

Avis n° 2025-003 du 6 février 2025

portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'année 2025

L'essentiel

L'Autorité de régulation des transports valide le tarif de la redevance destinée à couvrir le coût des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire (RCTE-A) proposé par SNCF Réseau pour l'année 2025, qui diminue de moitié par rapport à 2024.

La construction de la RCTE-A s'inscrit dans la continuité des améliorations méthodologiques réalisées les années précédentes. SNCF Réseau a notamment donné suite aux demandes formulées par l'Autorité dans son avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024, tel que reprises dans son avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024, en :

- prenant l'engagement de publier, une fois rendu le présent avis, la documentation relative à la méthodologie d'estimation des volumes d'électricité consommés par les entreprises ferroviaires ;
- mettant à jour le calcul du taux de pertes utilisé pour dimensionner le barème de la RCTE-A afin d'exclure du calcul certains volumes qui ne sont pas directement imputables aux circulations ferroviaires.

Pour les prochaines années, l'Autorité demande à SNCF Réseau de poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.

L'Autorité demande également à SNCF Réseau de formaliser sa stratégie pour les achats d'électricité et de fournir systématiquement un bilan de sa mise en œuvre lors de ses prochaines saisines relatives à la RCTE-A.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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

Saisie par SNCF Réseau ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée 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 modifié relatif aux redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau ;

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

Vu l'avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024 portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour 2024 ;

Vu l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 ;

Vu le « Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2025 – version 5 du 13 décembre 2024 » publié par SNCF Réseau à cette même date ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 19 décembre 2024 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier,

Le collège en ayant délibéré le 6 février 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte et cadre juridique	4
1.1. Le présent avis porte sur la redevance perçue pour la couverture des pertes des systèmes électriques de traction (RCTE-A) au titre de l'année 2025	4
1.2. Dans son avis approuvant la tarification de la RCTE-A 2024, l'Autorité formulait trois demandes pour les prochaines années.....	7
1.2.1. L'Autorité demandait plus de transparence quant aux méthodes d'estimations employées.....	7
1.2.2. L'Autorité demandait à SNCF Réseau de mettre en place un indicateur en vue d'évaluer la performance de sa stratégie d'achat	7
1.3. Le tarif de la RCTE-A proposé pour 2025 diminue de moitié par rapport à 2024	8
2. Analyse	9
2.1. Les conditions d'évaluation du taux de pertes et la transparence de la méthode employée progressent.....	9
2.2. La stratégie d'achat d'électricité de SNCF Réseau doit être clairement formalisée et l'évaluation de sa performance peut encore être améliorée.....	10
Émet l'avis suivant	11
Annexe – Récapitulatif des demandes formulées dans le présent avis.....	12

1. Contexte et cadre juridique

1.1. Le présent avis porte sur la redevance perçue pour la couverture des pertes des systèmes électriques de traction (RCTE-A) au titre de l'année 2025

