

## **Avs n° 2016-141 du 12 juillet 2016** **relatif à l'accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société** **T3M**

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 T3M par un courrier enregistré au greffe de l'Autorité le 20 mai 2016 ;

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 ferroviaire, notamment son article 20 ;

Vu le courrier de la directrice des infrastructures de transport enregistré le 21 juin 2016 au greffe de l'Autorité en réponse à la consultation du Gouvernement effectuée en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Après en avoir délibéré le 12 juillet 2016 ;

### **ÉMET L'AVIS SUIVANT**

1. L'Autorité a été saisie par SNCF Réseau et la société T3M, sur le fondement de l'article L. 2133-3 du code des transports, d'un accord-cadre de capacité d'infrastructure concernant les liaisons de transport [...].
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. L'Autorité observe que l'accord-cadre qui lui est soumis a été signé par les parties le 27 avril 2016, préalablement à la présente saisine. En dépit d'une clause générale de l'accord selon laquelle ce dernier pourrait être revu, « s'il y a lieu », en fonction de l'avis de l'Autorité, de telles conditions de saisine ont pour effet de rendre très incertain l'intérêt de cet avis et méconnaissent en outre la lettre comme l'esprit de l'article L. 2133-3 du code des transports, selon lequel « (...) A 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'Autorité informe en conséquence les parties qu'elle ne saurait, à l'avenir, se prononcer que sur des projets d'accords-cadres.

4. 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 a examiné ledit accord-cadre, 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* ».
5. 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 DE L'ACCORD-CADRE EN TERMES DE CAPACITÉS

6. La première liaison visée par l'accord-cadre concerne un transport [...]. Ses caractéristiques sont les suivantes :
  - départ de [...] après [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - départ de [...] après [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - un arrêt d'un minimum de [...] est demandé à [...] ou [...] ou [...].
7. La deuxième liaison visée par l'accord-cadre concerne un transport [...] entre [...] et [...]. Ses caractéristiques sont les suivantes :
  - départ de [...] entre [...] et [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - départ de [...] entre [...] et [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - un arrêt d'un minimum de [...] à [...] ou [...] est demandé ; pour l'aller [...], un arrêt supplémentaire [...] est demandé en complément à [...].
8. La troisième liaison visée par l'accord-cadre concerne un transport [...] entre [...] et [...]. Ses caractéristiques sont les suivantes :
  - départ de [...] après [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - départ de [...] après [...] pour une arrivée à [...] avant [...]
  - des arrêts d'un minimum de [...] à [...], de [...] à [...] ou [...] sont demandés, ce trafic n'emprunte donc pas [...].

9. Selon la saisine, la signature de l'accord-cadre « *ne change pas la situation actuelle puisqu'il n'y a pas de capacité supplémentaire demandée par rapport à la situation de l'horaire de service 2016* ». De plus, la saisine mentionne également que le « *volume de capacité attribué au titre de l'accord-cadre sur ce qui est disponible pour les axes en question n'est pas dimensionnant* ». L'Autorité relève qu'en outre, selon SNCF Réseau, des sillons préconstruits correspondant à ces flux ont été intégrés dans les sillons catalogues proposés pour l'horaire de service 2017.
10. Le niveau de capacité contractualisé et le positionnement horaire prévu par l'accord-cadre ne sont donc pas de nature à faire obstacle à l'utilisation de l'infrastructure par d'autres candidats.
11. S'agissant de l'accès au chantier de transport combiné de Valenton, l'Autorité constate que les horaires d'arrivée et de départ au niveau du chantier prévus au titre de cet accord-cadre sont compatibles avec les horaires prévus par d'autres accords-cadres qui lui ont été soumis pour avis et qui concernaient notamment ce même chantier, en laissant un délai permettant de bonnes conditions de manutention, d'accès et de sortie pour ce chantier.
12. Ainsi que l'Autorité l'a recommandé dans son avis n° 2016-014 du 10 février 2016 relatif au document de référence du réseau ferré national (DRR) pour l'horaire de service 2017, il apparaît néanmoins indispensable que les dispositions du DRR relatives à l'« Allocation de capacité sur les chantiers de transport combiné très contraints » soient complétées afin, notamment, de mentionner l'existence des chartes locales d'exploitation spécifiques à chaque site.

