

**Avis n° 2014-003 du 4 mars 2014
relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure
entre Réseau ferré de France et la SNCF**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE), et notamment son article 42 ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2122-6, 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 et la note de saisine en date du 27 novembre 2013 adressés à l'Autorité par RFF et la SNCF ;

Vu les informations complémentaires envoyées par RFF les 17 janvier 2014, 7 février 2014 et 26 février 2014 ;

Après en avoir délibéré le 4 mars 2014 ;

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 27 novembre 2013, RFF et la SNCF ont saisi l'Autorité sur un projet d'accord-cadre concernant des liaisons de transport de marchandises.

I.5 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 l'obligation réglementaire à ne pas préempter la capacité ;
- de la cohérence « *des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre* » par les contractants, avec leurs « *contraintes économiques, juridiques et techniques* ».

I.6 En revanche, il convient de souligner que l'Autorité ne se prononce pas sur l'équilibre de dispositions contractuelles librement négociées entre les parties dès lors qu'elles ne font pas obstacle à un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure.

II. Analyse de l'Autorité

Sur le projet d'accord-cadre

II.1 Le projet d'accord-cadre entre RFF et la SNCF porte sur cinq trajets différents. Le premier trafic porte sur un aller-simple de Perpignan à Rungis. Il s'agit d'un transport de produits frais, tous les jours sauf les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que durant les mois d'août et de septembre. La capacité d'infrastructure contractualisée porte sur les plages horaires suivantes : départ de Perpignan entre [...] ¹ et [...] pour une arrivée à Rungis entre [...] et [...], avec un temps de trajet garanti de [...].

II.1 Le deuxième trafic porte sur deux allers-retours de transport combiné entre Woippy et Perpignan, tous les jours sauf les dimanches, lundis et durant le mois d'août. La capacité d'infrastructure contractualisée porte sur les plages horaires suivantes : départs de Woippy entre [...] et [...] puis entre [...] et [...] ; départs de Perpignan entre [...] et [...] puis entre [...] et [...]. Le temps de trajet garanti est de [...].

II.2 Le troisième trajet est un trafic quotidien de transport combiné entre Noisy et Hendaye, dans le sens Noisy vers Hendaye les lundis, mercredis et vendredis et dans le sens inverse les mardis et jeudis. Le train ne circulerait ni les week-ends, ni pendant le mois d'août. La capacité d'infrastructure contractualisée porte sur les plages horaires suivantes : départs de Noisy entre [...] et [...] ; départs d'Hendaye entre [...] et [...]. Le temps de trajet garanti est de [...] pour Noisy-Hendaye et de [...] dans le sens Hendaye-Noisy.

II.3 Le quatrième trajet est un aller-retour entre Miramas et Saint-Jory, tous les jours sauf les samedis, dimanches et jours fériés. La capacité d'infrastructure contractualisée porte sur les plages horaires suivantes : départs de Miramas entre [...] et [...] ; les départs de Saint-Jory entre [...] et [...], avec un temps de trajet garanti de [...].

II.4 Le dernier trafic prévu concerne une liaison entre Miramas et Hourcade, tous les jours à l'exception des dimanches, lundis et lendemain de fête dans le sens Miramas vers Hourcade et des samedis, dimanches et jours fériés dans le sens Hourcade vers Miramas. La capacité d'infrastructure contractualisée porte sur les plages horaires suivantes : départs de Miramas entre [...] et [...] pour une arrivée à Hourcade entre [...] et [...] ; départs de Hourcade entre

¹ Données relevant des secrets protégés par la loi.

[...] et [...], pour une arrivée à Miramas entre [...] et [...]. Le temps de trajet garanti est de [...].

II.5 L'accord-cadre serait conclu pour une durée de deux ans à partir de l'horaire de service 2015. RFF justifie cette dérogation à la durée réglementaire de référence de cinq ans par la visibilité limitée de la SNCF Fret sur ces trafics au-delà de deux ans. L'Autorité considère que cette dérogation est compatible avec l'article 20 du décret n°2003-194.

II.6 L'Autorité relève que le projet d'accord-cadre ne comporte pas de volet tarifaire.

Sur l'impact des accords-cadres en termes de capacités

II.7 Les trajets objets de l'accord-cadre sont des trafics existants, qui empruntent des lignes importantes du réseau ferré national. Ils sont ainsi susceptibles de subir et de contribuer aux contraintes de rareté des capacités. Il convient de s'assurer que le volume des capacités contractualisées laisse une capacité résiduelle suffisante pour répondre à de nouvelles demandes potentielles sur ces sections du réseau.

II.8 Ainsi, la réalisation de travaux importants sur l'axe Tours-Bordeaux a amené RFF à organiser son trafic en batterie, ce qui a permis d'accroître la capacité pour le fret. L'Autorité constate que lors d'une journée-type, 20 sillons sont disponibles et que seule une douzaine est utilisée par des circulations fret. L'accord-cadre concerne une seule de ces circulations. Les capacités résiduelles du graphique apparaissent donc suffisantes pour accueillir d'autres sillons.

II.9 Il en va de même sur les autres axes où le nombre de sillons entrant dans l'accord-cadre représente entre 1 et 4% des circulations prévues. Par ailleurs, les tolérances indiquées pour le positionnement horaire des sillons sont assez importantes et la durée de l'accord-cadre est limitée à deux ans.

II.10 L'Autorité considère donc que le niveau des capacités contractualisées n'est pas de nature à préempter des capacités trop importantes et à faire obstacle à l'utilisation de l'infrastructure par d'autres demandeurs de sillons.

Sur les autres dispositions contractuelles

II.11 L'article 7 du projet d'accord-cadre prévoit les conditions d'indemnisation en cas de non-respect des engagements par l'une des parties. Sa rédaction reprend la trame d'accord-cadre publié dans le DRR, spécifie un niveau de franchise (entre 6 et 10% selon les trajets) et un montant d'indemnisation égale à une fois la redevance de réservation. Ces dispositions ne font pas obstacle à un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure.

II.12 Comme déjà souligné dans les avis n° 2013-033, 2013-034 et 2013-035, l'Autorité appelle à une clarification de l'article 2.2 du projet d'accord-cadre qui stipule que « *RFF notifie en janvier A-1 (avant chaque commande annuelle des Sillons) au client les Sillons-jours qu'il ne sera pas en mesure d'attribuer fermes pour l'année A considérée* ». La rédaction de cet article est en effet ambiguë car elle pourrait suggérer une allocation prioritaire des sillons par rapport au calendrier s'imposant à l'ensemble des acteurs.

Sur la confidentialité de l'accord-cadre

II.13 La directive 2012/34/UE dispose en son article 42.6 que : « *Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée* ».

II.14 L'Autorité estime qu'après la signature de cet accord-cadre, RFF devra rendre publics les éléments suivants qui ne relèvent pas, selon elle, du secret commercial :

- l'origine et la destination ;
- l'entrée en vigueur et la durée de l'accord-cadre.

Est d'avis que :

Article 1er : L'Autorité émet un avis favorable sur le projet d'accord-cadre à conclure entre RFF et la SNCF sous réserve que soit clarifiée la rédaction de l'article 2.2 du projet d'accord-cadre.

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.

L'Autorité a adopté le présent avis à l'unanimité le 4 mars 2014.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Bolliet et Messieurs Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte et Daniel Tardy, membres du collège.

Le Président

Pierre CARDO