares de triage ou de formation des trains ».

S'agissant des aspects tarifaires, l'article 3 du décret n° 2012-70 dispose :

« La fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel. Le montant de chaque redevance peut être modulé, en tenant compte de la situation de la concurrence et dans des conditions transparentes et non discriminatoires, pour tenir compte, selon la prestation régulée :

a) Du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport ou de sa longueur ;

b) Du type de service de transport qu'assure le convoi ;

c) Du nombre de voyageurs susceptibles de bénéficier de la prestation ;

d) De la période horaire d'utilisation ;

e) Du délai entre la demande et la date prévue de fourniture de la prestation ;

f) De la quantité de marchandises exprimée en unités de transport intermodal ou en tonnes. »

II. Présentation des faits et des demandes

A. Les faits

ECR exerce ses activités dans la gare de triage de Gevrey depuis le début de l'horaire de service 2012. Compte-tenu de sa situation centrale sur le territoire national, ce site est privilégié par la société requérante car il constitue le principal nœud des transports qu'elle assure pour son client [...]². A partir de l'horaire de service 2014, ECR envisage d'étendre son activité [...]³. La réussite de ce projet suppose un accès suffisant au site de Gevrey.

Cependant, ECR estime que ses demandes d'accès aux voies de service situées sur la gare de triage de Gevrey n'ont jamais été pleinement satisfaites par RFF, obérant ainsi le développement de ses activités.

1. La procédure d'allocation des voies de service

L'horaire de service 2012

RFF a alloué à ECR, le 17 mai 2011, les voies suivantes (P.J. 5 de la saisine) :

- 8 voies sur le faisceau réception ;
- 21 voies sur le faisceau triage ;
- 2 voies sur le faisceau formation ;
- 2 voies sur le faisceau départ ;
- 4 voies sur les faisceaux relais ;
- la voie n° 61 bis.

Cette allocation ne correspondait que partiellement aux demandes initiales d'ECR au titre de cet horaire de service. En effet :

- RFF n'a alloué que des voies du faisceau triage côté nord, alors qu'ECR avait demandé les voies côté sud. Ces dernières sont restées allouées à Fret SNCF ;
- RFF a refusé d'accorder l'accès à ECR aux voies 32 à 35. ECR avait sollicité l'accès à ces voies afin de disposer d'un itinéraire de secours en cas de situation dégradée (en particulier en cas d'impossibilité de passer par les aiguilles de tête de faisceau côté bosse B) ce qui lui a été refusé au motif d'une « *co-activité trop marquée dans la zone* » (P.J. 5 de la saisine).

Par courrier en date du 31 mai 2011 (P.J. 6 de la saisine), ECR a renouvelé sa demande d'allocation des voies 32 à 35 du faisceau triage comme itinéraire de secours. En l'absence de réponse de RFF, ECR lui a adressé un courrier de relance le 10 juin 2011 (P.J. 7 de la saisine) avant de le mettre en demeure de lui allouer les voies précitées le 22 juin 2011 (P.J. 8 de la saisine).

Le 24 juin 2011, RFF a maintenu sa position (P.J. 9 de la saisine) en observant que l'allocation des voies 32 à 35 à ECR « *aurait conduit à déséquilibrer la répartition des voies*

² Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

³ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

sur le triage » entre ECR et Fret SNCF d'une part, et « *aurait entraîné une forte augmentation de la co-activité entre les trains de Fret SNCF et les manœuvres d'ECR avec les risques potentiels d'incidents et les pertes de temps correspondantes* ».

Le 18 juillet 2011, ECR a dénoncé l'inéquité de la position de RFF et déploré l'absence de procédure précise et transparente d'allocation des voies (P.J. 10 de la saisine).

Le 29 juillet 2011, RFF a réaffirmé sa position et annoncé la tenue d'une réunion de retour d'expérience en mars 2012 afin d'identifier les améliorations possibles. (P.J. 11 de la saisine)

Le 1^{er} décembre 2011, suite à une demande d'ECR (P.J. 13 de la saisine), RFF a attesté que les voies allouées à ECR étaient en bon état (P.J. 14 de la saisine).

Le 20 mars 2012, une locomotive d'ECR a déraillé alors qu'elle se déplaçait du faisceau réception vers le faisceau triage via l'évite bosse B. Le rapport d'enquête de la DCF a conclu que « *la cause de l'incident est un déraillement suite à un écartement de la voie dû à une plateforme voie fatiguée* » (P.J. 15 de la saisine).

L'usage de l'évite bosse B étant indispensable à son activité, faute d'itinéraire de secours accordé par RFF, ECR a, le 6 avril 2012, mis en demeure RFF de procéder sans délai à la remise en état de la voie endommagée (P.J. 16 de la saisine). Les travaux n'ont été effectués que la première quinzaine de mai 2012 (P.J. 19 de la saisine).

L'horaire de service 2013

ECR a sollicité, le 11 avril 2012, l'attribution de 13 voies supplémentaires au titre de l'horaire de service 2013 (P.J. 21 de la saisine) :

- 8 voies supplémentaires sur le faisceau triage ;
- 3 voies supplémentaires sur le faisceau réception ;
- 2 voies supplémentaires, à des fins de stationnement, sur le faisceau relais pair.

Après plusieurs relances infructueuses (P.J. 22 et 23 de la saisine), ECR a mis RFF en demeure de répondre à sa demande d'allocation des voies avant le 14 octobre 2012 (P.J. 24 de la saisine).

Le 16 octobre 2012, la Direction régionale de Bourgogne, Franche-Comté a informé ECR que 4 des 13 voies supplémentaires demandées lui étaient attribuées. Le numéro des voies n'a pas été communiqué. Le refus d'allocation des 9 autres voies n'était pas motivé (P.J. 25 de la saisine).