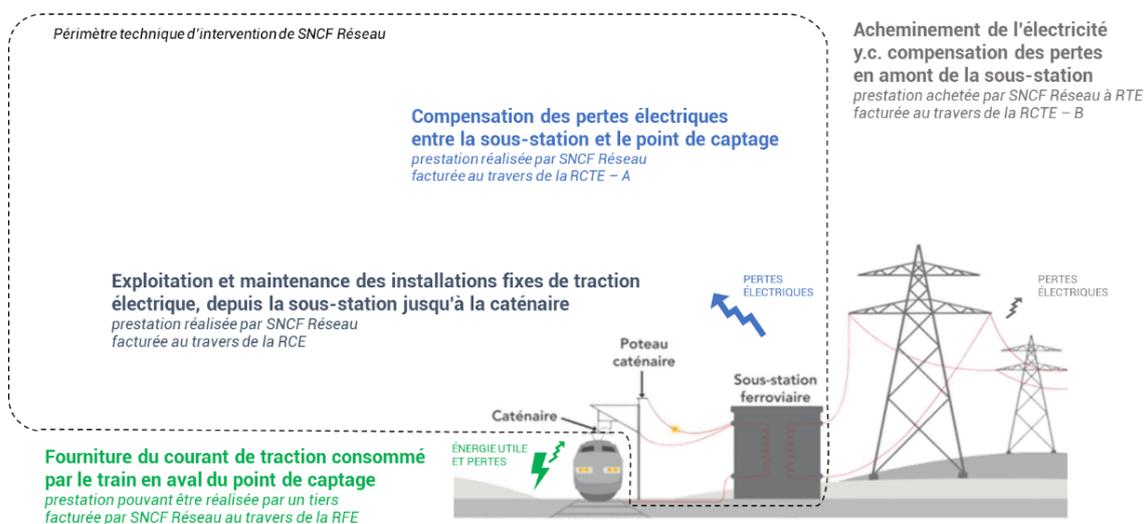
1. Le I de l'article 3 du décret n° 2003-194 susvisé dispose que le gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires « *de manière équitable, non discriminatoire et transparente* » l'ensemble des prestations minimales nécessaires à l'utilisation du réseau ferré national, en ce compris, le cas échéant, « *l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction ainsi que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains* »¹.
2. Au sein du document de référence du réseau (« DRR »), publié par SNCF Réseau en application de l'articles L. 2122-5 du code des transports, de l'article 17 du décret n° 2003-194 et de l'article 10 du décret n° 97-446, les prestations minimales comprennent ainsi, s'agissant de l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique :
 - la redevance destinée à couvrir le coût directement imputable à l'utilisation des installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire, dite redevance de circulation électrique (« RCE ») ; et
 - la redevance destinée à couvrir le coût directement imputable à la couverture des pertes des installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire², dite redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A (« RCTE-A »).
3. En outre, aux termes du VI de l'article 3 du décret n° 2003-194, « *[l]'utilisation du système ferroviaire électrique pour le courant de traction prévue au I donne lieu [...] au remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique. Elle donne lieu à une refacturation à l'euro par le gestionnaire d'infrastructure de ces coûts, augmentés des autres frais encourus* ».
4. À ce titre, SNCF Réseau facture à l'ensemble des entreprises ferroviaires la redevance correspondant au remboursement des coûts de transport et de distribution acquittés auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique, dite redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante B (« RCTE-B »).

¹ Une sous-station est une installation fixe en bord de voie détenue par SNCF Réseau, reliée au réseau de transport d'électricité de RTE ou au réseau de distribution d'électricité d'Enedis, dont la fonction consiste à alimenter en courant de traction le réseau de caténaires électriques de SNCF Réseau, après transformation et, le cas échéant, redressement (une partie du réseau est alimentée en courant de traction alternatif 25 000 Volts et une autre partie en courant de traction continu 1 500 Volts). Le point de captage de l'énergie électrique correspond au point de contact entre la caténaire et le pantographe.

² Les pertes des systèmes électriques proviennent des phénomènes physiques inhérents au transit de tout courant dans un circuit électrique et, dans le cas d'espèce, au transit dans les installations fixes de traction électrique de l'infrastructure ferroviaire depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains. Du point de vue du système électrique, ces pertes sont assimilées à une consommation, facturée à SNCF Réseau par son fournisseur d'énergie au titre de leur compensation. Les phénomènes physiques qui entraînent des pertes dans les systèmes électriques sont l'effet Joule- manifestation thermique de la résistance électrique qui se produit lors du passage d'un courant électrique dans tout matériau conducteur – et les courants de Foucault, qui entraînent des pertes par effet magnétique.

5. Enfin, le V de l'article 3 du décret n° 2003-194 prévoit que « [s]i le gestionnaire d'infrastructure fournit la prestation complémentaire de courant de traction sur l'infrastructure ferroviaire ou sur les installations de service relevant du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, il la fournit dans des conditions non discriminatoires et transparentes à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande. Lorsque cette prestation n'est proposée que par le gestionnaire d'infrastructure, elle est une prestation régulée au sens du 9° du I de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 mentionné ci-dessus. La fourniture de cette prestation donne alors lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par l'article 3 dudit décret ».
6. Par conséquent, les entreprises ferroviaires choisissant SNCF Réseau comme fournisseur d'électricité pour leur courant de traction doivent également s'acquitter de la redevance de fourniture du courant de traction électrique (« RFE »). Cette dernière correspond à une prestation complémentaire non régulée, dans la mesure où SNCF Réseau n'est pas le seul fournisseur de courant de traction pour les entreprises ferroviaires.
7. En résumé, l'ensemble des redevances associées aux prestations liées à l'utilisation de la traction électrique sont les suivantes :

