arafer
autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

Version publique du document

Avis n° 2016-131 du 6 juillet 2016
relatif à la fixation de certaines redevances d'infrastructure liées à l'utilisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour l'horaire de service 2017

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

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

Vu le règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-5 ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France ;

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

Vu le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2010-010 du 8 décembre 2010 relatif aux dispositions tarifaires prévues par le projet de contrat de délégation de service public de la ligne LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national - Horaire de service 2017 - Version 5 du 29 mars 2016 », auquel est annexé le document de référence de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique ;

Vu l'avis n° 2016-013 du 10 février 2016 rectifié relatif à la fixation de certaines redevances d'infrastructure liées à l'utilisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour l'horaire de service 2017 ;

Vu le courrier du directeur des infrastructures de transport en date du 11 janvier 2016 en réponse à la consultation du gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8-1 du code des transports alors applicable et le courrier de consultation adressé au Gouvernement le 23 juin 2016 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 6 juillet 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. La ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA), d'une longueur d'environ 300 km entre Tours (Saint-Avertin) et Bordeaux (Ambarès-et-Lagrave), fait l'objet d'un contrat de concession conclu le 16 juin 2011 entre SNCF Réseau et la société LISEA pour une durée de 50 ans, dont 44 ans de durée d'exploitation prévue.

2. La mise en service de cette ligne doit intervenir en 2017. LISEA, en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, a établi à cette fin un document de référence de la ligne (ci-après « *DRL 2017* ») en application de l'article 20 du décret du 6 décembre 2006 susvisé. Le DRL 2017 constitue l'annexe 14 du document de référence du réseau de l'horaire de service 2017 (ci-après « *DRR 2017* »).

3. Dans son avis n° 2016-013 du 10 février 2016 susvisé, l'Autorité a rendu un avis favorable, assorti de réserves, sur la fixation des redevances d'infrastructure de la LGV SEA publiée dans le DRL du 18 décembre 2015 pour l'horaire de service 2017, relatives aux trains de fret à grande vitesse, aux « trains spéciaux », à l'usage des installations de traction électrique (RCE) et à la fraction de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE) relative à la couverture des pertes dans les systèmes électriques.

4. Le 29 mars 2016, SNCF Réseau a publié une nouvelle version du DRR 2017 qui comporte en annexe 14 une nouvelle version du DRL 2017.

5. Le présent avis porte exclusivement sur les évolutions apportées par la nouvelle version du DRL 2017 à la tarification des prestations minimales sur lesquelles l'Autorité doit émettre un avis conforme en application du I de l'article L. 2133-5 du code des transports qui dispose que l'Autorité « *émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard : / 1° Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ; / 2° De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ; / 3° Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'Etat et SNCF Réseau. (…)* ».

2. ANALYSE

2.1. Sur la tarification applicable aux trains de fret à grande vitesse

6. Dans son avis n° 2016-013 du 10 février 2016 susvisé, l'Autorité a estimé que le DRL 2017 n'apportait pas d'éléments de justification de la tarification applicable aux trains de marchandises, notamment au regard du point 3 de l'article 31 ou de l'article 32 (exceptions aux principes de tarification) de la directive 2012/34/UE.

7. Le nouveau DRL 2017 prévoit désormais que, dans le cas où une demande de circulation de trains de fret à grande vitesse est présentée, LISEA soumet le projet de tarif correspondant à l'Autorité pour avis conforme.

8. La modification apportée sur ce point par LISEA peut se justifier par la faible probabilité, au vu des conditions actuelles du marché, qu'une entreprise ferroviaire demande à faire circuler un train de fret à grand vitesse. Aussi, dès lors que la tarification correspondante serait définie ultérieurement et que l'Autorité serait amenée à se prononcer préalablement à son entrée en vigueur par la voie de son avis conforme, la réserve relative à la tarification applicable aux trains de fret à grande vitesse formulée au point 15 de l'avis du 10 février 2016 susvisé n'a plus d'objet.

9. L'Autorité constate qu'il en est de même, dans le nouveau DRL 2017, pour la circulation des trains spéciaux, conformément à la demande formulée par l'Autorité au paragraphe 17 de son avis du 10 février 2016 susvisé.

2.2. Sur la couverture des pertes des systèmes électriques

10. Dans son avis n° 2016-013 du 10 février 2016, l'Autorité a souligné que l'article 3 du décret du 7 mars 2003 modifié par le décret du 20 août 2015 aux fins de la transposition de la directive 2012/34/UE prévoit que la partie « couverture des pertes » de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE) relève désormais de la catégorie des prestations minimales. L'Autorité avait ainsi demandé que cette composante soit modifiée pour se conformer aux principes de tarification applicables aux prestations minimales.

11. L'Autorité relève que la nouvelle version publiée du DRL 2017 distingue désormais la part de la RCTE destinée à couvrir les pertes des systèmes électriques, identifiée comme la « composante A », des autres charges de transport de l'électricité, dénommées « composante B ». Le montant forfaitaire de la RCTE correspondant à la « composante A » est égal à 0,085 €/train.km et celui de la « composante B » s'élève à 0,539 €/train.km.

12. Le tarif affiché résulte de l'application d'un taux de pertes prévisionnel à un montant de RCTE fixé dans le contrat de concession[1]. Le nouveau DRL 2017 précise que le tarif donnera lieu à régularisation en fonction des charges réellement supportées par LISEA (prix de l'électricité et volume d'électricité acheté pour la couverture des pertes). L'Autorité s'attachera à contrôler la mise en œuvre de ce dispositif de régularisation, lequel devra aussi tenir compte des implications de la loi de finances rectificative pour 2015 eu égard aux modalités de calcul de la contribution au service public de l'électricité (CSPE).

13. Pour les futurs horaires de services, l'Autorité accordera une attention particulière à la méthode de détermination du taux de pertes électriques réel. LISEA a indiqué que, durant le premier semestre 2017, des mesures avec des rames équipées de compteurs embarqués seront réalisées de manière à définir un modèle de consommation et de pertes électriques. Pour l'horaire de service 2018, il appartiendra à LISEA de tirer les conclusions de ces analyses sur la détermination du taux de pertes réel, sur lequel devront s'appuyer les propositions tarifaires soumises à l'avis conforme de l'Autorité.

14. Par ailleurs, à compter de l'horaire de service 2018, les conditions contractuelles ayant permis de déterminer la composante A de la RCTE pour le DRL 2017 ne seront plus applicables. Partant, la composante A dépendra des hypothèses faites sur le taux de pertes et sur le prix d'achat de l'électricité contractualisé avec le fournisseur de LISEA. Or, l'Autorité a pu constater que le contrat actuel de fourniture d'électricité de LISEA ne permet pas de connaître avec suffisamment d'avance les prix d'achat des volumes destinés à la couverture des pertes. L'Autorité estime que cette situation peut porter atteinte à la nécessaire prévisibilité tarifaire qu'il convient de donner aux acteurs et invite LISEA à y remédier pour 2018.

[1] Le taux de perte mobilisé par LISEA pour déterminer la composante A de la RCTE s'élève à 6%.

15. Au regard de ces éléments, l'Autorité lève la réserve portant sur la fraction de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE) relative la couverture des pertes dans les systèmes électriques, formulée par l'Autorité au point 27 de son avis du 10 février 2016 susvisé.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation des redevances d'infrastructure de la LGV SEA pour l'horaire de service 2017 relatives aux trains de fret à grande vitesse et à la fraction de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE) relative à la couverture des pertes dans les systèmes électriques.

Le présent avis sera notifié à la société LISEA et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 6 juillet 2016.

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

Le Président

Pierre Cardo