

Paris, le 22 février 2019

## Avis de l'Autorité sur la tarification du réseau ferré national et autres conditions d'accès au réseau pour 2020

**Le 7 février 2019, l'Autorité a approuvé à quelques réserves près les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national proposées par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2020, tout en rappelant à SNCF Réseau l'impérieuse nécessité de faire évoluer significativement les conditions non tarifaires et tarifaires d'accès au réseau ferré national pour l'horaire de service 2021, horaire de service de l'ouverture à la concurrence du marché des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs.**

### UNE REFONTE DE LA TARIFICATION DE L'ACCES AU RESEAU FERRE A POURSUIVRE

#### Le document de référence du réseau pour 2020 : un document de transition

Le document de référence du réseau (DRR) publié par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2019 a marqué une première étape importante pour la refonte de la tarification des péages d'accès au réseau ferré. Cette première étape a conduit à simplifier la grille tarifaire et à améliorer les signaux économiques envoyés aux entreprises ferroviaires (révision du coût directement imputable, simplification significative de la grille des majorations tarifaires applicables aux activités voyageurs, introduction de la tarification au tonnage pour la redevance de circulation).

La structure tarifaire, figurant dans le projet de DRR pour l'horaire de service 2020, s'inscrit dans le cadre d'un horaire de service de transition, avant l'ouverture à la concurrence effective du marché des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, et reprend les avancées du DRR pour l'horaire de service 2019.

Pour l'horaire de service 2021, une deuxième étape de la refonte tarifaire doit être mise en œuvre afin notamment que la couverture des coûts fixes prenne mieux en compte la soutenabilité des majorations tarifaires, en particulier pour les nouveaux entrants sur les marchés des services de transport de voyageurs non-conventionnés, et que la saturation soit traitée par un dispositif tarifaire et non tarifaire.

L'Autorité a approuvé les tarifs des péages du DRR pour l'horaire de 2020, à quelques réserves près

L'Autorité a validé les évolutions tarifaires applicables aux services de transport de voyageurs non conventionnés et aux services de transport ferroviaire de fret, entre les horaires de service 2019 et 2020, en particulier dans la mesure où elles n'excèdent pas l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), soit + 1,8 %.

S'agissant des services de transport de voyageurs conventionnés (TER, Transilien et trains d'équilibre du territoire), l'Autorité a validé l'ensemble des tarifs 2020, à l'exception des majorations tarifaires payées par les autorités organisatrices de transport régionales, dont l'évolution proposée par SNCF Réseau est supérieure à l'IPCH (+ 2,4 % pour les activités conventionnées). Pour ces dernières, l'Autorité a validé une évolution à hauteur de l'IPCH entre les horaires de service 2019 et 2020, dans la mesure où la soutenabilité de l'évolution des majorations tarifaires proposée n'était pas établie. En effet, d'une part, les Régions ne sont pas signataires du contrat de performance 2017-2026 qui lie l'Etat et SNCF Réseau sur des trajectoires de redevances et, d'autre part, le budget de fonctionnement des Régions dans lequel elles puisent pour payer ces majorations est plafonné à + 1,2 % par l'Etat, sur la même période.

## UNE ADAPTATION NECESSAIRE DES CONDITIONS NON TARIFAIRES DE L'ACCES AU RESEAU FERRE EN VUE DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU MARCHE DES SERVICES DOMESTIQUES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

De la nécessité de plus de transparence, de prévisibilité et de lisibilité des règles d'accès au réseau ferré

Les conditions techniques et opérationnelles d'accès au réseau constituent un processus long et complexe depuis la planification des capacités jusqu'à la gestion effective des circulations ferroviaires, en passant par la structuration, la construction et l'adaptation de l'horaire de service, les modalités d'admissions des matériels roulants sur le réseau ou la gestion des capacités du réseau mobilisées pour réaliser des travaux.

A l'aube de l'ouverture complète du marché des services de transport ferroviaire à la concurrence, qui interviendra dans le cadre du prochain DRR pour l'horaire de service 2021, l'Autorité appelle à ce que les conditions non tarifaires d'accès au réseau ne constituent pas des barrières techniques à l'entrée. Il s'agit notamment de renforcer la transparence, la prévisibilité et la lisibilité des processus et des règles qui s'appliquent aux entreprises ferroviaires.

Une incitation forte à progresser rapidement : ouverture de deux procédures en manquement

Afin de favoriser la mise en œuvre d'avancées significatives, l'Autorité a également pris la décision, le 7 février 2019, d'ouvrir deux procédures en manquement s'agissant des sujets majeurs à traiter en vue de cette ouverture à la concurrence :

*Une procédure en manquement pour non-exécution de la décision de 2014 de l'Autorité relative à la gestion des capacités travaux*

Cette décision n° 2014-022 du 18 novembre 2014 homologuée par le ministre chargé des Transports prévoyait notamment la mise en place de la libération anticipée des capacités pour les circulations commerciales, à J-40, dès lors que les capacités réellement requises par les travaux sont stabilisées, en lieu et place du J-7 pratiqué aujourd'hui.

*Une procédure en manquement portant sur le cycle d'attribution de capacité, de la structuration jusqu'à la construction.*

Cette procédure vise un ensemble de pratiques et de règles spécifiques, notamment la gestion de capacités au stade de la pré-construction, la coordination des demandes de sillons en conflit et la gestion de la saturation.

- [Lire l'avis de l'Autorité relatif au Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020](#)
- [Lire l'avis de l'Autorité relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020](#)

#### **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.