Redevance	Coûts destinés à être couverts par le montant de la redevance
Prestations fournies exclusivement par SNCF Réseau et indissociables de l'utilisation de la traction électrique	
RCE (redevance pour l'usage des installations fixes de traction électrique)	Coût directement imputable de l'usage des installations fixes de traction électrique allant des sous-stations jusqu'aux caténaires (notamment entretien et renouvellement des caténaires).
RCTE-A (redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – composante A)	Coût directement imputable de fourniture des volumes d'énergie servant à compenser les pertes techniques inhérentes aux systèmes électriques composant les installations fixes de traction électrique du réseau ferroviaire intervenant dans les sous-stations et en aval de celles-ci jusqu'aux points de captage de l'énergie par les trains.
RCTE-B (redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – composante B)	Coûts de transport et de distribution acquittés par SNCF Réseau auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique (en amont des sous-stations) au titre de la traction électrique, augmentés des autres frais encourus.
Prestation fournie par SNCF Réseau de manière facultative, lorsqu'une entreprise ferroviaire choisit SNCF Réseau comme fournisseur d'électricité pour le courant de traction	
RFE (redevance pour la fourniture du courant de traction)	Principalement, coût de fourniture du courant de traction nécessaire au fonctionnement du matériel roulant sur le réseau ferré national.



Les prestations liées à l'utilisation de la traction électrique dans le système ferroviaire
(source : ART, d'après SNCF Réseau)

8. Pour l'année 2024, ces quatre redevances liées à la traction électrique représentent environ 400 millions d'euros, dont 170 millions d'euros pour la RCTE-A :

	Recettes estimées pour 2024 (en millions d'euros 2024)
RCE	114
RCTE-A	170
RCTE-B	117
RFE	7
Total	408

Recettes relatives aux redevances liées à la traction électrique estimées pour 2024

Source : SNCF Réseau

9. L'Autorité a été saisie du barème de la RCTE-A le 13 décembre 2024, à l'occasion de la publication du « Document de référence du réseau ferré - Horaire de service 2025 – Version 5 du 13 décembre 2024 » (ci-après « DRR 2025 modifié ») intégrant, en son annexe 5.2, le tarif applicable entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2025.
10. L'Autorité rappelle que, s'agissant de l'horaire de service 2025, les redevances associées aux prestations minimales, notamment la RCE, ont toutes déjà fait l'objet d'un avis favorable de l'Autorité³, à l'exception de la RCTE-A dont le tarif n'avait pas été publié jusqu'alors. Cette situation trouve sa justification dans le fait que le niveau de la RCTE-A pour une année donnée n'est déterminé par SNCF Réseau que peu de temps avant le début de l'horaire de service, du fait de la temporalité du marché de fourniture d'électricité et des pertes d'opportunité substantielles que représenterait une fixation anticipée du tarif pour les entreprises ferroviaires.
11. Le volume afférent aux pertes des systèmes électriques, donnant lieu à la perception par SNCF Réseau de la RCTE-A, correspond au « terme bouclant » du décompte électrique ferroviaire, c'est-à-dire à la différence entre :
- le volume total d'énergie électrique soutirée par SNCF Réseau sur les réseaux publics de transport et de distribution d'électricité pour assurer la traction électrique ; et
 - le volume total d'énergie électrique utilisée à cette même fin par les matériels roulants, captée sur la caténaire⁴.
12. Selon les dispositions de l'article 30 du décret du 7 mars 2003 susvisé, la RCTE-A est « égale au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ». À ce titre, l'article 4 du décret n° 97-446 précise, en particulier, que « la redevance concernant la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains [est] destinée à couvrir le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ». En l'espèce, ce coût correspond aux coûts d'achat d'électricité supportés par SNCF Réseau pour la compensation de la part des pertes directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.
13. L'Autorité émet un avis conforme sur la fixation de cette redevance en application du I de l'article L. 2133-5 du code des transports.

³ Avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024.

⁴ Les volumes d'électricité consommés par les circulations ferroviaires sont composés de ceux directement télé-relevés pour les matériels roulants équipés de compteurs embarqués et de ceux estimés pour les matériels roulants non équipés de compteurs.

