

Paris, le 21 juin 2018

L'Arafer valide la refonte des redevances d'infrastructure proposée par SNCF Réseau pour 2019

Dans son avis du 11 juin 2018, l'Arafer valide les tarifs des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a été saisie, pour avis conforme, le 15 mars 2018, de la dernière version des tarifs du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2019.

En premier lieu, l'Autorité prend acte de la publication, le 7 juin 2018, du décret n° 2018-462, modifiant le décret n° 97-446 du 5 mai 1997, qui rend possible la validation par l'Autorité de la refonte tarifaire engagée par SNCF Réseau. Ce décret, qui intègre certaines des préconisations qu'elle avait formulées dans son avis n° 2018-010 du 19 février 2018 constitue, à la date du présent avis, le nouveau cadre réglementaire applicable en matière d'établissement par SNCF Réseau des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national.

En deuxième lieu, l'Autorité souligne que le DRR 2019 publié par SNCF Réseau constitue une étape importante en vue notamment de la prochaine ouverture à la concurrence du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs. Il prévoit plusieurs évolutions significatives qui procèdent d'une réforme majeure des conditions tarifaires d'accès au réseau.

Cette réforme propose une importante simplification de l'architecture de la tarification. Outre qu'elle améliore significativement la transparence, la lisibilité et la prévisibilité des tarifs pour l'ensemble des entreprises ferroviaires, la nouvelle structure proposée facilite la mise en œuvre de futures révisions tarifaires.

La révision de la redevance de circulation assise sur le coût directement imputable marque une avancée substantielle eu égard à la qualité du signal prix qui lui est désormais associée. Les travaux engagés par SNCF Réseau ont permis de fiabiliser et d'actualiser les estimations précédentes du coût directement imputable aux circulations et ont conduit à une baisse significative du niveau estimé de ces coûts, de plus de 500 M€. La révision du coût directement imputable s'accompagne en outre de deux autres modifications structurelles qui améliorent sensiblement le lien entre les redevances et la réalité des coûts supportés par SNCF Réseau pour chaque circulation de trains :

- l'introduction d'une tarification en fonction de la tonne.kilomètre (pour 80 % des coûts directs) pour la facturation de la redevance de circulation ;

- un montant kilométrique de la redevance de circulation différencié selon qu'il s'agit des lignes du réseau structurant (pour lesquelles est inclus un coût direct de renouvellement) ou des lignes du réseau capillaire (pour lesquelles le coût direct de renouvellement n'est pas inclus).

S'agissant des majorations applicables aux activités voyageurs, SNCF Réseau propose d'introduire plusieurs changements. Pour les services internationaux, SNCF Réseau adopte une définition des segments de marché par axe géographique. Pour les segments de marché des activités non conventionnées de transport domestique de voyageurs, un découpage proche de l'organisation industrielle du marché aval a été retenu, le niveau de majoration associé à chacun des segments restant déterminé de manière à respecter les équilibres économiques existants par axe. Pour les activités conventionnées, un tarif linéaire par région est proposé pour chacune des redevances de marché (en remplacement de la redevance de réservation), la redevance d'accès restant inchangée.

Pour ce qui concerne les services de transport de fret, SNCF Réseau prévoit de mettre en œuvre une tarification par classe de tonnage, en supprimant la redevance de réservation. Le projet de réforme présenté introduit ainsi le principe d'une tarification au tonnage mais instaure, plutôt qu'une redevance uniforme à la tonne, une tarification kilométrique différenciée par classe de tonnage. Ce schéma tarifaire permet notamment, au sein d'une même classe de tonnage, de maintenir les incitations à la massification des trains tout en autorisant l'Etat à différencier le montant de sa compensation en fonction du poids des convois.

En synthèse, l'Autorité estime que ce projet marque une avancée décisive par rapport au système tarifaire jusqu'alors en vigueur, en offrant une amélioration forte du signal prix pour les acteurs fret et voyageurs, dans le respect des principes généraux de la tarification imposés par la réglementation. Elle se félicite ainsi de ce projet de réforme qu'elle avait notamment appelé de ses vœux dans son avis n° 2015-004 du 3 février 2015. Cette refonte, constitue un fondement permettant d'assurer la mise en œuvre effective des révisions tarifaires à venir, nécessaires pour répondre aux enjeux de l'ouverture à la concurrence des activités domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. S'agissant, par exemple, des majorations applicables aux trains nationaux aptes à la grande vitesse, la réforme proposée par SNCF Réseau relève d'une approche proportionnée aux spécificités du marché aval et, en particulier, à sa nature monopolistique. A l'évidence, l'ouverture du marché à la concurrence impliquera de réexaminer la soutenabilité des majorations tarifaires et de revoir les modalités par lesquelles elles sont perçues par SNCF Réseau pour les prochains horaires de service.

- [Consulter l'avis publié le 21 juin 2018](#)

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.