Versions comparées des composants du Document de Référence du Réseau (DRR)

Avertissement :

SNCF Réseau met à disposition, à titre informatif, des versions comparées des documents composant le Document de référence du réseau (DRR) relatifs aux horaires de service 2027 et 2028.

Ces versions comparées permettent de visualiser les différences identifiées par l'outil de comparaison automatisée entre les documents suivants :

- Les documents issus du DRR 2027 modifié version 5 mis en consultation le 2 septembre 2026, et ceux issus du DRR 2027 modifié version 4, en vigueur à cette date (fichiers dénommés "Version_comparée_DRR2027M_[...]") ;
- Les documents issus du DRR 2028 version 0 mis en consultation le 2 septembre 2026, et le DRR 2027 modifié 5 (fichiers dénommés "Version_comparée_DRR2028_[...]").

Ces documents sont mis à disposition afin de faciliter le repérage et la compréhension des évolutions apportées aux documents officiels d'une version à l'autre.

Les versions comparées ne constituent ni le DRR officiel ni les annexes de celui-ci. Ces documents ne font en aucune manière partie du corpus formellement soumis à la consultation du 2 septembre au 2 novembre 2026.

Les documents présentés dans le cadre des versions comparées sont dépourvus de portée juridique autonome et ne se substituent en aucun cas aux documents officiels. En cas de divergence entre version comparée et le document officiel correspondant, seul ce dernier fait foi. Les observations formulées dans le cadre de la consultation doivent, en conséquence, se référer aux documents officiels.

Les versions comparées étant générées au moyen d'un outil automatisé, elles sont susceptibles de faire apparaître des modifications purement formelles ou de comporter d'éventuelles omissions ou anomalies de restitution.

La mise à disposition des versions comparées ne porte, en l'état, que sur les documents textuels du DRR contenant une différence entre les versions comparées. Les annexes présentées principalement sous forme de tableaux ne sont pas incluses dans ce dispositif de comparaison.

À fins de lisibilité, les tables des matières, en-têtes et pieds de pages sont ceux de la version « postérieure » des deux comparées.

Document de comparaison automatique – document informatif

ANNEXE 7.7

PRINCIPES DE LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE

Document de comparaison automatique – document informatif

Les informations publiées dans la présente annexe, se rapportant au chapitre 7 du DRR et à l'annexe 7.8 (barèmes), sont destinées aux acteurs du secteur.

Elles ont pour objectif de répondre aux exigences de transparence tarifaire issues de la réglementation en vigueur en détaillant la méthode et les règles d'établissement des barèmes de redevances relatifs aux installations de service telles que définies dans l'annexe II de la directive 2012/34/UE[1].

1. LE CADRE JURIDIQUE

1.1. Les principes tarifaires

L'article 3 du décret n° 2012-70, dans sa version modifiée par le décret n° 2016-1468 dispose que « *la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ». Ces principes s'appliquent aux services fournis sur les installations de service à savoir les services de base et les prestations complémentaires et connexes fournies sur les installations lorsqu'elles sont régulées[2]. L'annexe II de la directive 2012/34/UE décline pour chaque type d'installation les services de base ainsi que les prestations complémentaires et connexes qui peuvent être rendus par les exploitants d'installations de service.

Enfin, l'article L.2133-5 II du code des transports dispose que « *l'Autorité de régulation des transports émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations.*»

Le décret n° 2012-70 susvisé dispose que l'ART rend un avis conforme sur les projets de tarifs dans les trois mois à compter de la réception du dossier.

1.2. La séparation comptable

SNCF Réseau a établi des comptes séparés par catégorie d'installation de service.

Les enjeux consistent pour SNCF Réseau à une meilleure gestion de ses actifs, le cas échéant la rationalisation de son patrimoine. Concernant la tarification orientée vers le coût complet des services proposés, l'objectif est de connaître précisément les coûts pour améliorer l'acceptabilité par les clients et satisfaire les exigences de précision et d'auditabilité des informations demandées par le régulateur.

2. STRATÉGIE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE POUR LES VOIES DE SERVICE

SNCF Réseau poursuit la mise en œuvre d'une dynamique commerciale cohérente qui se traduit par une meilleure politique industrielle pour la modernisation de ces actifs, grâce à des investissements ciblés et bien dimensionnés, et des redevances davantage liées au marché et plus incitatives.

1 Les principes tarifaires applicables aux gares de voyageurs sont détaillés dans le document de référence des gares (DRG).
2 Les prestations sont qualifiées de régulées lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur.

L'ensemble de ces actions constituent un prérequis au redressement du bilan économique des voies de service, dont l'objectif est l'amélioration de la qualité de la réponse du gestionnaire d'infrastructure aux demandes de l'ensemble des parties prenantes, une meilleure performance ainsi qu'une meilleure qualité de service délivrée aux clients.