1.2. Dans son avis approuvant la tarification de la RCTE-A 2024, l'Autorité formulait trois demandes pour les prochaines années

1.2.1. L'Autorité demandait plus de transparence quant aux méthodes d'estimations employées

14. Dans son avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024 susvisé tel que repris dans son avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 susvisé, l'Autorité avait accueilli favorablement les évolutions méthodologiques⁵ réalisées par SNCF Réseau pour la détermination du taux de pertes des systèmes électriques, nécessaire au calcul du tarif de la RCTE-A 2024.
15. L'Autorité avait toutefois estimé que le degré de transparence fourni par SNCF Réseau sur la méthode d'évaluation de la consommation d'électricité sur le réseau n'était pas suffisant et que des améliorations méthodologiques pouvaient encore être réalisées. Elle avait par conséquent demandé au gestionnaire d'infrastructure de :
 - publier la documentation relative à l'estimation de la consommation d'électricité des entreprises ferroviaires par le modèle « ORES » (outil de rapprochement et d'estimation établi par SNCF Réseau) en accompagnement du projet tarifaire relatif à l'année 2025 et de la compléter afin qu'elle soit plus détaillée, notamment s'agissant de la comparaison des résultats issus du modèle avec les statistiques des consommations électriques effectivement constatées⁶ ; et
 - mettre à jour, dans les prochaines années, l'estimation des consommations comptabilisées dans le terme bouclant qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire afin de s'assurer que les tarifs présentés lors des prochaines saisines ne couvrent que des coûts dépendant du trafic⁷.

1.2.2. L'Autorité demandait à SNCF Réseau de mettre en place un indicateur en vue d'évaluer la performance de sa stratégie d'achat

16. Dans son avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024 précité, tel que repris dans son avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 susvisé, l'Autorité avait relevé que la forte baisse du coût d'achat d'électricité entre 2023 et 2024 avait globalement permis de compenser la hausse du taux de pertes occasionné par les évolutions méthodologiques évoquées précédemment.
17. Indépendamment des évolutions éventuelles de la stratégie d'achat, l'Autorité avait demandé à SNCF Réseau de définir un indicateur de comparaison entre le prix moyen d'achat constaté et une référence de marché pertinente en vue d'évaluer la performance de cette stratégie d'achat⁸.
18. En outre, l'Autorité avait formulé des recommandations en vue d'orienter SNCF Réseau vers une meilleure maîtrise du prix d'achat de l'électricité au titre des pertes⁹.

⁵ D'une part, le taux de pertes est désormais estimé à partir de données réelles, issues de l'utilisation du modèle ORES (outil de rapprochement et d'estimation établi par SNCF Réseau) permettant de déterminer la consommation des entreprises ferroviaires, alors qu'il était auparavant fixé normativement. D'autre part, l'unité de facturation de la RCTE-A est désormais le kilowattheure, et non plus le train-kilomètre électrique.

⁶ Point 33 de l'avis n° 2024-008 précité, tel que repris au point 310 de l'avis n° 2024-060 précité.

⁷ Point 36 de l'avis n° 2024-008 précité, tel que repris au point 311 de l'avis n° 2024-060 précité.

⁸ Point 51 de l'avis n° 2024-008 précité, tel que repris au point 324 de l'avis n° 2024-060 précité.

⁹ Au point 49 de l'avis n° 2024-008 précité, tel que repris au point 322 de l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024, l'Autorité avait indiqué que, « dans la mesure où l'acheteur pour pertes est au service de l'ensemble des utilisateurs du réseau ferroviaire [...] la stratégie d'achat d'électricité pour la compensation des pertes doit correspondre à une démarche prudente et raisonnable, résultant d'un étalement et d'un fractionnement des achats en vue de minimiser le risque de découplage entre leur coût et les coûts énergétiques d'autres modes de transport ».

