

AVIS DE CONSULTATION DRR

Consultation sur les projets de Documents de Référence du Réseau pour les horaires de service 2023 (version modifiée) et 2024

CONTENU DE LA CONSULTATION

A la suite de la délibération du Conseil d'administration du 7 octobre 2022, SNCF Réseau lance une deuxième consultation auprès des parties prenantes sur :

- **le projet de version modifiée du document de référence (DRR) pour l'horaire de service 2023** (DRR 2023M – version 5),
- **le projet de version du DRR pour l'horaire de service 2024** (DRR 2024- version 1).

Les principales modifications proposées sont présentées ci-dessous et intégrées dans les projets de DRR sur les pages consultation du site internet de SNCF Réseau <https://www.sncf-reseau.com/fr>.

Les paragraphes modifiés dans les projets sont identifiés dans l'annexe 1.1 - Suivi des modifications de chaque projet de DRR. Une version comparée, en marques apparentes, du document principal modifié est également accessible en ligne.

Pour le DRR 2023 dans sa version n°5, la seule annexe mise en consultation est l'annexe 3.1.

Pour le DRR 2024 dans sa version n°1, les annexes mises en consultation sont les annexes 3.1, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7,

MODALITÉS DE LA CONSULTATION

La consultation est lancée le 8 octobre 2022 et s'achève le 8 décembre 2022 (inclus), conformément aux dispositions de l'article 17 du décret n° 2003-194.

Une réunion d'information a été organisée le 13 septembre. Les deux autres réunions auront lieu les 14 octobre et 25 octobre 2022. Elles ont respectivement pour objectif de présenter aux parties prenantes les évolutions majeures et de répondre aux principales observations recueillies au cours de la consultation.

En préparation de la réunion du 25 octobre, les parties intéressées sont invitées à envoyer toute question ou observation à observations.drr@reseau.sncf.fr a minima une semaine en amont de la réunion.

Les observations finales sur la structure tarifaire et les montants ainsi que les évolutions non tarifaires présentées dans la suite du document sont à transmettre à SNCF Réseau **au plus tard le 8 décembre 2022**, à l'attention du Directeur Commercial, par courrier électronique à l'adresse observations.drr@reseau.sncf.fr.

Afin d'en faciliter la prise en compte, les parties prenantes sont invitées à concentrer leurs observations sur les évolutions intégrées aux projets de DRR présentés, en les priorisant et en les identifiant par référence à un « point » du document principal ou à une « annexe » en particulier.

TABLE DES MATIERES

CONTENU DE LA CONSULTATION	1
MODALITÉS DE LA CONSULTATION	1
PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES – PROJET TARIFAIRE 2024-2026	3
1.1 Révision du coût directement imputable.....	3
1.2 Mécanisme d'évolution tarifaire proposé	3
1.3 Tarification des redevances particulières	4
1.4 Tarification des sillons techniques	4
PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – PROJETS DE DRR 2023M-2024	5
1 CAPACITE.....	5
1.1 Mesures issues de la décision de règlement de différend de l'Autorité de régulation des transport n°2022-059	5
2 INFRASTRUCTURE.....	5
2.1 Accessibilité	5
2.2 Visite des installations de ligne ou déplacements d'agents pour les besoins de service	5

PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES – PROJET TARIFAIRE 2024-2026

En complément des éléments déjà présentés lors de la publication du 2 septembre 2022, les évolutions tarifaires sont les suivantes :

1.1 Révision du coût directement imputable

Conformément aux engagements pris avec le régulateur lors de la validation du cycle tarifaire 2021-2023, des travaux ont été engagés pour affiner le calcul du coût marginal d'une circulation supplémentaire sur le réseau.

Cet approfondissement a porté sur trois domaines permettant de modéliser 80% des coûts d'entretien et de renouvellement (contre 60% jusqu'à présent) :

- l'intégration de données pluriannuelles dans les modélisations économétriques ;
- la modélisation de nouvelles composantes de coûts : entretien des ouvrages et des passages à niveau, renouvellement des actifs de signalisation, renouvellement de la voie et des appareils de voie sur ligne à grande vitesse ;
- la modélisation économétrique des coûts de renouvellement de la voie et des appareils de voie sur ligne classique, et des coûts de renouvellement des actifs électriques.

Les résultats de ces travaux ont pour conséquence :

- un renchérissement du coût marginal de circulation sur ligne classique ;
- une baisse du coût marginal de circulation sur ligne à grande vitesse ;
- une baisse du coût marginal d'utilisation des infrastructures électriques.

L'impact de ces travaux modifie la répartition des péages entre les différentes redevances (redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance de marché). L'impact est neutre sur le montant des péages pour les entreprises ferroviaires, à l'exception des trafics voyageurs non conventionnés réalisés sur des segments de marché non soumis à la redevance de marché.

Le coût directement imputable sera actualisé lors de la publication de décembre 2022 avec les derniers inflateurs disponibles.