Cette stratégie industrielle et commerciale de long terme se traduit concrètement dans les divers travaux déjà engagés par SNCF Réseau, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés :

- Le recensement des voies et de leur usage : SNCF Réseau assure une mise à jour continue du patrimoine des voies de service et leur usage afin d'établir une gestion des actifs cohérente avec les besoins du marché. SNCF Réseau consacre des investissements significatifs pour faire évoluer ses outils et digitaliser ses processus de commercialisation. ~~Des présentations des premières versions de ces outils ont pu être effectuées à l'occasion des processus de préconsultation DRR. Les allocations de capacités s'effectuent désormais dans un nouvel outil digital.~~ Un nouvel outil de réservation de capacités horairisées a été mis en service en avril 2026. Les allocations de capacités s'effectuent désormais dans ce nouvel outil digital. Celui-ci permet de mieux tracer les informations, limiter les risques de mauvaises saisies, standardiser et uniformiser les données relatives à la capacité des voies de service. En outre, SNCF Réseau a également largement développé ses outils de suivi des occupations réelles sur voies de service (94 sites déployés, 120 sites au total en prévision d'ici fin 2026).
- Depuis 2021, SNCF Réseau et ~~l'Etat~~l'État maintiennent l'accélération de la régénération des voies de service, en continuant de souligner l'importance stratégique de ces installations, pour tous les clients, et en particulier pour les services de fret.

  Dans le cadre du plan de relance du fret ferroviaire, une première convention de financement a été signée pour la période 2022-2024 entre ~~l'Etat~~l'État français et SNCF Réseau dans le but de remettre à niveau tout ou partie des voies de service des principaux sites de triage français. D'autres conventions ont également été signées pour les équipements spécifiques de tri à la gravité permettant de régénérer de manière significative ces installations.

  Une nouvelle convention ~~Etat~~État-SNCF Réseau a été signée pour 2025 afin de maintenir cet effort de régénération. Au total, les investissements sur la période 2022-2025 (hors équipement spécifiques de tri à la gravité) s'élèvent à environ 147M€ tous fonds (financés à hauteur de 40% par SNCF Réseau et 60% par l'Etat), et ont permis de réaliser un programme composé de 156 opérations de renouvellement, concentrées sur 68 sites identifiés comme stratégiques pour les EF. Le détail des investissements réalisés et prévus est régulièrement concerté en local, en particulier via la standardisation et le déploiement en 2025 des comités de site fret, et partagé de façon large avec le secteur. En outre, l'avancée des travaux et la consommation des enveloppes financières font l'objet d'un comité de pilotage annuel avec les services de ~~l'Etat~~l'État.

  L'objectif de SNCF Réseau est de maintenir cet effort de régénération dans la durée et de rechercher les financements nécessaires dans le but de revenir à un niveau de qualité nominal attendu par les entreprises ferroviaires et ainsi être en cohérence avec

les objectifs fixés dans la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire fixée par l'article 178 de la loi d'orientation des mobilités. La démarche en cours dénommée "Ulysse Fret", dont le rapport a été officiellement publié en mars 2025, se traduit concrètement par la signature de deux nouvelles conventions signées en novembre 2024 portant le montant d'investissement prévu à 63M€ pour les VS fret en 2026 et d'une convention ~~en cours de signature~~ pour 2027 ~~qui devrait porter le~~d'un montant total d'investissement pour les VS fret ~~à~~de 75M€, soit un doublement des capacités d'investissement par rapport à 2025. ~~Cette hausse indispensable~~Enfin, SNCF Réseau a signé une nouvelle convention avec l'État pour 2028 à hauteur de 75M€ durant l'été 2026. Ces hausses indispensables du montant des investissements pour maintenir et moderniser le réseau de voies de service, bien que toujours largement ~~financée~~financées par ~~l'Etat~~l'État et l'Europe, ~~est~~sont également ~~obtenue~~obtenues par un apport supplémentaire de fonds propres par SNCF Réseau pour le fret ferroviaire. Cet apport de fonds propres SNCF Réseau supplémentaire se traduit mécaniquement par des hausses de redevances selon les modalités de calcul conformes au décret 2012-70.

De façon concrète, SNCF Réseau souhaite mettre en œuvre une vision à plus long terme de sa capacité de financement des travaux sur voies de service, afin de pouvoir inscrire le plus en amont possible les opérations recensées dans les plans pluriannuels de production, de façon à réserver les ressources travaux. La bonne conduite de ce chantier permettra d'apporter davantage de visibilité au secteur sur la politique de renouvellement de l'infrastructure conduite par SNCF Réseau. En parallèle, SNCF Réseau mène une action de rationalisation des coûts d'investissement par le biais de la recherche et mise en œuvre d'une économie circulaire sur les voies de service, notamment avec le matériel ferroviaire de réemploi.