Les numéros des 4 nouvelles voies allouées ont été communiqués à ECR le 11 décembre 2012, deux jours après le début de l'horaire de service (P.J. 28 de la saisine). Toutefois, la consigne locale d'exploitation (CLE) du site de Gevrey n'avait toujours pas été modifiée à la fin du mois de janvier 2013, et ECR ne disposait toujours pas d'une autorisation pour accéder aux voies en cause (P.J. 30 de la saisine).

Le 11 février 2013, RFF est revenu sur l'allocation des 4 voies supplémentaires accordées à ECR au titre de de l'horaire de service en cours (P.J. 29 de la saisine).

Le 4 mars 2013, ECR a mis RFF en demeure de lui communiquer la CLE modifiée tenant compte de l'attribution à ECR des quatre voies supplémentaires, après avoir souligné la sous-utilisation de certaines voies de service dans la gare de Gevrey (P.J. 32 de la saisine).

Le 4 juin 2013, RFF a finalement confirmé l'allocation des 4 voies de service supplémentaires demandées par ECR au titre de de l'horaire de service 2013 à compter du 1^{er} juillet 2013, date de leur restitution par Fret SNCF (P.J. 37 de la saisine).

L'horaire de service 2014

ECR a sollicité l'allocation, au titre de de l'horaire de service 2014, des 13 voies de services sollicitées pour de l'horaire de service précédent (P.J. 38 de la saisine).

Le 26 juin 2013, ECR a réitéré sa demande, souligné les difficultés que l'absence de processus d'allocation clairement défini causait à son activité et indiqué sa volonté de saisir l'ARAF de ce différend (P.J. 42 de la saisine).

Le 5 juillet 2013, RFF a informé ECR qu'il avait décidé de réaliser des réunions de consultation avec les acteurs utilisant le site de Gevrey afin de définir un état des besoins de chaque exploitant. Il a précisé que la direction régionale Bourgogne Franche Comté procéderait à une analyse des demandes et soumettrait, pour le début du mois de septembre 2013, une première proposition d'allocation des voies de service à ECR. RFF s'engageait à informer ECR de cette proposition dans les meilleurs délais (P.J. 58 de la saisine).

ECR a saisi l'ARAF d'une demande de règlement de différend enregistrée le 24 juillet 2013.

Postérieurement à la saisine, RFF a communiqué à ECR, par courriel en date du 16 septembre 2013 (P.J. 66 réplique ECR) un projet d'affectation théorique des voies de service sur le site de Gevrey.

Ce projet envisage une réorganisation du site de Gevrey :

- La perte par ECR des voies 10 et 11 du faisceau réception, et une proposition d'attribution de la voie 3 sur ce même faisceau ;
- Le transfert des voies 8 et 9 du faisceau formation d'ECR à Fret SNCF ;
- Le transfert des voies 3 à 5 situées sur le faisceau relais pair d'ECR vers Fret SNCF ;
- Le transfert à ECR des voies 62 à 64 sur le faisceau relais impair de Fret SNCF vers ECR.

Lors de la réunion du 24 septembre 2013, RFF a annoncé qu'il allait de nouveau étudier les besoins des entreprises ferroviaires avant de proposer une nouvelle affectation des voies à la direction commerciale de RFF et d'organiser une nouvelle réunion le 19 novembre 2013.

Lors de la réunion du 19 novembre 2013, ECR a rappelé que le nombre de voies proposé était insatisfaisant, et a estimé que la question devait désormais être tranchée par l'ARAF. RFF estime qu'au regard du programme de travail communiqué par ECR, la proposition d'allocation des voies de service sur Gevrey était suffisante pour répondre aux besoins de cette entreprise ferroviaire.

2. La tarification et la facturation de l'usage des voies de service

ECR a, à plusieurs reprises, critiqué la tarification et la facturation des voies de service par RFF.

Dès les consultations relatives à l'horaire de service 2011 modifié et 2012, ECR s'est associée aux observations de l'UTP critiquant notamment l'importante augmentation de la redevance d'accès aux voies de service prévue pour 2011 et 2012 et l'absence de justification de cette hausse par RFF (P.J. 43 de la saisine).

Lors des consultations sur le DRR 2012 modifié et 2013, ECR a renouvelé ses critiques dans un courrier du 8 novembre 2011 (P.J. 45 de la saisine), en contestant notamment :

- dans les gares de triage, le cumul de la facturation d'utilisation d'une voie de service avec le paiement d'une redevance d'accès au triage ;
- l'abandon du tarif forfaitaire d'accès aux gares de triage à plat ;
- le doublement du tarif d'accès aux voies de service hors tri à la gravité.

S'agissant du site de Gevrey, ECR a reproché à RFF, dans un courrier du même jour, des « *changements incessants (...) sur la facturation de la redevance sans qu'aucune justification ne soit apportée à ces variations de tarifs* ». (P.J. 13 de la saisine).

Au cours des consultations sur le DRR 2013 modifié et le DRR 2014, ECR a de nouveau contesté la tarification (courrier du 12 novembre 2012, P.J. 46 de la saisine) en critiquant :

- le doublement du tarif de la redevance des voies de service « simples » de 2012 à 2013 ;
- le fait que le tarif de la redevance d'accès aux voies d'un site de tri à la gravité soit 3,5 fois plus élevé que pour les voies de service « simples ». Pour ECR, aucune différence d'armement de voie ne justifie un tel écart. ECR a également demandé des précisions relatives au champ d'application de la redevance relative aux voies de service sur les sites de tri à la gravité, en particulier dans les cas où les entreprises ferroviaires n'ont pas recours au tri à la gravité.