## 2. SUR LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCORD-CADRE

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

13. L'article 20 du décret du 7 mars 2003 susvisé dispose que « [...] *L'accord-cadre est conclu, sauf cas particulier justifié, pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. [...]* ».
14. Le présent accord-cadre entre en vigueur pour l'horaire de service 2017 et prend fin à l'issue de l'horaire de service 2019, 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 est réduite « *du fait du contexte travaux changeant, les capacités travaux étant difficilement prévisibles à plus de A-3* ». L'Autorité considère, eu égard à cet élément justificatif, que la durée retenue ne méconnaît pas l'article 20 susmentionné.
15. L'Autorité relève, s'agissant de l'horaire de service 2017, que les commandes de sillons ont déjà été effectuées. 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, dans les conditions prévues par l'article 3 de la trame d'accord-cadre annexé au DRR.
16. Enfin, l'Autorité note qu'une disposition particulière de cet accord-cadre permet la résiliation de celui-ci par l'une ou l'autre des parties, de plein droit et sans indemnité pour l'autre partie, dans l'hypothèse de la fermeture du terminal du Canet.

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

17. L'accord-cadre soumis pour avis à l'Autorité comprend deux niveaux de franchise en fonction du calendrier d'attribution de sillons (10 - 30)% à la publication de l'horaire de service et de

[5 - 25] % au démarrage du service) au motif que « l'activité de transport combiné ressort comme étant différente des autres trafics fret (service haut de gamme en saut de nuit). Cette activité nécessite donc un taux important de fermeté des sillons permettant de tendre vers une fiabilité suffisamment élevée pour apporter une réelle qualité de service aux chargeurs et pérenniser les relations rail-route ». Il est précisé également que « le montant pris en compte serait celui qui ferait apparaître le nombre le plus important de sillons-jours non fermes » et que ces conditions, applicables en 2017, pourraient être revues pour 2018 et 2019 après échange en février de l'année n-1.

18. D'une part, l'Autorité rappelle que, s'agissant de situations comparables, notamment en termes d'identité de liaison géographique et de proximité horaire, les mêmes propositions devraient être accessibles aux candidats à la signature d'un accord-cadre avec SNCF Réseau. À cet effet, les modalités relatives à la modulation dans le temps de la franchise applicable à SNCF Réseau (à la publication de l'horaire de service en septembre de l'année n-1 et au démarrage de l'horaire de service en décembre de l'année n-1) devraient être présentées aux autres candidats qui se trouveraient dans une situation comparable dans le cadre des négociations à mener pour la conclusion de nouveaux accords-cadres ainsi que pour les renouvellements et les modifications d'accords-cadres en cours.
19. D'autre part, l'Autorité relève que le niveau de franchise applicable à la société T3M n'apparaît pas être défini dans l'accord-cadre. En effet, l'annexe 1 de l'accord-cadre se réfère seulement aux franchises applicables à la publication et au démarrage du service, lesquelles sont applicables à SNCF Réseau, et non à celle applicable à la commande au lot en application de l'article 7.1 de l'accord-cadre. Ce point doit donc être précisé.
20. Enfin, l'Autorité estime que les niveaux de franchise de [10 - 30] % et [5 - 25] % ainsi que les modalités de calcul des indemnités « basées sur un montant fixe (moyenne des RR aller et retour confondus pour chaque relation) » prévus par cet accord-cadre ne s'écartent pas des niveaux habituellement pratiqués pour les autres accords-cadres relatifs à des services de fret et n'appellent, de ce fait, pas de remarque particulière.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur l'accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société T3M portant sur [...].

Le présent avis sera notifié à SNCF Réseau et la société T3M, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 12 juillet 2016.

### Présents :

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

Le Président

Pierre Cardo