

Communiqué de presse

Deuxième conférence économique de l'ARAF : « Quels enseignements pour améliorer la performance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ? »

Paris, le 26 mai 2014

Le régulateur ferroviaire doit disposer de toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de ses missions, c'est l'un des impératifs qui a été affirmé lors de la deuxième conférence économique organisée par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) le 26 mai 2014. La question de la collecte de données fiables et comparables par le régulateur est d'autant plus épineuse s'il est confronté à des problèmes d'asymétrie d'information avec le gestionnaire d'infrastructure.

En ouverture de la conférence devant plus de 200 participants - experts européens et professionnels des secteurs de l'énergie, de l'eau et du transport ferroviaire réunis à la Maison de l'Amérique Latine à Paris - Pierre Cardo, président de l'ARAF, a rappelé que « *le régulateur doit savoir fixer les bonnes incitations au gestionnaire d'infrastructure pour être efficace et en faire bénéficier les utilisateurs* ».

Parmi les intervenants, Martin Cave, professeur à l'Imperial College Business School et président adjoint de l'Autorité de la Concurrence du Royaume-Uni, a dressé le bilan de 30 ans d'expérience de la régulation incitative dans les industries de réseau outre-Manche. Il a rappelé que la mission du régulateur est de fixer le cadre incitatif et qu'il doit être doté des pouvoirs d'investigation suffisants pour améliorer la transparence des informations transmises par le gestionnaire d'infrastructure.

A la veille de la discussion devant le Parlement français du projet de loi portant réforme ferroviaire, les propos de ce spécialiste de la concurrence et de la régulation sonnent comme une invitation pour le secteur ferroviaire français à construire son propre modèle.

Richard Price, directeur général du régulateur ferroviaire britannique (ORR) et Cécile George, représentante de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) ont présenté leurs expériences des mécanismes de régulation incitative dans le transport ferré et dans l'énergie. Insistant tous deux sur les difficultés rencontrées par le régulateur pour déterminer l'objectif de performance à fixer au gestionnaire de l'infrastructure. L'ORR estime toutefois avoir contraint Network Rail (le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire britannique) à dégager près de 10 milliards de Livres sterling (15 milliards

d'euros) d'efforts de productivité en 10 ans, grâce aux contrats incitatifs mis en place.

Vincent Rious, économiste spécialisé dans le secteur de l'énergie et conseiller à la Florence School of Regulation, a pour sa part rappelé qu'un mécanisme incitatif réaliste repose sur « *une concordance entre les outils de régulation, les caractéristiques des tâches à réguler et la dotation en ressources des régulateurs* ».

La conférence s'est conclue par une table ronde animée par Dominique Bureau, membre du Collège de l'ARAF, où tous les acteurs (gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, Etat, Commission européenne et universitaires) ont pu mettre en perspective les enjeux pour le secteur ferroviaire français et de son régulateur ; définition d'indicateurs et fixation d'objectifs de performance au gestionnaire d'infrastructure sont nécessaires comme le rappelle Grégoire Marlot de RFF, mais aussi nécessité d'un régulateur « acteur » en lui donnant les pouvoirs pour collecter les données nécessaires. Après avoir mis en avant l'hétérogénéité des compétences des régulateurs en Europe, Thomas Kaufmann a d'ailleurs rappelé que l'obtention de tels pouvoirs, comme c'est déjà le cas outre-Manche, serait la toute première étape pour le secteur ferroviaire français...

Et Dominique Bureau de conclure que « *le bon objectif d'un gestionnaire d'infrastructure n'est pas de mettre à disposition des infrastructures mais de fournir des services pour des consommateurs* ». Et c'est bien dans cet objectif qu'un mode de régulation incitative prend tout son sens.

L'ARAF

Le secteur ferroviaire, comme d'autres industries de réseau, 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.

Elle a pour mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des usagers et des clients des services de transport ferroviaire. Elle veillera notamment à l'accès sans discrimination des entreprises ferroviaires au réseau ferré.

Ses décisions sont prises par un collège de personnalités indépendantes, choisies pour leurs compétences en matière ferroviaire, juridique ou économique.

www.regulation-ferroviaire.fr

Contacts :

Nathalie Arensonas

Responsable de la communication et des relations presse

06 08 74 06 73

Stéphane Boulanger

Directeur adjoint de l'accès au réseau et resp. de l'unité Economie et Tarification

02 43 20 64 82 / 06 47 55 76 81

stephane.boulanger@regulation-ferroviaire.fr