1.2 Mécanisme d'évolution tarifaire proposé

SNCF Réseau propose un mécanisme d'évolution tarifaire des prestations minimales s'appuyant sur trois composantes :

- Une composante inflation prévisionnelle reflétée par l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France en septembre 2022 pour l'HDS 2024 (laquelle s'établit à +2,7%), et en juin A-1 au titre de la prévision d'évolution de l'inflation pour l'année A pour les HDS 2025 et 2026 ;
- Un terme fixe visant à accélérer la couverture du coût complet du réseau :

Segment	HDS 2024	HDS 2025	HDS 2026
Activité voyageur conventionné	+5.3%	+4.3%	+3.1%
Activité voyageur non conventionné	+4.9%	+0.8%	/
Activité Fret	/	/	/

- Un rattrapage de l'écart d'inflation, à la hausse comme à la baisse, entre l'inflation prévisionnelle intégrée dans les barèmes et l'inflation réellement constatée sur la période 2024-2026, applicable à l'ensemble des activités (voyageur conventionné / voyageur non conventionné / Fret). Ainsi, l'écart d'inflation constaté sur l'HDS 2024 sera répercuté dans les barèmes de l'HDS 2026. Les

écarts d'inflation constatés sur les HDS 2025 et 2026 seront, quant à eux, répercutés sur le cycle tarifaire suivant en 2027-2029.

Ainsi, pour l'HDS 2024, l'évolution tarifaire proposée est la suivante :

	2024
Trains voyageur conventionné	+8%
Trains voyageur non conventionné	+7,6%
Trains de Fret	+2.7%

1.3 Tarification des redevances particulières

Aucune Redevance Particulière nouvelle n'est introduite. Il est proposé que les Redevances Particulières existantes suivent l'évolution tarifaire des prestations minimales telle que présentée dans le point ci-dessus.

1.4 Tarification des sillons techniques

Dans la tarification actuelle, les sillons non commerciaux (à savoir les sillons techniques) se voient appliquer la même tarification que les sillons commerciaux. Ainsi, ils sont éligibles à la redevance de marché applicable au segment de marché auquel ils se rattachent (uniquement valable pour les activités voyageurs puisque l'activité Fret n'est pas sujette à la redevance de marché).

Dans la mesure où le projet tarifaire 2024-2026 vise à se rapprocher de la capacité contributive du marché aval, il est proposé que ces sillons techniques ne soient plus soumis à la redevance de marché mais uniquement au coût marginal de circulation. En effet, les trains non commerciaux n'ayant pas de voyageurs, leur capacité contributive est moindre que les trains commerciaux.

En contrepartie, les barèmes de redevance de marché applicables désormais uniquement aux sillons commerciaux sont majorés en conséquence afin de neutraliser l'impact financier de la mesure pour SNCF Réseau.

PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – PROJETS DE DRR 2023M-2024

1 Capacité

1.1 Mesures issues de la décision de règlement de différend de l’Autorité de régulation des transport n°2022-059

Pour répondre aux injonctions formulées par l’ART dans sa décision n°2022-059, deux précisions sont apportées dans les projets de DRR 2023M et 2024 :

- le délai de réponse maximal de sept jour calendaires s’applique, dès l’HDS 2023, à l’ensemble des demandes ponctuelles de sillons individuels en phase d’adaptation, qu’elles soient de création ou de modification. Cette évolution figure au point 4.2.3.2 des projets de DRR 2023 M et 2024.
- la définition de la notion de sillon-jour lié est précisée et étendue à une succession de sillons permettant au client de répondre à un ou plusieurs contrat(s) commercial(aux) sur une période de 72 heures au maximum (et non plus seulement un aller/ retour d’un sillon sur la même origine/ destination). Cette évolution figure à l’article 20.1 bis des conditions générales du contrat d’utilisation de l’infrastructure du réseau ferré national de l’horaire de service 2024 (annexe 3.1 du DRR)

2 Infrastructure

2.1 Accessibilité

A la suite de la parution du décret n°2022-976 du 1^{er} juillet 2022, des précisions sont apportées dans les projets de DRR 2023M et 2024 sur les missions de SNCF Réseau en matière de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (point 1.1 des projets de DRR 2023 M et 2024).

2.2 Visite des installations de ligne ou déplacements d’agents pour les besoins de service

L’article 6.5.7 des projets de DRR 2023M et 2024 indique qu’afin de faciliter la réalisation des tournées techniques pour vérifications de la ligne ou l’acheminement sur une zone d’un agent qualifié lors d’un évènement s’opposant à la circulation des trains, les entreprises ferroviaires doivent accueillir les agents qualifiés appartenant à SNCF Réseau ou un autre GI en mission.

Cette précision concernant les agents d’un autre GI en mission a été également ajoutée dans l’annexe 3.1, décrivant les conditions générales du contrat d’utilisation de l’infrastructure du réseau ferré national (pour mettre en cohérence cette annexe et le point 6.5.7 du DRR)