

Paris, le 3 mars 2016

Péages ferroviaires : avis non conforme de l'Arafer sur les tarifs 2017 des services de transports de voyageurs

Chargée de valider les tarifs des péages ferroviaires fixés par SNCF Réseau dans son document de référence du réseau (DRR), l'Arafer a émis un avis défavorable sur le niveau des redevances envisagées en 2017¹ pour les trains de voyageurs. Cet avis est juridiquement contraignant.

Alors que SNCF Réseau se trouve engagé dans la refonte de sa tarification à l'horizon 2018, [à la demande du régulateur](#) pour se mettre en conformité avec les règles européennes, l'exercice 2017 devrait donc être une année de transition. Le gestionnaire d'infrastructure devrait en rester à une actualisation du barème tarifaire existant, ou se limiter aux seuls ajouts indispensables (par exemple, la tarification des nouvelles sections des LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique).

Or, SNCF Réseau a décidé de geler globalement l'évolution des redevances et de ne pas répercuter la baisse de l'indice ferroviaire de 1,2% sur les tarifs des péages afin de préserver son niveau de recettes en 2017. Ce qui majore les péages d'environ 50 millions d'euros par rapport à ce qui aurait dû résulter de l'application des orientations tarifaires pluriannuelles.

L'Arafer estime cette décision arbitraire et non conforme aux principes tarifaires prévus par la réglementation. L'Autorité juge l'engagement pris par SNCF Réseau de répercuter la baisse prévue en 2018 peu crédible au regard de la refonte tarifaire prévue à cette même date. Elle décide par conséquent de ne pas valider le niveau des péages des services de transport de voyageurs pour 2017.

Les péages proposés par SNCF Réseau pour les services de fret (+2,4% par rapport à 2016) fait l'objet des mêmes réserves que celles émises en 2015. Sans s'y opposer par principe, le régulateur constate à nouveau l'absence de confirmation de l'engagement financier de l'Etat pour s'assurer du respect de l'obligation du coût direct (le coût d'utilisation du réseau ferré) prévue par la directive européenne, en faisant la somme des subventions et des péages versés par les entreprises ferroviaires. L'Autorité regrette l'absence de contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau prévu par la réforme ferroviaire et constate que l'équilibre économique des entreprises ferroviaires de fret souffre de ce manque de visibilité pluriannuelle.

AVIS SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES D'ACCÈS AU RÉSEAU

L'Arafer vient également de publier un avis favorable sur les conditions techniques d'accès au réseau proposées par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2017. Elle invite cependant le gestionnaire d'infrastructure à améliorer les règles d'accès au réseau, en particulier la qualité des sillons proposés à la vente, en réduisant les délais de réponse pour permettre aux entreprises

¹ Le DRR est publié chaque année par SNCF Réseau, un an avant son entrée en vigueur : le présent avis de l'Arafer porte donc sur le document de référence applicable en 2017.

ferroviaires d'organiser leurs circulations. Le régulateur rappelle l'enjeu d'une maîtrise accrue de l'organisation des travaux sur le réseau et de leur impact sur les capacités ferroviaires.

Enfin, l'Arafer constate que certaines sections du réseau ferré souffrent de contraintes de rareté ([le récent différend entre la région Rhône-Alpes et SNCF Réseau](#) en est l'exemple) et invite SNCF Réseau à utiliser la « procédure de déclaration de saturation ». Cet outil permettrait d'assurer une plus grande transparence dans l'allocation des sillons, de mieux orienter les investissements sur les zones en tension et de procurer, le cas échéant, des redevances spécifiques supplémentaires sur ces zones. Un potentiel de recettes qui n'est pas à négliger au vu de la situation financière de SNCF Réseau.

- [consulter l'avis conforme de l'Arafer sur les conditions tarifaires du DRR 2017](#)
- [consulter l'avis motivé de l'Arafer sur les conditions techniques du DRR 2017](#)
- [les recommandations de l'Arafer relatives à la refonte tarifaire de SNCF Réseau](#)

Qu'est-ce que le DRR ?

Le document de référence du réseau (DRR) établi par SNCF Réseau est essentiel pour les entreprises ferroviaires et les candidats à l'accès au réseau ferré (autorités organisatrices de transport, opérateurs de transport combiné, ports, etc.) puisqu'il détaille l'ensemble des renseignements techniques, contractuels et tarifaires pour faire circuler des trains sur le réseau ferré national.

Chaque année, dans le cadre de son avis sur le DRR, l'Arafer rend un avis juridiquement contraignant sur la tarification des "prestations minimales" facturées par SNCF Réseau. Ces prestations regroupent l'ensemble des services rendus par le gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés. En 2017, le montant des péages ferroviaires devrait représenter environ 5,5 milliards d'euros.

À 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), présidée par Pierre Cardo. 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.