

Avls n° 2016-018 du 17 février 2016

relatif au projet d'accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Europorte France

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

Saisie pour avis, sur le fondement de l'article L. 2133-3 du code des transports, par SNCF Réseau et la société Europorte France par un courrier enregistré au greffe de l'Autorité le 9 décembre 2015 ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 42 ;

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

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national, notamment son article 20 ;

Vu le courrier du directeur des infrastructures de transport, enregistré le 18 janvier 2016 au greffe de l'Autorité, en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports alors applicable ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 17 février 2016 ;

Emet l'avis suivant :

1. L'Autorité a été saisie par SNCF Réseau et la société Europorte France, sur le fondement de l'article L. 2133-3 du code des transports, d'un projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure concernant les liaisons [...] et [...].
2. Cet article dispose qu' « [à] la demande des parties, [l'Autorité] émet un avis sur les accords-cadres prévus à l'article L. 2122-6, notamment sur leur volet tarifaire ». L'article L. 2122-6 du code des transports permet à tout candidat 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 ». Le contenu de cet accord-cadre est précisé par l'article 20 du décret du 7 mars 2003 susvisé.

3. Conformément aux articles L. 2131-3 et L. 2131-4 du code des transports et à l'article 20 du décret du 7 mars 2003 susvisé, l'Autorité examine ledit projet, du point de vue, notamment :
- des conditions d'accès au réseau ferroviaire afin qu'elles n'entravent pas le développement de la concurrence ;
 - du caractère équitable et non-discriminatoire de l'accès aux capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
 - du maintien de la possibilité d'utilisation de l'infrastructure par d'autres demandeurs de capacités ;
 - de la cohérence « *des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre* » par les contractants, avec leurs « *contraintes économiques, juridiques et techniques* ».
4. En revanche, l'Autorité ne se prononce pas sur l'équilibre de stipulations contractuelles librement négociées entre les parties, dès lors qu'elles ne font pas obstacle à un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure.

1. SUR L'IMPACT DU PROJET D'ACCORD-CADRE EN TERMES DE CAPACITES

5. La première liaison visée par le projet d'accord-cadre concerne un transport régulier ([...]) allers-retours par semaine) de [...], dans le sens [...] vers [...], le retour se faisant à vide. Ses caractéristiques sont les suivantes :
- le départ de [...] se situe entre [...] et [...], pour une arrivée entre [...] et [...];
 - le retour depuis [...] est programmé entre [...] et [...], pour une arrivée entre [...] et [...];
 - dans les deux cas, une recomposition du train est possible à [...] (durée de 1h) et un arrêt de service prévu à [...], en fonction des plages travaux.
6. La seconde liaison concerne un transport régulier ([...] allers-retours par semaine) de [...] dans le sens [...], le retour étant réalisé à vide. Ses caractéristiques sont les suivantes :
- le départ de [...] se situe entre [...] et [...], pour une arrivée à [...] entre [...] et [...];
 - le retour depuis [...] est programmé entre [...], pour une arrivée à [...] entre [...];
 - deux arrêts de services sont programmés sur la fiche de tracé fournie, dont un d'une heure au faisceau-relais [...].
7. Selon la saisine, la signature de l'accord-cadre « *ne modifierait aucunement la capacité disponible pour d'autres entreprises ferroviaires. Cela ne change pas la situation actuelle puisqu'il n'y a pas de capacité demandée supplémentaire par rapport à la situation de l'horaire de service 2014 et 2015* ».

8. L'Autorité relève que les deux liaisons visées par le projet d'accord-cadre existent déjà et qu'en outre, selon SNCF Réseau, des sillons correspondant à ces flux ont été préconstruits pour les horaires de service 2016 et 2017. La large tolérance horaire prévue par l'accord-cadre et le niveau de capacité contractualisé - un aller-retour par jour pour chacune des relations - pour un trafic existant, ne sont pas de nature à préempter les capacités du réseau ni à faire obstacle à l'utilisation de l'infrastructure par d'autres demandeurs de sillons.

2. SUR LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ACCORD-CADRE

2.1. Sur la durée et la période de l'accord-cadre

9. Le projet prévoit que l'accord-cadre entre en vigueur pour l'horaire de service 2016 et prend fin à l'issue de l'horaire de service 2018, de sorte que la durée de trois ans pour laquelle il est conclu est inférieure à la durée de référence de cinq ans mentionnée à l'article 20 du décret du 7 mars 2003. Selon la saisine, cette durée réduite est « *justifiée par la durée des contrats commerciaux conclus entre Europorte France et ses clients chargeurs* ». L'Autorité considère, eu égard aux éléments justificatifs avancés, que la durée retenue ne méconnaît pas l'article 20 susmentionné.
10. L'Autorité relève, s'agissant de l'horaire de service 2016 déjà publié, que les commandes de sillons ont déjà été effectuées et que le seul engagement applicable concerne l'obligation, pour l'entreprise ferroviaire, d'utiliser des convois permettant de respecter les temps de parcours agréés avec le gestionnaire d'infrastructure (article 3.2 du projet d'accord-cadre).
11. Il conviendrait qu'à l'avenir, l'Autorité soit saisie pour avis sur les projets d'accords-cadres préalablement à la commande des sillons, afin que de tels accords puissent produire des effets utiles, en particulier quant aux engagements de commande du candidat et aux engagements d'attribution de capacités par SNCF Réseau, dans les conditions prévues par les articles 2 et 3 de la trame d'accord-cadre annexée au document de référence du réseau.

2.2. Sur la franchise et le régime indemnitaire prévus par l'accord-cadre

12. Pour les deux liaisons visées par le projet d'accord-cadre, les parties prenantes intègrent la possibilité que 10% des sillons puissent ne pas être commandés ou ne pas être tracés conformément à la demande. Les montants d'indemnisation prévus au contrat sont « *calculés comme la moyenne des redevances de réservation prévues être dues pour les deux sens de circulation du sillon* ».
13. L'Autorité estime que les conditions de franchise comme les montants indemnitaires prévus, qui ne s'écartent pas des niveaux habituellement fixés dans le cadre des autres accords-cadres relatifs à des services de fret, n'appellent pas de remarque particulière.

CONCLUSION :

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Europorte France portant sur les liaisons [...] - [...] et [...].

L'Autorité a adopté le présent avis le 17 février 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Monsieur Jean-François Bénard, membres du collège.

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et à la société Europorte France, et publié sur le site internet de l'Autorité.

Le Président

Pierre Cardo