

Paris, le 13 octobre 2017

L'Arafer rappelle le caractère nécessairement exceptionnel des dispositions du décret relatif à la tarification 2018 de SNCF Réseau

Lors d'une rencontre avec Elisabeth Borne, le 9 octobre, le président de l'Arafer a appelé l'attention de la ministre chargée des transports sur le fait que le décret du 7 septembre dernier, qui autorise SNCF Réseau à reconduire le niveau de ses péages pour l'horaire de service 2018, malgré l'avis défavorable du régulateur, ne saurait en aucun cas constituer une modalité habituelle de validation des tarifs.

Chargée de valider chaque année la tarification envisagée par SNCF Réseau, l'Arafer a rendu début 2017 un [avis défavorable](#) sur le montant des péages ferroviaires pour l'horaire de service 2018. Le barème des péages envisagé ne répond pas aux exigences des réglementations européenne et nationale, et méconnaît les engagements pris par le gestionnaire d'infrastructure de réformer sa tarification pour se mettre en conformité.

Le décret du 7 septembre 2017 prévoit qu'en l'absence d'avis favorable de l'Arafer, SNCF Réseau peut reconduire la dernière tarification appliquée, en actualisant les barèmes des péages selon les évolutions prévues au contrat de performance, conclu en avril dernier entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure.

Dans le courrier qu'il a remis le 9 octobre à la ministre des transports, Bernard Roman a souligné qu'il ne pouvait s'agir que d'une mesure exceptionnelle, destinée à permettre à SNCF Réseau d'achever la refonte approfondie de sa tarification entamée il y a plus de deux ans en concertation avec l'Arafer. Le dispositif ne doit pas priver d'effet l'avis conforme de l'Autorité sur les tarifs et doit rester limité au seul horaire de service 2018. Il doit en outre avoir pour contrepartie un effort redoublé de SNCF Réseau à réviser sa tarification.

Bernard Roman a également rappelé que l'Arafer restait opposée à toute indexation des péages ferroviaires sur la base du contrat de performance, conduisant à des augmentations déconnectées des principes tarifaires applicables. Les orientations tarifaires de ce contrat étant exclusivement dictées par des considérations budgétaires, la soutenabilité des augmentations prévues n'a jamais été établie. Dans un contexte de concurrence entre les modes de transport, elles risquent d'avoir de fortes répercussions sur la croissance des trafics ferroviaires, et donc sur les recettes de SNCF Réseau.

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.