

## **ANNEXE 7.8**

# **PRINCIPES DE LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE**

Les informations publiées dans la présente annexe, se rapportant au chapitre 7 du DRR et à l'annexe 7.9 (barème), 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<sup>1</sup>.

## **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<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> Les principes tarifaires applicables aux gares de voyageurs sont détaillés dans le document de référence des gares (DRG).

<sup>2</sup> Les prestations sont qualifiées de régulées lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur.

## 2. STRATEGIE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE POUR LES VOIES DE SERVICE

Le patrimoine des voies de service de SNCF Réseau, constitué d'environ 10 000 km de voies, est globalement dans un état inégal. Ce patrimoine est surdimensionné, en raison notamment du déclin continu du fret ferroviaire depuis une cinquantaine d'années. Cette situation est aussi un facteur de dispersion, empêchant de mieux concentrer les investissements là où il y en aurait le plus besoin.

Cet état est le fruit de nombreux facteurs historiques, et se traduit par un modèle économique déséquilibré pour SNCF Réseau, qui absorbe le déficit généré par un niveau de recette très faible.

Face à ces constats, SNCF Réseau souhaite continuer à mettre en œuvre des mesures fortes afin de répondre aux exigences de compétitivité et de sécurité, en redimensionnant les infrastructures au plus près des besoins actuels et futurs. Ce redimensionnement et la mise en œuvre d'une dynamique commerciale cohérente doivent se traduire 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.

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 entre 2017 et 2019 : l'objectif de ces travaux, partagés et discutés au sein d'un groupe de travail du COOPERE, est de maintenir une performance opérationnelle sur les sites à fort potentiel commercial, de prendre en compte les perspectives liées à l'ouverture du marché voyageur et d'affecter les ressources financières sur les voies les plus utilisées.

Le résultat de ces travaux a permis d'établir une liste des sites comportant des voies commercialisables ainsi que la liste des sites non utilisés depuis plus de deux ans et n'ayant aucun potentiel commercial identifié (annexe 7.7).

- La mise en œuvre d'un budget d'investissement de 100M€ sur fonds propres SNCF Réseau et sur 5 ans (2019-2023), dédié aux voies de service. Ces investissements sont ciblés sur les sites majeurs à forte activité (33 sites bénéficiaires pour 42M€ en 2019 et 2020). Ce budget d'investissement en fonds propres va également être complété par un apport de l'Etat, à partir de 2022 et jusqu'en 2024, dans le cadre du plan de relance du fret ferroviaire. Ainsi, environ 70 sites de voies de service devraient pouvoir bénéficier de travaux de régénération sur la période 2022-2023.

- La mise en œuvre de la séparation comptable en 2018 et 2019 ainsi que la refonte de la tarification des voies de service à compter de l'HDS 2021 ;

- La simplification du traitement des demandes au travers de la contractualisation des usages récurrents des voies de service généralisée pour l'HDS 2021 et d'une nouvelle procédure d'allocation de capacité des voies de service entrée en vigueur courant 2020 pour les capacités relatives aux voies de service de l'HDS 2021.

- La mise en œuvre d'indicateurs de suivi de la performance industrielle et de qualité de service sur les sites de voies de service ;

- La modernisation et la digitalisation des processus.

### 3. LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE DE SNCF RESEAU

La tarification des installations de service pour l'HDS 2023 est définie à partir des comptes régulés établis sur la base du réalisé 2019 et projetés en 2023 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 2023.

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.

Le montant de la redevance d'usage est fixé dans le respect des coûts du compte régulé établi pour l'HDS 2023.

#### Modalités d'évolution pour les voies de service

La tarification des voies de service vise à améliorer le taux de couverture des coûts : avec une + 13% d'augmentation du montant de la composante B de la redevance d'usage des voies de service pour les services fret et + 32% pour les services voyageurs. Le barème 2023 est en annexe 7.9.

#### 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 train accédant, utilisant 3 voies, paiera une seule fois la composante A ;
- quatre trains accédants, utilisant 6 voies au total, paieront quatre fois la composante A ;
- six trains accédants, utilisant quatre voies au total, paieront six fois la composante A.

A titre transitoire pour l'HDS 2023, et dans la continuité de l'HDS 2022, le nombre de trains accédant facturé annuellement au titre de la composante A ne peut excéder le nombre de jours facturés annuellement dans le cadre de la composante B (tarif par kilomètre de voie de service et par jour). Dans cette hypothèse, le client pourra bénéficier d'une facture de régularisation à la baisse à l'issue de l'HDS.

Ainsi, pour un site donné, 6 trains accédant à 4 voies tous les jours de l'année ont une composante A plafonnée à 4 voies-jours\*365j\* barème de la composante A au lieu de 6 trains accédants\*365j\* barème de la composante A.

## Remisage de nuit sur voie principale en gare voyageurs

La tarification applicable aux prestations de remisage de nuit de matériel roulant en gares de voyageurs est celle de l'usage courant des voies de service pour les services de transport de voyageurs.

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 titre d'exemple, si un matériel roulant de voyageurs est remisé en gare de 22h à 5h, il paiera 4 € au titre de la composante A et 21,60 € au titre de la redevance 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 2023, les tarifs restent inchangés. Le montant de la redevance est fixé dans le respect des coûts du compte régulé projeté pour l'HDS 2023.

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 2023, SNCF Réseau a procédé à une actualisation des tarifs 2023 selon l'ambition de couverture des coûts à un horizon de 10 ans. Ainsi l'évolution du barème sera de +3,3% pour l'HDS 2023.

### **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 2023, SNCF Réseau procède à une actualisation des tarifs à hauteur de l'inflation (+0,9%).

### **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
<b>Charges foncières</b>	Calcul fondé sur la cote annuelle des valeurs vénales immobilières et foncières (base Callon).  Les charges foncières relatives aux espaces fonciers sous voies ne sont pas prises en compte dans le calcul de la redevance.
<b>Impôts et Taxes</b>	Montant défini à partir de la valeur moyenne de la taxe foncière acquittée par SNCF Réseau sur le non bâti en euro par m <sup>2</sup> .
<b>Amortissements</b>	- 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 $VNC \times WACC$  Le Wacc est fixé à 5% avant IS.
<b>Charges d'entretien</b>	L'entretien courant des surfaces et équipements est à la charge du bénéficiaire.
<b>Usage des VS permettant d'accéder aux voies sous CMD</b>	Tarif de l'usage courant des voies de service permettant d'accéder aux voies de service objet de la convention de mise à disposition

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.

### 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.