

## *Discours de présentation du rapport annuel 2012*

*Lundi 27 mai 2013*

Mesdames et Messieurs,

C'est avec grand plaisir que je vous accueille aujourd'hui, au nom de l'ensemble des membres du collège et des services de l'Autorité, pour la présentation du 2<sup>ème</sup> rapport annuel de notre Autorité.

Je me dois avant de vous présenter nos travaux 2012 de remercier les membres du collège, ici présents, qui me font l'honneur et le plaisir de m'accompagner dans la construction, encore récente, d'une régulation ferroviaire.

Le collège, instance de décision de l'Autorité a été renouvelé l'an passé avec la fin des mandats de Jacques Bernot et Jean Puech et la disparition de Claude MARTINAND à qui l'ensemble de l'Autorité rend hommage pour son apport irremplaçable à nos travaux.

Nous avons, depuis juillet dernier, le plaisir d'avoir parmi nous Anne BOLLIET, Jean-François BENARD et Michel SAVY qui ont rejoint les membres de la première heure, Dominique BUREAU, Henri LAMOTTE et Daniel TARDY. Je salue ici la disponibilité et l'expertise de chacun qui sont précieuses pour l'établissement de nos avis et décisions.

Je ne saurai oublier et me dois de saluer les efforts quotidiens des services de l'Autorité qui sous l'égide de notre Secrétaire général, Michel VERMEULEN, permettent au collège de mener ses travaux.

Avant de vous présenter notre activité 2012, je souhaite rappeler en quelques mots, les principales missions du régulateur.

Celle qui vient d'abord à l'esprit, c'est de veiller à un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferroviaire et aux prestations associées pour les différentes entreprises intervenant dans les secteurs ouverts à la concurrence, le fret et les services internationaux de voyageurs.

Pourtant ce n'est pas là l'essentiel de notre activité. La loi nous assigne une mission beaucoup plus large : contribuer au bon fonctionnement du transport ferroviaire, au bénéfice de tous, les activités de service public comme les activités concurrentielles.

[Texte]

Cette mission de régulation s'exerce en particulier vis-à-vis du monopole naturel détenu par le gestionnaire d'infrastructures RFF et de son gestionnaire d'infrastructure délégué la SNCF, avec deux préoccupations constantes :

- la performance industrielle du GI notamment en matière d'allocation de capacité ;
- la maîtrise des coûts du GI notamment en matière d'entretien du réseau.

Avant d'entrer dans la présentation des travaux de l'Autorité, nous avons souhaité faire figurer, pour la 1<sup>ère</sup> fois, quelques chiffres de l'activité ferroviaire en 2012 en lien avec celles des autres modes de transport.

Ces chiffres 2012 reflètent un contexte économique hexagonal déprimé et en fin d'année, quasi récessif.

C'est patent pour le transport de marchandises mais plus contrasté pour le transport des voyageurs.

- Pour le transport de marchandises, tous modes confondus, la baisse est de 4,4% en t.km. Elle touche d'abord le transport national.
- Le fret ferroviaire connaît une situation contrastée. Le transport national, qui représente près de 70% des t.km, chute de près de 14%. Le trafic international lui croît de près de 17%. Au final, il est remarquable que la part modale ferroviaire se maintienne avec 9,4 % des t.km, confirmant le rebond constaté en 2011.

Côté transport de voyageurs,

- La croissance du transport de voyageurs, tous modes confondus, se limite à +0,3% contre + 0,8% en 2011.
- Le ferroviaire du « quotidien » poursuit sa croissance tant pour les TER (+ 5,5%) que pour les franciliens (+1,9%)
- Pour les TGV, le nombre de voyageurs.km reste stable grâce aux lignes européennes (+3,9%) mais stagne sur les lignes nationales.
- Au final, la part modale du ferroviaire s'élève à 10,6%

[Texte]

### Côté réseau ferroviaire

- La poursuite des travaux de maintenance et de renouvellement de l'ordre de 1000 km/an, si elle est encourageante, reste en deçà du « scénario optimisé » de l'audit RIVIER.

J'en arrive à nos travaux de l'année 2012.

