



Belfort,
le - 4 DEC. 2017

Monsieur Pierre RAVIER
Direction du Transport ferroviaire
ARAFER
Tour Montparnasse, 48ème étage
33, Avenue du Maine – BP 48
75755 PARIS CEDEX 15

Pièce jointe : Etude réalisée par l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

Objet : DRR SNCF Réseau 2019

Monsieur,

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée qui regroupe les collectivités financeurs de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône et les acteurs territoriaux concernés par ce projet ferroviaire a pris connaissance et analysé le projet de DRR pour l'horaire de service 2019. Conformément à l'article 27 de la Directive 2012/34/UE du parlement européen et du conseil du 21 novembre 2012, SNCF Réseau a en effet lancé une consultation sur ce nouveau DRR, qui propose une refonte complète de la tarification d'usage des infrastructures.

Dans le cadre de la consultation qui s'est tenue entre le 13 septembre 2017 et le 16 novembre 2017, notre association a participé à la réunion de consultation du 16 octobre 2017. A cette occasion nous avons remis à SNCF Réseau une étude comparative entre le DRR 2019 et le DRR en vigueur. Celle-ci porte sur les services voyageurs longue distance.

Notre étude met en évidence les points suivants :

- Une forte croissance du barème pour les missions radiales Paris-Mulhouse qui utilisent la LGV Rhin-Rhône (soit +23,5% en équivalent HN et +6,4% en équivalent HI pour une US et +38,3% et + 19,1% pour une UM). Il s'agit des plus fortes croissances constatées sur toutes les missions radiales circulant sur les LGV du RFN : les missions radiales circulant sur la LGV Rhin-Rhône seraient les grandes perdantes de la refonte du système de tarification ;
- Un déséquilibre en défaveur de la LGV Rhin-Rhône (par rapport à la LGV Est) pour les missions entre Paris et Mulhouse : la croissance est 56% plus défavorable via la LGV Rhin-Rhône que via la LGV Est entre les DRR 2017 et 2019, alors même que les meilleurs temps de parcours sont assez proches ;
- De fortes croissances de redevances portées par les TGV Paris-Zurich et Lyon-Strasbourg. Ceci est encore plus marqué pour les UM avec la réintroduction de la tarification à la silhouette (en HN les croissances sont de +40% en moyenne pour ces deux relations). La même remarque est à faire pour la relation Marseille-Francfort sous réserve (fort probable cependant) de son affectation au « type 1 » des intersecteurs internationaux.

Après expertise de notre analyse, jugée d'ailleurs juste dans l'application du barème de péages proposé dans le DRR 2019, SNCF Réseau nous a indiqué que notre Association ne pouvait disposer d'éléments de réponse à l'ensemble des points soulevés car elle n'est pas attributaire des sillons qui permettrait d'en faire une analyse complète.

Conformément à l'article 32 de la Directive 2012/34/UE relative aux « Exceptions aux principes de tarification » sur lequel est assise la Redevance de Marché proposée dans le DRR 2019, et conformément à l'avis de l'ARAFER de février 2017, nous souhaiterions pouvoir disposer dans un souci de transparence et d'opposabilité de la démarche :

- de la description exacte de la notion et du contenu des « segments de marché » pour les services voyageurs non conventionnés du DRR 2019 ;
- de l'explication claire du lien à faire entre les segments de marché et l'annexe 6.6. présentant la liste de sections élémentaires du RFN ;
- pour les segments de marché » dénommés « Radial axe Sud-Est BFC », « Radial Suisse » (et plus particulièrement la relation Paris-Zurich), « Intersecteurs domestiques » (et plus particulièrement la relation Lyon-Strasbourg), la démonstration :
 - que les majorations appliquées dans le cadre de la « redevance de marché » sont basées sur des principes « efficaces, transparents et non discriminatoires »,
 - que cette redevance respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires sur lesdits segments.

Il conviendrait de fournir la démarche (données et calculs) qui a conduit à « évaluer la pertinence du taux de rentabilité qui s'ajoute au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire » pour ces segments comme le précisent les textes ;

- de fournir, pour chaque segment de marché de 2019 les hypothèses sous-jacentes de répartition des circulations selon les périodes horaires de 2017 (HC/HI/HN/HP). Cette structuration joue en effet un rôle important dans la comparaison des écarts entre les deux DRR.

Notre étude nous fait craindre :

- que l'équilibre économique du transporteur soit fragilisé, conduisant à freiner le développement des dessertes, voire à les réduire.
- que les choix d'itinéraires soient biaisés et rendus plus favorables via la LGV Est que via la LGV Rhin-Rhône. L'application du DRR 2019 risque aussi de freiner le développement de nouveaux services dans le futur et ne peut aller dans le sens d'inciter à l'usage de la future 2^e phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Je vous remercie de voir comment nos demandes d'éclaircissement peuvent être prises en compte et vous prie, Monsieur, d'accepter mes salutations les meilleures.

Le Secrétaire Général



Paul LESLIE