Autorité de régulation des transports

Liberté • Égalité • Fraternité
République Française

Communiqué de presse

Paris, le 19 février 2021

L'ART publie deux avis conformes sur la tarification des prestations minimales de SNCF Réseau applicable aux services conventionnés pour les horaires de service 2020, 2022 et 2023

Les analyses de l'ART s'inscrivent dans le cadre méthodologique d'appréciation de la soutenabilité précisé par le Conseil d'État[1] et tiennent compte des éléments fournis par SNCF Réseau et les autorités organisatrices de transports (AOT) régionales. L'analyse de la soutenabilité des majorations tarifaires doit, dans l'absolu, être fondée sur une analyse économique effectuée au regard de la demande optimale de transport conventionné.

L'AUTORITE CONFIRME SON AVIS A HAUTEUR D'UNE EVOLUTION DE +1,8% DU MONTANT DES REDEVANCES D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE ACQUITTEES PAR LES AOT REGIONALES POUR L'HORAIRE DE SERVICE 2020

L'ART a procédé à un nouvel examen du projet de tarification relative aux majorations acquittées par les services conventionnés, proposé par SNCF Réseau, pour l'horaire de service 2020, à la suite de la décision du Conseil d'État du 27 novembre 2020 annulant partiellement l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019 et l'enjoignant de réexaminer, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision, les redevances applicables aux services conventionnés de transport, hors celles acquittées par l'État.

Les travaux d'instruction conduits dans le cadre de ce réexamen, réalisé dans les conditions de fait et de droit ayant présidé à l'examen initial de l'Autorité (en décembre 2018), font ressortir l'existence d'un risque qu'une hausse des majorations, conforme à la chronique d'indexation des redevances prévue par le contrat de performance 2017-2026, conduise les AOT régionales à prendre des décisions susceptibles d'affecter sensiblement, sur la durée des contrats de service public, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les services conventionnés qu'elles pilotent.

[1] **Décision n°431748 du Conseil d'État du 27 novembre 2020** annulant partiellement l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019 et enjoignant à l'ART de réexaminer, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision, les redevances applicables aux services conventionnés de transport, hors celles acquittées par l'État.

Dans la mesure où tout risque de non-soutenabilité des hausses des majorations tarifaires, telles que prévues par SNCF Réseau dans le document de référence du réseau (DRR) 2020 publié en décembre 2018, ne peut être écarté, l'Autorité a confirmé son avis favorable à hauteur d'une évolution de +1,8 % du montant des redevances acquittées par les AOT régionales.

L'AUTORITE VALIDE LES EVOLUTIONS DES MAJORATIONS TARIFAIRES APPLICABLES AUX SERVICES CONVENTIONNES PROPOSEES PAR SNCF RESEAU POUR LES HORAIRES DE SERVICE 2022 ET 2023

Le 11 décembre 2020, SNCF Réseau a publié le DRR 2022. Ce dernier établit, pour les redevances relatives aux services conventionnés, en dehors de celles acquittées par l'État, le projet de tarification pour les horaires de service 2022 et 2023, à la suite des deux avis défavorables de l'Autorité du 6 février 2020 et du 30 juillet 2020[2].

Les travaux d'instruction conduits dans le cadre de cette troisième proposition de SNCF Réseau relative aux majorations acquittées par les AOT régionales pour les horaires de service 2022 et 2023 ont mis en exergue le fait que les conditions nécessaires et suffisantes étaient remplies pour permettre à l'Autorité d'émettre un avis favorable sur ces redevances, à savoir :

- la modération des taux d'indexation des redevances applicables aux services conventionnés pour les horaires de service 2022 (+ 2,2 %) et 2023 (+ 2,4 %), au regard des taux d'indexation issus du contrat de performance 2017-2026 (+3,2 % et +3,4 %, respectivement), proposés par SNCF Réseau dans ses saisines du 13 décembre 2020 et du 5 juin 2020 ;

- le constat que, sur la période du cycle tarifaire 2021-2023 ou sur la période 2020-2023, les taux d'indexation appliqués pour les horaires de service 2020 (+ 1,8 %) et 2021 (+ 0,5 %[3]) et prévus pour les horaires de service 2022 (+ 2,2 %) et 2023 (+ 2,4 %) s'écartent durablement des taux d'indexations prévus par le contrat de performance ;

- l'atténuation importante du risque de non-soutenabilité des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés par rapport aux deux précédents projets de tarification de SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2021-2023 ;

- les engagements formels et motivés de SNCF Réseau de conduire des travaux permettant d'avancer sur tous les sujets objets de recommandations de la part de l'Autorité, en vue du prochain cycle tarifaire 2024-2026.

[2] Avis n° 2020-016 du 6 février 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 (saisine du 13 décembre 2019) et avis n° 2020-049 du 30 juillet 2020 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 (saisine du 5 juin 2020).

[3] En l'absence d'avis favorable de l'Autorité trois mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service 2021, SNCF Réseau était tenue de déterminer et de publier, s'agissant des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés, une tarification sur la base de la dernière tarification ayant fait l'objet d'un avis favorable de l'Autorité, sans excéder l'évolution prévue de l'indice des prix à la consommation au cours de l'année suivant l'horaire de service de cette tarification. Il a ainsi publié, le 10 septembre 2020, pour le seul horaire de service 2021, le barème exécutoire, au titre de l'horaire de service 2020, des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés indexées de + 0,5 % entre 2020 et 2021.

Dans ces conditions, l'Autorité a estimé que les indexations globales des redevances applicables aux services conventionnés de transport ferroviaire (hors ceux conventionnés par l'État), projetées par SNCF Réseau pour les horaires de service 2022 et 2023, n'apparaissaient pas de nature à remettre en cause l'équilibre économique des contrats de service public conclus par les AOT et à affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure pour chaque AOT.

Lire les avis :

- **Avis n° 2021-009 du 9 février 2021**

relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2022 et 2023 (saisine du 11 décembre 2020)

- **Avis n° 2021-004 du 28 janvier 2021**

relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020 (nouvel examen à la suite de la décision du Conseil d'État du 27 novembre 2020)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

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 n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi 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), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1er octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq[4] membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

[4] La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).