RFF a précisé sa position sur ces questions lors d'une réunion du 13 novembre 2012 (P.J. 47 de la saisine) en apportant les précisions suivantes :

- « *Toute entreprise ferroviaire qui accède à une voie de service doit vérifier si la voie est sur un des 5 sites de tri à la gravité (Annexe 10.3 du DRR) et si elle passe par le point d'entrée du site de tri à la gravité* » ;
- « *Si non, elle est redevable de la redevance pour l'usage des VS* » ;
- « *Si oui, elle est redevable de la redevance pour l'usage des VS sur les sites de gravité et de la redevance pour le fonctionnement de la bosse des sites de triage à la gravité, le cas échéant* ».

Le 17 janvier 2013, RFF a précisé sa politique de tarification des voies de service (P.J. 48 de la saisine) en expliquant le doublement de la redevance des voies de service « simples » par la suppression du prix du triage à plat, lequel est désormais « aligné sur le prix des VS ».

Dans un courrier en date du 28 mai 2013 (P.J. 49 de la saisine) relatif à la tarification des voies de service en gare de Sibelin, ECR a demandé à RFF de confirmer que le tarif d'accès

aux 8 voies de service sollicitées « *comme voies de stationnement, de tiroir ou de manœuvres* » serait bien « *16,25 € par kilomètre et par jour en 2013, et serait de 17,03 € pour l'horaire de service 2014* ».

En réponse, RFF a confirmé que les voies de service en cause seraient tarifées au titre des voies de service de triage à la gravité, soit 56,88 €/km.voie/jour (courrier du 4 juin 2013, P.J. 50 de la saisine).

Dans son courrier du 26 juin 2013, ECR a réitéré ses critiques (P.J. 51 de la saisine) en soulignant que :

- l'application d'une facturation différente de celle applicable à l'utilisation de simples voies de service pour l'usage des voies de service dans les gares de triage à la gravité n'est pas justifiée lorsque l'entreprise ferroviaire n'utilise pas les voies concernées pour effectuer du tri à la gravité ;
- le doublement de la redevance d'utilisation des voies de service classiques était contestable et non justifié par RFF ;
- la facturation systématique de l'intégralité des voies de service constituant un bloc de voies allouées conduit à faire supporter à ECR la facturation de redevances pour un nombre de voies ne correspondant pas à sa demande d'allocation ;
- seules doivent être facturées les voies de service faisant l'objet d'une véritable allocation temporaire en faveur d'une EF, c'est-à-dire d'une allocation expressément mentionnée dans la consigne locale d'exploitation du site considéré. Les simples arrêts effectués en parcours sont déjà inclus dans le coût de sillons attribués à l'entreprise ferroviaire et ne constituent pas une allocation temporaire de voie de service.

ECR a saisi l'ARAF d'une demande de règlement de différend enregistrée le 24 juillet 2013.

Postérieurement à la saisine, ECR a transmis le 9 octobre 2013 une fiche d'expression des besoins (Pièce ECR n° 79) relative à l'attribution, à des fins de stationnement de wagons en provenance de Gevrey pour le compte de son client [...]⁴, de trois voies de service à Is-sur-Tille.

Le 30 octobre 2013, RFF a transmis à ECR un projet de convention d'utilisation temporaire pour l'utilisation de ces voies. RFF considère que le stationnement de wagons envisagé par ECR sur les voies en cause relève de la notion « d'usage spécifique » au sens du point 5.6.2 du DRR 2013 modifié (Pièce ECR n° 79) et propose l'application d'un tarif journalier de [...]⁵.

Dans son mémoire en duplicata enregistré le 15 novembre 2013, ECR a donc introduit une demande supplémentaire relative à ce différend.

B. Les demandes

La société ECR demande à l'Autorité de :

1. Enjoindre à RFF de définir et publier dans le DRR, dans un délai d'un mois à compter de la notification à RFF de la décision à venir (et ce y compris dans le DRR 2014

⁴ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

⁵ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

modifié), une procédure d'allocation des voies de service dans la gare de Gevrey et dans toutes les autres infrastructures de services gérées par RFF, respectant l'ensemble des principes définis au point 2.1. de ses observations en réplique.

ECR précise à cet égard que, si elle demande à l'ARAF de fixer les critères pertinents d'allocation et de réallocation de capacités dans les infrastructures de service, elle considère – tout comme RFF – que le premier critère (prioritaire) doit tenir à l'allocation de capacités afin de satisfaire une demande en lien avec l'objet du site en cause (comme la réalisation d'une activité de triage sur le site de Gevrey) ;

2. Enjoindre à RFF :

A titre principal, de répondre, dans un délai de 10 jours à compter de la notification de la décision à intervenir, à sa demande d'allocation de voies de service dans la gare de Gevrey et :

- de lui allouer, en complément des voies dont elle dispose déjà au titre de l'horaire de service 2013 (en ce inclus les 4 voies annoncées le 4 juin), les voies suivantes à compter du début de l'horaire de service 2014 :
 - les voies n° 28 à 31 sur le faisceau triage ;
 - 3 voies de réception supplémentaires sur le faisceau réception ;
 - 2 voies supplémentaires sur le faisceau relais pair ;
- dans le cas où RFF considérerait qu'un obstacle sérieux s'opposerait à ce qu'il soit fait droit à l'intégralité de la demande d'ECR :
 - d'allouer à ECR les voies de service relevant de la partie de sa demande ne se heurtant pas audit obstacle ;
 - de lui proposer des alternatives praticables dans des conditions économiques raisonnables pour la partie de sa demande qui demeurerait insatisfaite ;
 - de motiver expressément sa réponse, de manière circonstanciée comme indiqué supra point 313 de la saisine de manière à permettre à ECR d'apprécier la réalité ou non de l'obstacle allégué ;