La régénération des voies de service des sites d'activités voyageurs est également prévue. SNCF Réseau projette d'investir environ 20M€ sur fonds propres pour la période 2022-2025 pour la régénération de ces sites, ainsi que la simplification du patrimoine (déconnexions) et des démarches d'innovations et expérimentations (digitalisation des processus de commercialisation, caméras à intelligence artificielle). S'agissant des années au-delà de 2025, SNCF Réseau a obtenu un doublement des capacités financières pour 2026 et 2027 (passage de 5M€ à 10M€ d'investissement sur les VS voyageurs), et un montant de 15M€ en 2028 (soit un triplement des moyens financiers en 3 ans) afin d'être en mesure de mieux répondre aux enjeux de régénération en cours et aux enjeux de ce secteur dans les années à venir. Ces investissements supplémentaires, au même titre que le fret, génèrent mécaniquement des hausses de redevance selon les modalités de calcul conformes au décret 2012-70.

- La mise en œuvre ~~d'indicateurs complémentaires de suivi~~d'un observatoire de la ~~performance industrielle et de~~ qualité de service des installations de service : l'observatoire a été publié début 2026, à la fois sur ~~les sites~~le site web de la PSEF et sur l'espace client, et permet de ~~voies~~mesurer la qualité de service~~. Ce chantier est jugé prioritaire par SNCF Réseau et a fait l'objet~~ à propos de ~~premiers partages avec~~divers indicateurs importants pour le secteur ~~et l'Autorité~~. En complément de

Document de comparaison automatique – document informatif

~~Régulation des Transports. Les travaux en cours feront l'objet d'échanges avec les clients avant un déploiement et une~~cette publication ~~plus généralisés~~, un mécanisme incitatif à l'amélioration de la qualité de service a été mis en œuvre. En cas de mauvais résultats en termes de qualité de service, SNCF Réseau pourra être pénalisée financièrement.

3. LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE DE SNCF RÉSEAU

La tarification des installations de service pour l'horaire de service 2027 est définie dans le respect des comptes régulés établis sur la base du réalisé 2023 et projetés en 2027 selon les dernières hypothèses d'évolution des coûts de SNCF Réseau, et des hypothèses de trafic connues à date.

3.1. Les voies de service (VS)

Pour répondre aux demandes de l'ART de modifier les principes de tarification des voies de services, SNCF Réseau a mis en œuvre à compter de l'HDS 2021 une redevance d'usage binôme avec :

- une composante A ayant vocation à recouvrer les charges de pilotage de la prestation et de gestion des circulations sur site, facturée au train accédant ;
- une composante B ayant vocation à recouvrer les charges de maintenance et de capital, facturée par km et par jour.

Cette structure de tarification est reconduite pour l'HDS 2027.

Par ailleurs, cette redevance est distincte pour les activités fret et voyageurs en application des dispositions de l'article 3 du décret n° 2012-70 qui permettent de moduler les redevances d'usage des installations de service selon le type de service de transport, pour inciter à une utilisation optimale des ressources.

- Modalités d'évolution pour les voies de service

La tarification des voies de service vise à améliorer le taux de couverture des coûts.

Pour l'HDS 2027, la composante A applicable aux services de transport de fret augmente de 0,47 € (+12,8%) et la composante A applicable aux services de transport de voyageurs augmente de 0,75 €.

La composante B fret augmente de 5,54 € et la composante B voyageurs de 8,83 € pour l'HDS 2027.

- Dispositif de facturation

SNCF Réseau facture la composante A de la redevance d'usage des VS par train accédant à un site donné de VS.

A titre d'exemple,

- Un (1) train accédant, utilisant 3 voies, paiera une (1) seule fois la composante A ;
- Quatre (4) trains accédants, utilisant six (6) voies au total, paieront quatre (4) fois la composante A ;
- six (6) trains accédants, utilisant quatre (4) voies au total, paieront six (6) fois la composante A.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Remisage de nuit sur voie principale en gare voyageurs

Suite à la décision de l'Autorité de Régulation des Transports dans son avis n°2026-027 du 10 mars 2026, le tarif de la prestation de remisage de nuit sur voie principale en gare de voyageurs pour l'HDS 2027 est établi sur la base de la redevance pour l'usage courant des voies de service applicable aux services de transport de voyageurs pour l'horaire de service 2026, modulée selon le type de site (site de voies de service/gare de voyageurs) pour inciter à une utilisation optimale des ressources.

La composante A est facturée par train accédant.

Pour la facturation de la composante B de ladite redevance, la longueur utile de voie est fixée à 400 mètres linéaires pour l'ensemble des prestations rendues.

En outre, la composante B est facturée par nuit, quelle que soit la durée d'utilisation des voies en gares.

