

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/UE¹.

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 régulées². 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. STRATEGIE 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.

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 :

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.

- 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.

- En 2021, SNCF Réseau et l'Etat se sont engagés à accélérer la régénération des voies de service, soulignant l'importance stratégique de ces installations, pour tous les clients, et en particulier pour les services de fret.

L'engagement de l'Etat a fait l'objet d'une Convention relative au financement des études et travaux voies de services, signée par le Premier Ministre Jean Castex et le Président-directeur général de SNCF Réseau, Luc Lallemand.

Cette Convention a pour objet la modernisation des voies de service, dont la qualité et la disponibilité sont affirmés comme essentiels à la construction de services de fret ferroviaire.

La convention engage SNCF Réseau pour la réalisation d'un programme d'études et de travaux de régénération des voies de service à hauteur de 110M€ sur la période 2022-2024. Cet effort financier va permettre à SNCF Réseau d'investir dans près de deux fois plus de projets de régénération de voies de service.

Ces travaux se concentrent sur les principaux sites, sélectionnés au regard de leur volume d'activité, de leur état, et des besoins clients.

Au total, 46 sites de voies de service bénéficieront de travaux en 2022. Ceux-ci concernent principalement le renouvellement d'appareil de voies et des voies et traverses. 43 opérations sont prévues pour 2023 et 47 en 2024. Le détail de ces travaux a été partagé avec l'ensemble des clients.

La régénération des voies de service des sites d'activités voyageurs est également prévue. SNCF Réseau projette d'investir environ 15M€ sur fonds propres pour la période 2022-2024 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).

- La refonte de la structure tarifaire à compter de l'HDS 2021 et le passage à une tarification pluriannuelle afin d'améliorer la prévisibilité et la lisibilité des tarifs, avec le maintien d'une distinction entre les activités fret et voyageurs.

- La mise en œuvre d'indicateurs complémentaires de suivi de la performance industrielle et de qualité de service sur les sites de voies de service. Ce chantier est jugé prioritaire par SNCF Réseau. Les premiers travaux se concentreront sur un panel d'indicateurs pour 3 sites pilotes et feront l'objet d'échanges avec les clients avant un déploiement plus généralisé.

3. LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE DE SNCF RESEAU

La tarification des installations de service pour les horaires de service 2024 à 2026 est définie dans le respect des comptes régulés établis sur la base du réalisé 2021 et projetés en 2024, 2025 et 2026 selon les dernières hypothèses d'évolution des coûts de SNCF Réseau, et des hypothèses de trafic connues à date.

Afin d'apporter de la visibilité sur la tarification des installations de services, la tarification sera pluriannuelle pour l'HDS 2025 et 2026. Les modalités d'évolution des prix sont détaillées ci-après.

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 les HDS 2024 à 2026.

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 les HDS 2024 à 2026, les composantes A fret et A voyageurs augmentent de 1€ par année, pour atteindre en 2026, 5€ pour les services de fret et 7€ pour les services voyageurs.

La composante B fret augmente de 3 € en 2024 et 5 € sur les HDS 2025 et 2026 et la composante B voyageurs de 5 € sur l'HDS 2024 et 9 € sur les HDS 2025 et 2026, pour atteindre sur l'HDS 2026 47 € pour les services de transport de fret et 76 € pour les services de transport de voyageurs.

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.

Remisage de nuit sur voie principale en gare voyageurs

Le tarif de la prestation de remisage de nuit sur voie principale en gare de voyageurs est établi sur la base de la redevance pour l'usage courant des voies de service applicable aux services de transport de voyageurs, modulée selon le type de site (site de voies de service/gare de voyageurs) pour inciter à une utilisation optimale des ressources.

Le montant de la redevance est fixé par voie et par nuit, dans le respect des coûts du compte régulé établi pour les HDS concernés.

Modalités d'évolution

Le montant de la redevance sera réactualisé pour les HDS 2025 et 2026 au regard de l'indice IPCH Banque de France publié en juin A-1.

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 2024, le tarif évolue à hauteur + 1,9% (soit l'indice des prix à la consommation – IPCH publié par la Banque de France en juin 2022). Le barème sera ensuite réactualisé pour les HDS 2025 et 2026 au regard de l'indice IPCH Banque de France publié en juin A-1.

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 2024, SNCF Réseau a procédé à une actualisation du tarif 2023 à hauteur de +3,3%.

Le montant de la redevance sera réactualisé pour les HDS 2025 et 2026 à hauteur de + 3,3%.

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 2024, le tarif reste stable.

Le montant de la redevance augmente de +27 % sur l'HDS 2025, puis + 14 % sur l'HDS 2026, en vue de la couverture des coûts, en particulier les coûts liés aux investissements financés sur fonds propres par SNCF Réseau.

Une régularisation de la facturation sera réalisée annuellement sur la base des investissements et des unités d'œuvre de l'année concernée.

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). Les charges foncières relatives aux espaces fonciers sous voies ne sont pas prises en compte dans le calcul de la redevance.
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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
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

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.