1.3. Le tarif de la RCTE-A proposé pour 2025 diminue de moitié par rapport à 2024

19. Le projet de tarif de la RCTE-A proposé par SNCF Réseau dans le DRR 2025 modifié est égal à 0,01469 euros par kilowattheure, ce qui correspond à une baisse d'environ 50 % par rapport à celui appliqué pour l'année 2024.
20. Cette diminution du tarif s'explique principalement par une baisse générale des prix de l'électricité au cours de l'année 2024, dont SNCF Réseau a profité pour ses achats d'électricité pour l'année 2025. Celui-ci est passé de 185 euros par mégawattheure pour la construction tarifaire de l'année 2024 à 100 euros par mégawattheure pour 2025, soit une baisse d'environ 46 %.
21. Cette diminution du tarif s'explique également par une diminution du taux de pertes estimé par SNCF Réseau. Celui-ci est passé de 13,6 % pour la construction tarifaire de l'année 2024 à 12,8 % pour celle de l'année 2025, soit une baisse d'environ 6 %.
22. Les montants totaux issus de la RCTE-A estimés par SNCF Réseau diminuent ainsi de l'ordre de 48 % entre 2024 et 2025.

		2022	2023	2024	2025	2024-2025
Taux de pertes	t	7,8 %		13,6 %	12,8 %	- 6 %
Coût d'achat Euros par mégawattheure	p	112	473	185	100	- 46 %
Tarif RCTE-A Euros par mégawattheure	$\frac{p \cdot t}{1 - t}$	9,52	40,18	29,12	14,69	- 50 %
Montants RCTE-A Millions d'euros courants		61	274	170	88	- 48 %

À ce titre, aux points 47 et 50 de l'avis n° 2024-008 précité, tels que repris aux points 321 et 323 de l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 précité, l'Autorité avait recommandé à SNCF Réseau, d'une part, de davantage étaler ses achats d'électricité destinés à la couverture des pertes des systèmes électriques en les sécurisant sur une période de 3 ans et, d'autre part, de s'engager envers les utilisateurs redevables de la RCTE-A à tenir compte d'un dispositif incitant à la maîtrise du tarif unitaire de l'électricité lors de la détermination du niveau de tarif de la RCTE-A.

2. Analyse

23. Le projet tarifaire pour la RCTE-A de l'année 2025 s'inscrit dans la continuité des améliorations méthodologiques réalisées pour l'année 2024.
24. L'analyse de l'Autorité a principalement porté sur les points d'attention ayant fait l'objet de demandes dans l'avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024, tel que repris dans l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024, à savoir la transparence des méthodes d'estimations employées (2.1) et la formalisation de la stratégie d'achat et le suivi de sa performance (2.2).

2.1. Les conditions d'évaluation du taux de pertes et la transparence de la méthode employée progressent

25. Dans son avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024, tel que repris dans l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024, l'Autorité avait formulé deux demandes relatives à l'évaluation du taux de pertes.
26. En premier lieu, s'agissant de la demande visant à renforcer la transparence de la documentation relative au modèle ORES permettant d'estimer la consommation d'électricité des entreprises ferroviaires, l'Autorité relève que cette dernière n'a pas fait l'objet d'une publication par SNCF Réseau à ce jour. Néanmoins, elle prend note de l'engagement pris par SNCF Réseau, par voie de réponse écrite à une mesure d'instruction, de la publier sous forme d'un document technique cité dans le DRR, dès notification du présent avis.
27. L'Autorité portera un regard attentif sur les remarques qui seront éventuellement formulées par les acteurs sur cette documentation lors de la phase de consultation du DRR 2026, en particulier s'agissant de sa lisibilité et de son niveau de précision.
28. En second lieu, s'agissant de la mise à jour de l'estimation des consommations comptabilisées dans le terme bouclant qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire, l'Autorité note que SNCF Réseau a donné suite à sa demande en déduisant du volume de pertes un volume annuel de 16 gigawattheures au titre des équipements de signalisation, dont la consommation n'est pas directement imputable aux circulations ferroviaires.
29. L'Autorité accueille favorablement cette évolution méthodologique dans la mesure où la RCTE-A a vocation à couvrir exclusivement le coût des pertes de systèmes électriques qui est directement imputable au trafic.
30. Néanmoins, l'Autorité estime que l'évaluation du volume de consommations et de pertes électriques qui ne serait pas directement imputables aux circulations gagnerait à être plus précise. Interrogé au cours de l'instruction, SNCF Réseau indique que le volume de 16 gigawattheures retranché à ce titre a été estimé à dire d'expert. L'Autorité demande par conséquent à SNCF Réseau de poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.
31. **En définitive, le taux de 12,8 % retenu par SNCF Réseau apparaît acceptable, dans la mesure où cette estimation s'appuie sur des données de consommation récentes observées sur une période de 12 mois consécutifs.**

