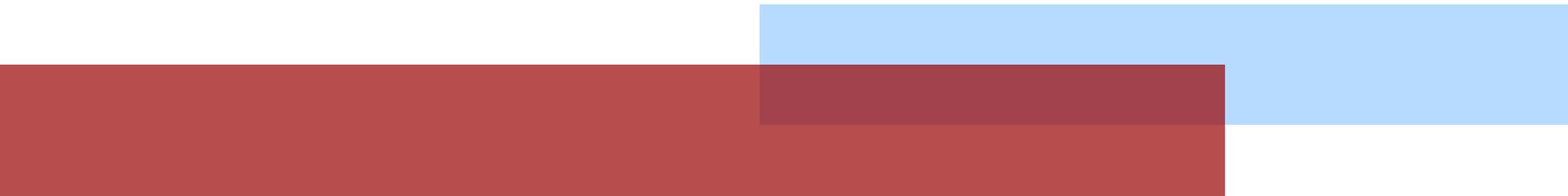


L'intermodalité des transports



Séminaire Nasse



8 décembre 2016

- **Définitions :**
 - Combinaison de plusieurs modes de transport pour un même déplacement
 - « *Capacité des opérateurs de transport à assurer des prestations permettant d'assurer une continuité entre les différents modes de transport et de rendre fluide et prévisible le trajet de l'utilisateur* » (Avis n° 09-A-55) : optimisation de l'articulation des différents modes de transport
 - Autre approche : concurrence intermodale (« plurimodalité »)
- **Besoin croissant pour les passagers et les collectivités qui soulève des nouvelles questions :**
 - Comment délimiter les marchés ?
 - Qu'est-ce que cela change dans l'analyse concurrentielle ?
 - Quel(s) mode(s) de régulation ?

Comment délimiter les marchés ?

- Pas un marché en soi
- Approche différente selon si raisonnement en terme d'OD ou sur marchés pris dans leur globalité
- Concurrence ou complémentarité entre modes ?
- Question ne se résume pas à la question de la concurrence intermodale : même lorsqu'ils sont considérés comme distincts, intermodalité reste une particularité forte qui irradie de nombreux marchés dans le secteur des transports

Intermodalité

Qu'est-ce que cela change dans l'analyse concurrentielle ?

Autorité
de la concurrence



- **Concurrence intermodale et au-delà, conséquences de l'intermodalité, qui « irradie » le fonctionnement de plusieurs marchés connexes : importance de l'articulation entre modes (physique, technique, commerciale ou informationnelle)**
- **Dans ce contexte, le mode ferroviaire est le mode structurant autour desquels les autres modes s'articulent : question des infrastructures et des ressources de monopole**
 - importance des gares, au centre de l'intermodalité, et nécessité d'une séparation plus aboutie de la gestion des gares ([09-A-55](#), [11-A-15](#), [11-A-16](#), [13-A-14](#) et [15-A-01](#)) : la réforme ferroviaire fut à cet égard une occasion manquée
 - précautions à prendre pour les filiales de diversification de la SNCF dans l'accès aux ressources et informations

Intermodalité

Qu'est-ce que cela change dans l'analyse concurrentielle ? (2)

Autorité
de la concurrence

- **Application à l'accès aux ressources du monopole :**
 - **10-DCC-02/ 12-DCC-129, prise de contrôle de Keolis, engagements concernant le transport routier sur :**
 - La conclusion de convention de correspondances garanties
 - La mise à disposition non discriminatoire des horaires prévisionnels et l'accès aux modifications apportées au plan de transport théorique
 - L'accès non discriminatoire aux services (affichage, billettique,...) et espaces en gare
 - **09-D-06/ 14-D-11, engagements concernant les agences de voyages :**
 - Plaintes relatives à une discrimination en faveur de voyages-sncf.com
 - 2009 : engagements relatifs aux conditions d'accès au système de réservation et à certaines fonctionnalités (billet imprimé, promotions de dernière minute)
 - 2014 : engagements relatifs aux conditions de rémunérations des agences, à la confidentialité des demandes des concurrents et à l'utilisation du site sncf.com
 - **15-D-05, engagements concernant le marché de l'assistance technique :**
 - Plainte relative à l'accès de Keolis à des ressources du monopole dans le cadre d'un AO
 - Engagements relatifs à l'absence de groupement entre les filiales de diversification et l'EPIC pour répondre aux AO ainsi qu'à la mise en place d'une procédure transparente et non discriminatoire d'accès aux ressources du monopole

Intermodalité

Quel(s) mode(s) de régulation ?

- **Nécessité d'un régulateur, ce qui est intervenu tardivement dans le transport :**
 - **Classique quand questions d'accès aux infrastructures/ d'asymétrie d'informations**
 - **Nécessité d'autant plus forte :**
 - dans le contexte de la réforme ferroviaire : le système mis en place présente moins de garantie intrinsèque d'indépendance ([13-A-14](#) et [15-A-01](#))
 - lorsque les contrôles en place ne sont pas suffisants ([14-A-05](#) et [14-A-13](#))
 - pour des questions d'intermodalité ([14-A-05](#))
- **Mise en place d'un régulateur multimodal**
 - Evoquée pour le transport aérien ([10-A-04](#) et [16-A-10](#))
 - Effective à l'occasion de la loi Macron pour les autocars ([14-A-05](#)) et les autoroutes ([14-A-13](#)), autour du régulateur existant l'ARAF, notamment pour des raisons :
 - de connexité des sujets, et donc de synergie
 - d'expertise existante sur des sujets proches
- **Etape suivante ?**

Intermodalité

Interventions d'Anne YVRANDE-BILLON
et de Loraine DONNEDIEU DE VABRES-TRANIE

1^{ère} partie : état des lieux de l'intermodalité

- Présentation du fonctionnement des marchés suivis par l'ARAFER et des données à disposition
- Le bilan de l'intermodalité : des besoins croissants face à une pratique décisionnelle fragmentée, et des questions nouvelles (le secteur aérien)

2^{nde} partie : perspectives en termes de régulation de l'intermodalité

- Outils à la disposition de l'ARAFER
- Réflexion prospective : un nécessaire triple décroisement (de la concurrence, de l'information, de la régulation)