~~A~~À titre d'exemple, si un matériel roulant de voyageurs est remisé en gare de 22h à 5h, il paiera ~~6,585~~5,83 € au titre de la composante A et ~~31,06~~27,52 € au titre de la composante B.

La facturation est identique pour un matériel roulant remisé en gare de 1h à 3h.

3.2. Cours de marchandises

Pour les cours de marchandises immédiatement accessibles, une redevance d'usage unique est appliquée à l'ensemble des terminaux par train accédant.

Pour l'HDS 2027, le tarif évolue à hauteur + 1,8% (soit l'indice des prix à la consommation – IPCH publié par la Banque de France en juin 2025).

Pour les cours de marchandises accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle, le tarif est fixé sur devis, sur la base de la redevance d'usage des cours de marchandises immédiatement accessible, le cas échéant complété du montant des travaux de remise en état.

3.3. Les chantiers de transport combiné (CTC)

Une redevance unique est appliquée pour l'ensemble des terminaux pour chaque train accédant.

Pour l'HDS 2027, SNCF Réseau a procédé à une actualisation du tarif 2026 à hauteur de +2,7%.

3.4. Les sites de triage à la gravité

Une redevance d'usage de la fonctionnalité de triage à la gravité unique est appliquée sur l'ensemble des 4 sites concernés par train accédant.

Pour l'HDS 2027, le tarif évolue à hauteur de +1,8% (soit l'indice des prix à la consommation – IPCH publié par la Banque de France en juin 2025).

3.5. Usage des voies de service par les trains TEPE

La prestation d'usage des voies de service par les trains TEPE, qui constitue un service de base en vertu des dispositions de l'article 6.I du décret n°2012-70, se voit appliquer le tarif de l'usage courant des voies de service.

La prestation d'assistance à la circulation des trains TEPE sur les sites de voies de service qui constitue une prestation complémentaire régulée en vertu des dispositions des articles préliminaire et 6.II b) du décret n°2012-70, se voit appliquer une tarification sur devis conformément à l'article 3-I du décret précité. Ce devis est établi sur la base des charges liées à tout aménagement ou travail particulier occasionné.

3.6. Mise à disposition d'espaces industriels

Pour la partie voie de services, le tarif de l'usage courant des voies de services est appliqué, à l'exclusion des coûts d'entretien, lorsqu'ils sont à la charge de l'entreprise ferroviaire.

Pour les surfaces et équipements directement liés à l'activité considérée ; un devis basé sur les coûts réels intégrant notamment les charges foncières, les impôts et taxes, les amortissements, les charges entretien et l'accès aux voies de service est proposé, selon les principes décrits dans le tableau ci-après.

Poste de charges	Principe
Charges foncières	Calcul fondé sur la cote annuelle des valeurs vénales immobilières et foncières (base Callon).
Impôts et Taxes	Montant défini à partir de la valeur moyenne de la taxe foncière acquittée par SNCF Réseau sur le non bâti en euro par m².
Amortissements	- Amortissements en cours dûment identifiés, calculés selon les règles comptables en vigueur chez SNCF Réseau. - Amortissements liés aux investissements pris en charge par SNCF Réseau dans le cadre du contrat, calculés selon les règles comptables en vigueur. - Rémunération du capital valorisée selon la formule VNC x WACC Le Wacc est fixé à 5% avant IS.
Charges d'entretien	L'entretien courant des surfaces et équipements est à la charge du bénéficiaire.
Usage des VS permettant d'accéder aux voies sous CMD	Tarif de l'usage courant des voies de service permettant d'accéder aux voies de service objet de la convention de mise à disposition

Document de comparaison automatique – document informatif

Les modalités d'indexation des redevances de mise à disposition des voies de service et surfaces complémentaires sont décrites dans les conditions générales et particulières des conventions de mise à disposition.

3.7. Consignation caténaire

Le tarif de la prestation de consignation caténaire est établi sur devis au regard des coûts relatifs au traitement administratif de la demande et des coûts de l'agent ou des agents mobilisés pour l'intervention sur site. Une facturation forfaitaire de 130€ au titre de frais administratifs est mise en œuvre.

3.8. Manœuvre d'installations de sécurité simples

Le tarif de la prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples est établi sur devis au regard des coûts relatifs au traitement administratif de la demande et des coûts de l'agent ou des agents mobilisés pour l'intervention sur site.

3.9. Les redevances des prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs

Ces prestations – relatives à la préparation du train, d'accueil spécifique ou de billettique - fournies aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs sont calculées en tenant compte des coûts de main d'œuvre et des coûts de structure indexés selon l'évolution de l'indice prévisionnel IPCH publié par la Banque de France en juin ~~2025 (+~~A-1~~,8%).~~.