A titre subsidiaire, dans l'hypothèse où, à la date à laquelle l'Autorité sera amenée à se prononcer sur le présent différend, RFF aurait déjà statué sur la demande précitée d'ECR sans y répondre favorablement dans son intégralité, de lui allouer, dans un délai de 15 jours à compter de la notification à RFF de la décision à intervenir, les voies de service relevant de la partie de sa demande n'ayant pas été satisfaite dans l'hypothèse où aucun obstacle sérieux ne s'y opposerait, cette absence d'obstacle sérieux devant être appréciée au regard (i) des éléments réunis lors de l'instruction et (ii) de la motivation par RFF du refus total ou partiel de faire droit à la demande d'ECR ;

3. Enjoindre à RFF, dans un délai de dix jours à compter de la notification à RFF de la décision à venir, de ne pas tarifier l'usage des voies de service « simples » dans les gares de triage à la gravité lorsque ECR ne les utilise pas pour faire du triage à la gravité, et ce à compter du début de l'horaire de service 2013 ;

4. Enjoindre à RFF, dans un délai de dix jours à compter de la notification à RFF de la décision à venir, (i) de fixer la redevance liée à l'usage des voies de service

« simples » à 8,38 € / km.voie / jour maximum, et ce à compter du début de l'horaire de service 2013, en procédant le cas échéant à une réévaluation annuelle pour tenir compte de l'inflation ferroviaire et de (ii) procéder aux régularisations qui s'imposent ;

5. Enjoindre à RFF, dans un délai de dix jours à compter de la notification à RFF de la décision à venir, d'appliquer aux voies de service allouées à ECR à Is-sur-Tille la redevance liée à l'usage des voies de service « simples » de 8,38 € / km.voies / jour maximum (réévaluée, le cas échéant, en fonction de l'inflation ferroviaire), et le cas échéant de procéder aux régulations qui s'imposent ;
6. Enjoindre à RFF de préciser dans le DRR que :
 - les voies de service qui sont allouées aux entreprises ferroviaires (et donc ECR au premier chef) au-delà de leurs demandes ne sont pas facturées dès lors que ces voies ne sont pas utilisées
 - l'usage des voies de service utilisées, par exemple, dans le cadre de l'utilisation d'un sillon ou dans le cadre d'arrêts ponctuels liés à la nécessité de réguler le trafic, ne donne pas lieu à facturation dès lors que les voies en cause n'ont pas fait l'objet d'une véritable allocation aux entreprises ferroviaires (et donc ECR au premier chef) traduite par une mention explicite dans la CLE des sites considérés.

III. Analyse des demandes

A. Sur la recevabilité de la saisine

En application de l'article L. 2134-2 du code des transports, « *Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire* »

Le présent différend a été introduit par une personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire, la société ECR qui est une entreprise ferroviaire.

Il concerne la procédure d'allocation des voies de service par RFF dans la gare de triage de Gevrey et dans les autres infrastructures de services. Il a également trait aux conditions de tarification et de facturation de l'usage des voies de service. Il porte donc sur la question de l'accès au réseau.

ECR s'estime victime d'un préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire. Elle souligne notamment que les difficultés d'allocation des voies de service sont préjudiciables au développement de son activité, créent d'importants impacts opérationnels pour elle (manœuvres supplémentaires, gestion plus complexe du site) et mettent en cause la viabilité du projet [...] ⁶ à partir de 2014. Elle fait également état d'un préjudice financier lié aux modalités de tarification et de facturation de l'accès aux voies de service.

⁶ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

Enfin, les échanges produits par ECR montrent que le différend porté devant l'Autorité a été discuté à plusieurs reprises avec RFF. Par ailleurs, RFF ne conteste pas la recevabilité de la saisine.

L'Autorité est donc compétente pour connaître des demandes d'ECR.

B. Sur le fond

1. Demande n° 1 – La définition et la publication d'une procédure d'allocation des voies de service

ECR demande à l'Autorité d'enjoindre à RFF de définir et publier dans le DRR, dans un délai d'un mois à compter de la notification à RFF de la décision à intervenir, une procédure d'allocation des voies de service dans la gare de Gevrey et dans toutes les autres infrastructures de services gérées par RFF, respectant les principes suivants :

- La publication d'un calendrier précis et prédéfini pour l'allocation des voies de service au titre d'un horaire de service, afin de permettre aux entreprises ferroviaires de disposer d'une visibilité suffisante pour la fixation de leurs tarifs ;
- La fixation par l'ARAF de critères pertinents permettant de départager les demandes des entreprises ferroviaires en cas de conflit non résolu dans le cadre de la concertation ;
- La fixation par l'ARAF de critères pertinents permettant objectivement de départager les demandes des entreprises ferroviaires lors d'éventuelles réallocations des capacités en cours d'horaire de service, soit en cas de demande initialement non pleinement satisfaite, soit en cas de nouvelle demande, et ce dans le cadre d'une procédure qui doit être transparente et encadrée dans un calendrier prédéfini ;
- L'obligation pour RFF de motiver ses décisions dans l'hypothèse où la demande des entreprises ferroviaires ne serait pas satisfaite.

a. Le débat

Au soutien de sa demande, ECR indique que :

- RFF viole l'obligation de transparence, aucune procédure d'allocation des voies de service pour la gare de Gevrey et pour les autres infrastructures de service n'ayant été publiée ;
- Malgré les demandes d'ECR, RFF n'a jamais détaillé la procédure d'allocation des voies de service. En particulier, les critères d'allocation des voies, le planning appliqué par RFF et les délais de traitement des demandes demeurent opaques.