Quelques chiffres d'abord :

- Les 35 réunions du collège tenues cette année montrent l'intense activité de notre Autorité,
- Les 22 auditions et les 4 consultations publiques réalisées sont le signe de notre volonté d'être toujours plus à l'écoute des acteurs du chemin de fer.
- Les 4 règlements de différends traités cette année confirment la conflictualité du secteur. Nous en avons réglés 3 en 2011 et 5 sont aujourd'hui en cours d'instruction. A cet égard, il avait été fait appel, pour la première fois d'une décision prise par l'Autorité pour régler un différend. La Cour d'appel de Paris a confirmé en tous points la position du collège, ce qui conforte l'Autorité quant à la qualité de son expertise juridique.

Ces chiffres ne reflètent toutefois pas pleinement l'importance de nos travaux.

Nous sommes en situation d'appropriation permanente de la situation ferroviaire et comme tout jeune régulateur, nous vivons dans une situation d'asymétrie d'informations que nous comblons peu à peu malgré les réticences de l'opérateur historique. Ces informations, longues à collecter, à expertiser et à valider, nous sont indispensables.

Dans ce contexte, nous avons été amenés à intensifier nos relations et nos échanges avec les acteurs ferroviaires, qu'ils soient français ou européens.

Les travaux que nous avons menés avec la Commission européenne et l'ensemble des régulateurs européens permettent une meilleure coordination entre nous, les corridors de fret européens en sont une illustration. Cette relation a été affirmée et précisée par la publication de la directive de décembre 2012 sur l'espace ferroviaire unique européen. Nous aurons d'ailleurs le plaisir de recevoir la Commission et l'ensemble de nos homologues au Mans, en juillet prochain.

Cette démarche est renforcée par le regroupement des régulateurs au sein de l'association IRG-RAIL et ses groupes de travail sur :

- La mise en œuvre des corridors internationaux de fret
- Le développement d'une approche commune pour la surveillance des marchés ferroviaires (95 indicateurs ont été utilisés pour évaluer la situation des marchés ferroviaires)

[Texte]

- L'équilibre des conventions de services public de transport ferroviaire impactées par le cabotage de services internationaux de voyageurs. L'Autorité a lancé une consultation publique sur ce sujet et a recueilli les avis de ses homologues avant de publier une décision .
- Le développement de positions communes sur les propositions législatives et réglementaires européennes.
- Un sujet également essentiel et dont l'animation est menée par l'ARAF, porte sur l'élaboration d'approches communes en matière tarifaire.

Je vais maintenant aborder un sujet essentiel de notre système ferroviaire, je veux parler de l'accès au réseau.

L'Autorité, depuis son premier avis en février 2011 sur le DRR 2012, a souligné les problématiques, formulé ses attentes et ses préconisations pour améliorer le processus d'allocation des sillons.

L'établissement du graphique de circulation, on le sait, subit une contrainte importante par le volume des travaux de maintenance, de renouvellement et de développement du réseau.

L'une des conséquences de cette situation est la procédure de « sillons précaires » procédure introduite par le gestionnaire du réseau, faute de pouvoir bien appréhender l'ensemble des travaux programmés au moment de l'établissement de l'horaire de service.

Cette situation conduit à des difficultés pour affermir les demandes de sillons dans des délais compatibles avec les exigences des entreprises ferroviaires et de leurs clients. Cela fragilise la situation du gestionnaire en cas de différends avec les entreprises ferroviaires.

Le bon usage du réseau est suivi de près par l'Autorité, il doit être en capacité de répondre aux attentes et besoins des entreprises de transport.

Pour y remédier, RFF met en place une politique industrielle afin d'assurer un meilleur équilibre entre les travaux et les besoins des entreprises ferroviaires.

L'Autorité appuie cette démarche, comme elle a encouragé le rapprochement des équipes de RFF et de la direction des circulations, rapprochement enfin réalisé l'année dernière.

Mais les éléments chiffrés, en notre possession, montrent que les progrès sont encore trop lents. Il subsiste un nombre trop important de sillons de dernière minute que doivent demander les entreprises en dernier recours. La non restitution de capacités par les demandeurs doit faire l'objet d'incitations économiques, pour modifier ce type de comportements.

Autre temps fort, des travaux de l'Autorité l'établissement de l'avis sur la tarification des prestations minimales, un avis conforme sur des redevances qui représentent 5,5Mds€.

[Texte]

L'Autorité doit vérifier le respect des règles et des principes de tarification, à savoir :

- La transparence dans l'élaboration et la publication des redevances et leur caractère non-discriminatoire ;
- La possibilité qu'a toute activité de circuler sur le réseau dès lors qu'elle est capable d'acquitter les coûts qui lui sont directement imputables ;
- L'impossibilité de demander à des activités d'acquitter des redevances supérieures à ce que le marché permet : la situation particulière des services internationaux à grand vitesse ayant retenu plus particulièrement l'attention de l'Autorité.