N°	Demande	Échéance
1	Poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.	2026

2.2. La stratégie d'achat d'électricité de SNCF Réseau doit être clairement formalisée et l'évaluation de sa performance peut encore être améliorée

33. Dans son avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024, tel que repris dans l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024, l'Autorité avait formulé des demandes et des recommandations relatives à la stratégie d'achat d'électricité de SNCF Réseau.
34. En premier lieu, l'Autorité note que SNCF Réseau poursuit ses réflexions en vue de faire évoluer sa stratégie d'achat pour mieux tenir compte de la situation du marché de l'électricité et des évolutions propres au marché du transport ferroviaire, en cohérence avec la recommandation de l'Autorité visant à sécuriser les achats d'énergie sur une période de trois ans. Dans l'attente d'une stratégie d'achat nouvelle qui permettrait notamment de sécuriser les achats d'électricité pour couvrir les pertes électriques sur une période plus longue, l'Autorité constate que SNCF Réseau a fractionné ses achats pour 2025 sur une période d'environ quinze mois, selon une stratégie similaire à celle de l'année précédente¹⁰.
35. Dans ce contexte, l'Autorité souligne la nécessité pour SNCF Réseau de formaliser clairement la stratégie d'achat retenue pour chaque année, avant de la mettre à exécution, dans le but de pouvoir la communiquer sans ambiguïté, tant à l'Autorité qu'aux acteurs en assurant la mise en œuvre. Une telle formalisation apparaît essentielle pour s'assurer de la bonne exécution de la stratégie retenue et permettre une évaluation de sa performance.
36. En second lieu, l'Autorité note que SNCF Réseau a évalué la performance de sa stratégie d'achat en se dotant d'un premier indicateur. Au travers de ce dernier, SNCF Réseau met en évidence que le prix moyen de ses achats d'électricité a été inférieur au cours moyen du marché d'environ 6 %. Ce résultat illustre une bonne capacité de SNCF Réseau à tirer parti des opportunités de marché.
37. L'Autorité estime que cette première analyse, ne reposant que sur un seul indicateur, pourrait utilement être complétée par d'autres indicateurs. D'un côté, le bon respect de la politique de risque pourrait être par exemple observé en proposant un indicateur reflétant le fractionnement des achats. De l'autre, la performance de la stratégie pourrait être objectivée en proposant des indicateurs statistiques plus détaillés basés sur les extrema, certains quantiles ou encore l'amplitude des variations du cours de l'électricité sur la période.
38. **L'Autorité demande à SNCF Réseau de formaliser en amont sa stratégie pour les achats d'électricité et de fournir systématiquement un bilan de sa mise en œuvre lors de ses prochaines saisines relatives à la RCTE-A.** Sur la base de ce bilan quantitatif et objectif, SNCF Réseau pourrait en outre s'engager envers les utilisateurs redevables de la RCTE-A à tenir compte d'un dispositif incitant à la maîtrise du tarif unitaire de l'électricité lors de la détermination du niveau de tarif de la RCTE-A, comme l'a déjà recommandé l'Autorité.

N°	Demande	Échéance
2	Formaliser la stratégie pour les achats d'électricité et fournir systématiquement un bilan de sa mise en œuvre lors des prochaines saisines relatives à la RCTE-A.	À compter de 2026

¹⁰ Les achats d'électricité de SNCF Réseau visant à compenser les pertes électriques au titre de la RCTE-A de l'année 2025 ont été réalisés sur une période allant de septembre 2023 à novembre 2024. Les achats relatifs aux pertes pour 2024 s'étaient étalés sur une période de 16 mois (cf. point 46 de l'avis n° 2024-008 précité, tel que repris au point 321 de l'avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024).

Émet l'avis suivant

L'Autorité émet un avis favorable sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE-A) pour l'année 2025.

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

L'Autorité a émis le présent avis le 6 février 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Demandes	Échéance
1	Poursuivre les travaux engagés afin de justifier plus précisément les volumes de consommations et de pertes qui ne seraient pas directement imputables à l'exploitation ferroviaire, en procédant par exemple à des études de corrélation entre le trafic et la consommation d'électricité.	2026
2	Formaliser la stratégie pour les achats d'électricité et fournir systématiquement un bilan de sa mise en œuvre lors des prochaines saisines relatives à la RCTE-A.	À compter de 2026