RFF précise en réponse que :

- L'allocation des voies de service ne pose, en pratique, aucune difficulté particulière, à l'exception de certains sites « contraints », donnant lieu à des nombreuses demandes, comme la gare de triage de Gevrey ;

- RFF a déjà mis en place une procédure qui, bien que non publiée dans le DRR, n'en produit pas moins des effets bénéfiques sur le terrain ;
- RFF envisage d'engager une concertation avec l'ensemble des entreprises ferroviaires afin d'intégrer une procédure formalisée d'allocation des voies dans une prochaine édition du DRR.

En réplique, ECR ajoute que :

- L'absence de procédure d'allocation des voies de service formalisée et transparente conduit à un traitement non harmonisé et erratique des demandes sur les différents sites ;
- L'absence de difficulté à un instant T sur un site donné ne préjuge pas du risque, faute de procédure formalisée, que l'allocation des voies de service puisse donner ultérieurement lieu à des difficultés sur ledit site ;
- RFF s'étant engagé, depuis plusieurs années, à publier une procédure d'allocation des voies de service, il est justifié d'exiger que l'Autorité lui impose de procéder à cette publication dans un délai d'un mois à compter de la notification à RFF de la décision à intervenir ;
- S'agissant du contenu de la procédure d'allocation des voies de service, il reviendrait à l'ARAF de préciser le calendrier et les différentes étapes de la procédure d'allocation, les critères pertinents permettant de départager les demandes des entreprises ferroviaires en cas de conflit d'attribution non résolu, ainsi que les critères permettant de départager les demandes des entreprises ferroviaires lors d'éventuelles réallocations de capacités en cours d'horaire de service.

Dans ses secondes observations en défense, RFF a ajouté que :

- Le processus d'instruction des demandes d'allocation des voies de service déjà existant est un processus exclusivement interne qui ne peut donc être publié dans le DRR ;
- Il convient de prendre en compte, dans le calendrier d'allocation des voies de service, le résultat de l'attribution des sillons intervenant en septembre ;
- Il n'est pas envisageable de fixer des critères d'allocation des voies de service dans la mesure où ces critères sont nombreux et variables selon les sites.

Dans ses observations en duplique, ECR a rappelé que :

- Le principe de transparence est pleinement applicable à l'accès aux infrastructures de services, le processus et les critères d'allocation des voies de service doivent donc être publiés dans le DRR ;
- Si les entreprises ferroviaires étaient tenues d'attendre la fin du processus d'allocation des sillons pour présenter leurs demandes d'allocation de voies de service, il est plus que probable que l'allocation des voies ne pourrait intervenir avant le début de l'horaire de service ;
- La mise en place d'une procédure formalisée d'allocation des voies de service annoncée par RFF pour le DRR 2015, outre qu'elle ne constitue qu'une déclaration de principe sans garantie effective de mise en œuvre, est en toute hypothèse trop lointaine pour être acceptable.

b. La position de l'Autorité

Sur l'obligation de publier une procédure d'allocation des voies de service

Aux termes de l'article L 2122-5 du code des transports, le gestionnaire de l'infrastructure « *publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit (...) les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau* ».

Par ailleurs, l'article 1^{er} du décret 2012-70 dispose que « *les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés au sens de l'article 19 du décret du 7 mars 2003 (...) se voient proposer de manière transparente et non discriminatoire l'accès par le réseau aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9 du code des transports, qui comprennent :*

(...)

c) Les gares de triage ou de formation des trains ».

Dans son avis n°13-A-14 du 4 octobre 2013 relatif au projet de loi portant réforme ferroviaire, l'Autorité de la concurrence rappelle que « *la transparence suppose la mise en place de règles d'accès aux infrastructures prédéfinies, objectives et stables, en vue de permettre aux opérateurs de raisonnablement anticiper les conditions de répartition de ces infrastructures* ».

De la même façon, l'Autorité estime qu'il est essentiel que la procédure d'accès à chaque infrastructure de service soit clairement définie. S'agissant de la procédure d'allocation des voies de service, l'Autorité rappelle que dès son avis relatif au DRR 2012, elle avait souligné « *l'absence de liste des voies de service et des gares concernées, ainsi que des procédures annoncées* » et demandé à RFF de mettre à disposition ces documents avant le lancement des consultations sur le DRR 2013. Dans l'avis sur le DRR 2013, l'Autorité avait déploré l'absence de progrès sur ces questions.

Lors de l'audience, RFF a reconnu la nécessité de publier dans le DRR une procédure d'allocation des voies de service.

Sur le contenu de la procédure d'allocation des voies de service

Conformément à l'article L. 2122-5 du code des transports (précité), le DRR doit contenir « *les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau* ».

L'Autorité constate que procédure actuelle d'allocation des voies de service, non formalisée, ne repose ni sur un calendrier précis, ni sur des critères objectivement définis d'allocation ou de réallocation en cours d'horaire de service.

Or, l'Autorité estime que l'exercice effectif des droits d'accès au réseau suppose tout d'abord que le gestionnaire de l'infrastructure précise le calendrier du processus d'allocation afin de garantir aux entreprises ferroviaires une vision claire des voies de service qui leur seront attribuées avant le début de l'horaire de service.

Ensuite, l'Autorité considère que le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de préciser des critères précis d'allocation des voies de service permettant de départager les demandes avant le début de l'horaire de service ou en cas de réallocation de capacités en cours d'horaire de service. Sur ce point, l'Autorité considère qu'il appartient à RFF, chargé de la rédaction du DRR, en application de l'article L2122-5 du Code des transports, de fixer de tels critères en tenant compte de la spécificité de chaque site.