L'Autorité a également souligné, dès ses premiers avis, la nécessité des principes de tarifications pluriannuels, c'est une obligation légale, c'est aussi une réalité que l'on peut constater dans d'autres pays européens.

Sans rentrer dans une énumération exhaustive des observations de l'Autorité à l'occasion de la tarification proposée par RFF pour 2013 :

- Je souhaite d'abord saluer le travail accompli par RFF pour refondre son modèle de coûts qui permet de mettre en correspondance les coûts variables sur chaque section du réseau ; les premiers résultats de la refonte méthodologique engagée par RFF devraient se faire sentir pour l'horaire de service 2014,
- Ensuite, la tarification, face notamment aux coûts de développement de lignes, doit inciter à utiliser au mieux les capacités offertes par le réseau existant. Pour l'Autorité, il est impératif qu'une partie des redevances envoie le signal pertinent sur la rareté des capacités,
- Enfin, l'indexation ferroviaire doit être justifiée et incitative, elle doit prendre en compte les objectifs de productivité figurant dans les conventions de gestion de l'infrastructure.

On parle beaucoup de l'impasse financière du secteur ferroviaire. La réduction des coûts de l'infrastructure est un objectif essentiel. Pour cela, la relation contractuelle entre le gestionnaire d'infrastructures et son délégataire doit comporter des incitations fortes et réciproques, le collègue l'a rappelé, une nouvelle fois, lors de l'examen du DRR 2014.

J'en arrive à la mise en œuvre du décret relatif aux gares de voyageurs qui a nécessité pas moins de 5 avis et décisions du collège de l'Autorité.

Les gares sont des lieux stratégiques, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de voyageurs, internationaux dès aujourd'hui et sans doute en 2019 pour les services nationaux et régionaux. C'est dans cette perspective que l'Autorité a examiné les prestations offertes en gare et la tarification applicable.

[Texte]

La séparation comptable de Gares & Connexions aura mobilisé l'Autorité, pendant près de 2 ans. Son attention a porté en particulier sur les règles d'imputation comptable et sur les relations financières de Gares & Connexions avec les autres branches et activités de la SNCF (la PSEF –plateforme de services aux entreprises ferroviaires-, et fonctions transverses) : impôts internes, dividendes internes, frais financiers.

Au terme de nombreux échanges et d'un très important travail d'audit, l'Autorité a finalement donné son approbation aux règles proposées.

Nous avons également donné notre avis, défavorable celui-là, dans les deux cas, sur le taux d'immobilisation des capitaux de Gares et Connexions et sur le document de référence des gares. Cela a été l'occasion pour l'Autorité d'exprimer les limites du modèle de gestion des gares et de recommander une régulation pluriannuelle par des contrats de performance et des efforts de maîtrise des coûts.

Tout comme les gares, les infrastructures de services telles que les gares de triage ou les terminaux de marchandises sont essentielles aux entreprises ferroviaires et notamment aux nouveaux entrants.

L'Autorité est et sera attentive à ce que les gestionnaires de ces infrastructures soient organisés de façon à assurer leur indépendance et éviter toute gestion discriminatoire de ces installations essentielles au développement de l'activité des transporteurs ferroviaires en matière de fret.

Elle en a déjà eu l'occasion à propos d'un différend portant sur les conditions de fourniture et de facturation du courant de traction sur le réseau ferroviaire.

Pour terminer mon intervention, quelques mots sur la réforme ferroviaire.

Je garde en mémoire les propos de Claude MARTINAND sur les difficultés d'installation de RFF sur la scène ferroviaire, il en a été le premier président. Dans cette année 1997, beaucoup le savaient déjà, cette réforme n'allait pas assez loin, elle n'était pas à la hauteur des enjeux du ferroviaire.

Dans l'agenda ferroviaire qui se présente, je formule le vœu que notre pays établisse une réforme ferroviaire qui garantisse le respect du rôle de chacun et permette le développement des services ferroviaires.

Au-delà des recommandations que l'Autorité peut formuler et publier, l'Autorité est prête à apporter sa contribution et son expertise au Parlement et au gouvernement pour une réforme aboutie de notre système ferroviaire.

Je vous remercie de votre attention.

*Seul le prononcé fait foi*