

Paris, le 27 mars 2018

L'Arafer alimente le débat sur l'ouverture à la concurrence et réaffirme le rôle essentiel de son avis conforme sur la tarification ferroviaire

A la veille de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires de voyageurs en France, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) souhaite alimenter le débat et publie aujourd'hui quatre cahiers de contributions.

L'Arafer souhaite partager ces éléments d'éclairage avec les acteurs du secteur et les pouvoirs publics en vue de la réussite de l'ouverture imminente du marché, au bénéfice des usagers et clients du transport ferroviaire.

A l'occasion de la présentation devant la presse de quatre contributions sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs, le président de l'Arafer, Bernard Roman, a rappelé l'importance du pouvoir d'avis conforme du régulateur sur la tarification ferroviaire.

Cet avis juridiquement contraignant est un outil clé pour que l'Arafer puisse exercer sa mission : valider en amont les tarifs d'accès au réseau ferré afin de garantir que le tarif proposé par SNCF Réseau, entreprise actuellement en monopole, est transparent et équitable, au bénéfice de tous les acteurs du secteur, opérateurs ferroviaires, autorités organisatrices de transport et les usagers.

Ce pouvoir, dont dispose la majorité des autorités de régulation françaises et européennes dans la plupart des secteurs industriels régulés (électricité, télécom, etc.), est la condition d'un développement équilibré du secteur du transport ferroviaire.

Les menaces qui pèsent aujourd'hui sur l'avis conforme de l'Arafer sont incompatibles avec la réussite de l'ouverture à la concurrence du marché de transport de voyageurs.

CONTRIBUTION N° 1 - LES EXPÉRIENCES EUROPÉENNES D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

L'Arafer dresse un panorama des expériences étrangères, en se plaçant plus particulièrement du point de vue des usagers et clients des transports ferroviaires : les voyageurs et les autorités organisatrices de transport. Sont présentés des exemples de solutions mises en place par nos voisins européens, en tentant de dresser un panorama objectif des effets de cette ouverture : effets

sur l'offre, la demande, la qualité de service, les tarifs, la performance des opérateurs historiques et des nouveaux entrants.

- [Télécharger la contribution 1](#)

CONTRIBUTION N°2 - LEVER LES OBSTACLES POUR UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE RÉUSSIE

Quels sont les obstacles susceptibles de compromettre ou de limiter l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs ? Barrières technologiques, réglementaires ou informationnelles, elles peuvent constituer un puissant outil de verrouillage du marché.

Les coûts pour lever ces barrières et les incertitudes qu'elles suscitent sur les opportunités d'entrer sur le marché peuvent conduire à l'échec de l'ouverture à la concurrence. L'Arafer dresse le tableau de ces barrières à l'entrée et les solutions pour les surmonter afin que le « new deal » ferroviaire soit une réussite, au bénéfice des usagers et des clients.

- [Télécharger la contribution 2](#)

CONTRIBUTION N°3 - L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES CONVENTIONNÉS (TER, TRANSILIEN, INTERCITÉS)

Certaines régions manifestent leur intention d'ouvrir au plus vite à la concurrence leurs lignes TER, d'autres expriment leur faible intérêt pour cette ouverture. Dans ce document, l'Arafer souhaite éclairer les acteurs du secteur ferroviaire et les pouvoirs publics sur les règles souvent méconnues, ou mal comprises, appelées à régir très prochainement cette ouverture du marché. D'autant qu'elles relèvent du droit européen et appellent pour certaines une transcription en droit national.

Quelles sont les grandes étapes du calendrier d'ouverture à la concurrence des TER, Transilien et des Intercités ? Quelles sont les recommandations du régulateur pour que le processus de libéralisation des services ferroviaires conventionnés soit effectif, au profit des régions autorités organisatrices de transport, comme des usagers. Réponse dans ce 3^e cahier de contribution.

- [Télécharger la contribution 3](#)

CONTRIBUTION N°4 - L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES COMMERCIAUX

A partir du 1er janvier 2019, les entreprises ferroviaires pourront réserver des créneaux de circulation (« sillons ») à SNCF Réseau pour les services commerciaux (TGV, Eurostar, Thalys, Ouigo par exemple) et disposeront également d'un droit d'accès aux installations de service reliées au réseau ferré (gares, centres de maintenance, stations de distribution de combustible, voies de services, etc.) dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes.

En France, le processus de commande d'un sillon débute près de 2 ans avant la date de circulation effective du train : il sera donc possible pour une entreprise concurrente de SNCF Mobilités de commander des sillons à partir du 1er janvier 2019 pour pouvoir faire circuler ses trains à partir du 12 décembre 2020.

Qu'entend-t-on par services commerciaux ouverts à la concurrence ? Les lignes TGV ne fonctionnent pas toujours à grande vitesse, quand elles ne superposent pas à des liaisons TER ou Intercités sur un même parcours.

Dans sa 4^e contribution, l'Arafer propose une définition des services ferroviaires commerciaux et met en avant les questions clés qu'il faut traiter pour assurer l'ouverture réussie de ces services.

- [Télécharger la contribution 4](#)

Calendrier de l'ouverture à la concurrence

1^{er} janvier 2019 : les entreprises ferroviaires souhaitant commercialiser des lignes nationales à grande vitesse pourront commander des sillons à SNCF Réseau.

12 décembre 2020 (début de l'horaire de service 2021) : ces mêmes entreprises pourront faire circuler leurs trains sur le réseau ferré national. Il n'y aura donc plus de monopole d'Etat pour les lignes à grande vitesse.

3 décembre 2019 : si elles le souhaitent, les autorités organisatrices de transport pourront lancer des appels d'offres pour les services ferroviaires conventionnés : les régions pour les TER et le Transilien, l'Etat pour les Intercités.

25 décembre 2023 : l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés sera obligatoire, sauf exceptions

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. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.