L'Autorité souligne enfin que l'exercice effectif des droits d'accès au réseau exige que RFF mentionne les causes possibles de refus d'allocation et veille à proposer des solutions alternatives aux entreprises ferroviaires en cas de refus d'allocation.

S'agissant du délai dans lequel la publication de la procédure d'allocation des voies de service devrait avoir lieu, l'Autorité estime opportun d'accorder à RFF un délai lui permettant de mener la concertation nécessaire avec les entreprises ferroviaires. La procédure d'allocation devra être publiée au plus tard pour le 31 mars 2014 et intégrée, par modification, dans le DRR 2014.

En conséquence, il est enjoint à RFF de définir et de publier dans le DRR, pour le 31 mars 2014, une procédure d'allocation des voies de service définissant :

- Un calendrier précisant les principales échéances de l'allocation des voies de service au titre d'un HDS et garantissant l'attribution certaine des voies de service avant le début de l'HDS considéré ;
- Des critères objectifs et pertinents d'allocation des voies de service, y compris en cas de conflit entre deux entreprises ferroviaires lors de l'allocation initiale ou lors d'une éventuelle réallocation de capacités en cours d'HDS ;
- Une typologie des causes possibles de refus d'allocation, RFF demeurant tenu, en toute hypothèse, de motiver toute décision de refus.

2. Demande n° 2 – L'allocation à ECR de voies de service en gare de Gevrey au titre de l'horaire de service 2014

L'Autorité prend acte du désistement d'ECR de sa demande relative à l'allocation de voies de service en gare de Gevrey au titre de l'horaire de service 2014.

3. Demande n° 3 – La tarification spécifique de l'usage des voies de service dans les gares de triage à la gravité

ECR demande à l'Autorité d'enjoindre à RFF, dans un délai de 10 jours à compter de la notification de la décision à intervenir, de ne pas tarifier l'usage des voies de service « simples » dans les gares de triage à la gravité lorsque ECR ne les utilise pas pour faire du triage à la gravité, et ce à compter du début de l'horaire de service 2013.

a. Le débat

Au soutien de sa demande, ECR indique que :

- RFF viole tout d'abord le principe de transparence et de tarification en fonction du coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel en appliquant, à compter de l'horaire de service 2013, le tarif de la redevance d'usage des voies de service sur les sites de tri à la gravité (56,88 € / km.voie / jour) aux voies du faisceau triage, alors même qu'ECR ne pratique pas de tri à la gravité sur ces voies ;
- Rien ne justifie l'application d'une tarification différente de celle applicable aux voies de service « simples » lorsque l'entreprise ferroviaire n'utilise pas les voies concernées pour faire du tri à la gravité. Dans cette hypothèse en effet, RFF ne supporterait aucun coût spécifique par rapport aux voies de service simple ;
- RFF méconnaît ensuite l'obligation d'efficacité dans la tarification des voies de service. En effet, une différence de tarification entre des voies utilisées exactement pour le même usage conduira les entreprises ferroviaires à privilégier autant que possible l'utilisation des voies de service « simples » et non les voies situées en aval de la bosse dans les sites de tri à la gravité.

En défense, RFF avance que :

- Dans les triages à la gravité, toutes les voies ne sont pas soumises à une redevance uniforme pour l'horaire de service 2013. Comme le précise le DRR 2013, la redevance de 56,88 € HT ne s'applique qu'en cas d'utilisation des voies passant par un point remarquable situé en amont du faisceau de réception. Les autres voies de service du triage sont soumises à la redevance des voies de service « simples » de 16,25 € HT. Le même raisonnement s'applique pour l'horaire de service 2014 ;
- S'agissant de la situation sur le site de Sibelin (v. exposé des faits, *supra*), les trains d'ECR ne transitent pas par le « point remarquable » de sorte que cette entreprise ferroviaire n'est pas soumise au tarif de 56,88 € HT.

En réplique, ECR souligne que :

- La notion de « point remarquable » en amont du faisceau de réception n'est pas claire et qu'il est possible de passer par ce point remarquable sans pour autant utiliser la bosse pour réaliser du tri à la gravité ;
- Le DRR 2014 modifié publié le 30 août 2013 confirmerait que RFF entend appliquer le principe de facturation de la redevance pour l'usage des voies de service dans les sites de tri à la gravité indépendamment de la réalisation ou non de tri à la gravité ou du passage par le « point remarquable » dans les sites de triage à la gravité ;
- RFF ne justifie pas de manière convaincante la différence de tarification entre les voies de service « simples » et les voies de service situées sur les sites de tri à la gravité.

Dans ses observations en duplique, ECR s'est notamment interrogée sur l'origine et la pertinence d'un tarif 3,5 fois plus cher pour des voies de service de tri à la gravité que pour les voies de service simples.

Lors de l'audience, RFF a précisé sa position, par rapport à son courrier du 1^{er} août à ECR, en indiquant de manière générale qu'il ne facture pas l'usage de la bosse en l'absence de triage par gravité.

b. La position de l'Autorité

L'Autorité prend acte de la proposition de RFF qui s'est engagé lors de l'audience à modifier le DRR 2014 dans ce sens.

4. Demande n° 4 – Le montant de la redevance d'utilisation des voies de service « simples »

ECR demande à l'Autorité d'enjoindre à RFF, dans un délai de 10 jours à compter de la notification de la décision à intervenir, de fixer la redevance liée à l'usage des voies de service « simples » à 8,38 € / km.voie / jour maximum, et ce à compter du début de l'horaire de service 2013 et de procéder aux régularisations qui s'imposent.

a. Le débat

A l'appui de sa demande, ECR indique que :

- RFF a manqué à son obligation de transparence. Le montant de la redevance d'utilisation des voies de service « simples » a doublé entre les horaires de service 2012 et 2013, sans que RFF justifie cette augmentation de manière convaincante ;
- RFF ne respecte pas le principe de tarification en fonction du coût de la prestation, la suppression du tarif d'accès aux gares de triage à plat ne justifiant pas le doublement de la redevance d'usage des voies de service.

RFF rappelle en réponse que :

- L'augmentation de la redevance appliquée aux voies de service classiques s'explique par l'évolution de la classification des voies de service. En effet, la suppression, à compter de l'horaire de service 2013, de la tarification propre aux voies de service dans les triages à plat a conduit à agglomérer la redevance supprimée avec la redevance d'utilisation des voies de service « simples », expliquant ainsi l'augmentation constatée entre les horaires de service 2012 et 2013 ;
- Le montant de la redevance proposée serait loin de couvrir les coûts réels liés aux infrastructures concernées. RFF souligne notamment que « *dans la mesure où les prestations rendues sur les infrastructures de services entrent dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), les augmentations tarifaires demeurent plafonnées sur la base des recettes 2009 inflatées, soit à 41,1 millions d'euros. Or, non seulement ce niveau de recettes est très en deçà des coûts réellement supportés par RFF (plus de 108 millions d'euros en 2012) mais aussi RFF n'a perçu, au titre de l'horaire de service 2012, que la somme de 22 millions d'euros sur la base des déclaratifs des entreprises ferroviaires (les recettes prévisionnelles au titre de l'horaire de service 2013 étant de 24 millions d'euros)* » ;
- Entre 2011 et 2013, le montant de la redevance dû par ECR, à trafic identique, a baissé [...]⁷, du fait de l'évolution des règles de calcul des redevances.

En réplique, ECR estime que :

⁷ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

- Si l'harmonisation des redevances d'utilisation des voies de service classiques et de voies de service de triage à plat était nécessaire, rien ne justifie qu'une telle harmonisation aboutisse au doublement de la redevance appliquée à partir de l'horaire de service 2013.
- La baisse - calculée par RFF – de [...] ⁸ du montant de la redevance dû par ECR entre 2011 et 2013 est inexacte, dans la mesure où la requérante n'était pas présente dans la gare de Gevrey en 2011. Au contraire, ECR estime que l'augmentation du montant de la redevance entre 2012 et 2013 est [...] ⁹.

Dans ses secondes observations en défense, RFF a précisé qu'un établissement des redevances d'utilisation des voies de services s'appuyant sur les coûts et non sur une estimation des recettes entraînerait une hausse significative des redevances.

Dans ses observations en duplique, ECR rappelle que la tarification de RFF est établie en fonction d'un niveau de recettes prévisionnel et non de ses coûts, que RFF n'est pas capable de justifier.

b. La position de l'Autorité

Aux termes de l'article 3 du décret n° 2003-194, dans sa version applicable à l'horaire de service 2013 : « *La fourniture des prestations complémentaires ou connexes mentionnées au II donne lieu au versement d'une rémunération qui est égale au coût du service.* »

L'article 3 du décret n° 2012-70, applicable à partir de l'horaire de service 2014, dispose : « *La fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel.* »

L'Autorité rappelle que s'agissant de la tarification des voies de service, elle avait déjà constaté, dans son avis relatif au DRR 2014, « *la fragilité des hypothèses et des données sur lesquelles la tarification est fondée* », et invité RFF à améliorer la transparence et la robustesse de sa tarification.

L'Autorité constate tout d'abord qu'au cours de l'instruction, RFF a affirmé que les coûts d'entretien de certaines (et non pas toutes) installations des voies de service s'élevaient à « *plus de 108 millions d'euros en 2012* ». Il conviendrait d'ajouter à cette somme d'autres coûts d'entretien : équipements d'alimentation des lignes électriques, télécoms, ingénierie ; rémunération des actifs [...] ¹⁰ et amortissements des investissements. RFF n'a pas été en mesure de justifier précisément ses coûts sur le périmètre des voies de service simples. La tarification retenue pour les voies de service simples manque donc de transparence.

L'Autorité observe ensuite que RFF n'a pas été en mesure de démontrer que la tarification des voies de service était conforme aux dispositions réglementaires applicables. RFF justifie ses choix par l'obligation qui lui serait faite d'appliquer l'engagement national pour le fret ferroviaire. L'Autorité relève cependant que cet engagement est dépourvu de valeur juridique.

⁸ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

⁹ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

¹⁰ Donnée relevant des secrets protégés par la loi.

L'Autorité ne dispose donc pas des informations suffisantes lui permettant d'évaluer si la tarification des voies de service telle qu'elle est pratiquée par RFF est en lien avec les coûts qu'il supporte réellement au titre de l'entretien des voies de service, et si cette tarification tient compte de l'utilisation réelle par les entreprises ferroviaires des voies de service.

En application de l'article L. 2134-2 du code des transports, l'Autorité est toutefois tenue de fixer les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend.

Par conséquent, l'Autorité enjoint à RFF d'établir, pour fin mars 2014, au plus tard :

- une base de données des coûts ;
- une méthodologie de calcul des redevances conforme aux dispositions réglementaires applicables ;
- enfin, un tarif d'utilisation des voies de service dans le respect de la méthodologie ainsi définie.

5. Demande n° 5 – La redevance majorée pour usage spécifique des voies de service à Is-sur-Tille

Cette demande a été introduite par ECR dans son mémoire en duplicata enregistré au greffe de l'Autorité le 15 novembre 2013, soit une semaine avant la date de clôture de l'instruction.

L'audition a montré la nécessité de disposer d'éclairages complémentaires pour rendre sa décision. A cet effet et en application des dispositions de l'article 18-1 du règlement intérieur de l'Autorité, les parties ont été invitées à produire des notes en délibéré lesquelles seront débattues contradictoirement en temps utile.

En accord avec les parties, l'Autorité a décidé que la demande n° 5 ferait l'objet d'une décision ultérieure.

6. Demande n° 6 – Les modalités de facturation des redevances d'utilisation des voies de service

ECR demande à l'Autorité d'enjoindre à RFF de préciser dans le prochain DRR que :

- Les voies de service qui sont allouées aux entreprises ferroviaires au-delà de leurs demandes ne sont pas facturées dès lors que ces voies ne sont pas utilisées ;
- L'usage des voies de service utilisées, par exemple, dans le cadre de l'utilisation d'un sillon ou dans le cadre d'arrêts ponctuels liés à la nécessité de réguler le trafic ne donne pas lieu à facturation dès lors que les voies en cause n'ont pas fait l'objet d'une véritable allocation aux entreprises ferroviaires (et donc ECR au premier chef) traduite par une mention explicite dans la consigne locale d'exploitation (CLE) des sites considérés.

a. Le débat

Au soutien de sa demande, ECR indique que :

- Les voies de service dans les gares de triage étant le plus souvent allouées sous la forme de blocs (comme c'est le cas à Gevrey), les entreprises ferroviaires se voient allouer l'ensemble des voies du bloc alloué, y compris lorsque ces dernières ont demandé moins de voies que celles qui lui ont été attribuées. Ce procédé méconnaît l'obligation de facturation au regard du coût de la prestation calculé en fonction du degré d'utilisation réel de l'entreprise ferroviaire considérée ;
- Seules doivent être facturées les voies de service faisant l'objet d'une véritable allocation temporaire en faveur d'une entreprise ferroviaire, c'est-à-dire d'une allocation expressément mentionnée dans la consigne locale d'exploitation du site considéré. Les arrêts ponctuels effectués en parcours sont déjà inclus dans le coût des sillons attribués.

En défense, RFF estime que les problèmes soulevés par ECR demeurent théoriques, dans la mesure où :

- RFF se base sur les déclaratifs des entreprises ferroviaires pour établir la facturation et ne dispose pas du détail de la longueur des trains occupant la voie ainsi que la durée effective de l'utilisation. Ainsi, les entreprises ferroviaires ne peuvent se voir facturer les voies de service qui leur seraient allouées au-delà des demandes, dès lors que ces voies ne sont pas utilisées ;
- En revanche, dès lors que la voie de service est allouée, la redevance d'utilisation doit être versée, même en cas de sous-utilisation ou d'absence totale d'utilisation de la voie en cause dans la mesure où celle-ci a été immobilisée au profit de l'entreprise ferroviaire à laquelle elle a été attribuée ;
- Lorsque l'utilisation d'une voie de service s'inscrit dans le cadre de l'utilisation d'un sillon, elle ne donne pas lieu à la facturation d'une redevance, comme le précise le paragraphe 6.2.2.1 du DRR 2014.

En réplique, ECR avait demandé que les principes de facturation précisés par RFF dans son mémoire en défense soient publiés dans le DRR.

Lors de l'audience, ECR a accepté les explications fournies par RFF.

b. La position de l'Autorité

L'Autorité constate qu'au cours de l'instruction, ECR a admis ne pas avoir fait l'objet d'une facturation pour l'utilisation ponctuelle de voies de service qui ne lui avaient pas été allouées ou pour des arrêts inclus dans les sillons. Compte-tenu des précisions apportées par RFF au cours de l'audience, et de leur acceptation par ECR, l'Autorité constate qu'il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande.

Décide :

Article 1^{er}

L'Autorité enjoint à RFF de définir et publier dans le DRR, au plus tard le 31 mars 2014, une procédure d'allocation des voies de service définissant :

- un calendrier précisant les principales échéances de l'allocation des voies de service au titre d'un horaire de service et garantissant l'attribution certaine des voies de service avant le début de l'horaire de service considéré ;
- des critères objectifs et pertinents d'allocation des voies de service, y compris en cas de conflit entre deux entreprises ferroviaires lors de l'allocation initiale ou lors d'une éventuelle réallocation de capacités en cours d'horaire de service ;
- une typologie des causes possibles de refus d'allocation, RFF demeurant tenu, en toute hypothèse, de motiver toute décision de refus.

Article 2

L'Autorité enjoint à RFF d'établir, pour fin mars 2014, au plus tard :

- une base de données des coûts ;
- une méthodologie de calcul des redevances conforme aux dispositions réglementaires applicables ;
- un tarif d'utilisation des voies de service dans le respect de la méthodologie ainsi définie.

Article 3

L'Autorité prend acte :

- du désistement d'ECR de sa demande relative à l'allocation de voies de service en gare de Gevrey au titre de l'horaire de service 2014 ;
- de la proposition de RFF de ne pas facturer l'usage de la bosse en l'absence de triage par gravité, et de son engagement à modifier le DRR 2014 dans ce sens.

Article 4

La demande n°5 relative à la redevance pour l'usage spécifique des voies de service fera l'objet d'une décision ultérieure.

Article 5

Le surplus des demandes est rejeté.

Article 6

Le secrétaire général est chargé de notifier aux parties la présente décision qui sera rendue publique sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision à l'unanimité le 26 novembre 2013.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Messieurs Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Michel Savy et Daniel Tardy, membres du collège de l'Autorité :

Le Président

Pierre CARDO