

**L'Autorité de régulation
des activités ferroviaires**
garantit l'équité et la transparence
de l'accès au réseau ferré français

Rapport d'activité 2013



Autorité de régulation
des activités ferroviaires



Article L2131-2 du Code des transports

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par l'autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.



Pierre Cardo
président de l'ARAF



L'ARAF a quatre ans et c'est avec un plaisir renouvelé que je présente les travaux de mes équipes. Au fil des ans, l'Autorité poursuit la construction de la régulation ferroviaire, elle étend son champ d'examen du secteur et renforce son expertise.

2013 a ouvert de nouvelles pages de la régulation ferroviaire en France : sur les règles de cabotage, sur les séparations comptables des trains d'équilibre du territoire...

2013 a également été l'occasion de renforcer nos recommandations pour une utilisation plus efficace des infrastructures ferroviaires. Nos avis et règlements de différends contribuent à améliorer l'allocation des sillons et à optimiser l'usage des infrastructures de services. Avec pour unique objectif, rendre le réseau ferré national plus efficace.

L'Autorité a été auditionnée par de nombreux interlocuteurs, parlementaires français et européens, représentants de la Commission européenne. Toutes ces rencontres sont nécessaires pour expliquer nos missions, exprimer nos observations et recommandations, échanger et enrichir nos réflexions sur le paysage ferroviaire.

Le régulateur est également à l'écoute en auditionnant de nombreuses entreprises, experts et représentants des utilisateurs afin de comprendre les préoccupations de tous ces acteurs du système ferroviaire.

C'est cette volonté d'échange qui nous a conduits à organiser une première conférence sur la régulation économique, initiative reconduite en 2014.

De même, je me félicite du travail régulier de notre Autorité avec les autres régulateurs européens ainsi que celui mené avec les représentants de la Commission que nous avons eu le plaisir de recevoir au Mans, en juillet dernier.

L'année 2013 aura également été marquée par le dépôt, au mois d'octobre, du projet de loi portant réforme ferroviaire sur le bureau de l'Assemblée nationale. Le choix politique du gouvernement s'est porté sur une organisation ferroviaire verticale et l'a amené à renforcer le champ des compétences du régulateur.

Dès le dépôt du projet de loi, j'ai fait part de ma surprise à la lecture du texte initial car l'Autorité risquait de perdre l'avis conforme sur la tarification de l'infrastructure. Cette suppression était en contradiction avec la volonté annoncée de renforcer le régulateur. Le travail que nous avons mené avec les parlementaires, dont Gilles Savary, rapporteur de la loi à l'Assemblée nationale et que je remercie particulièrement, a permis de faire entendre nos arguments et d'obtenir de l'Assemblée nationale non seulement le rétablissement de l'avis conforme, mais son extension à l'ensemble des installations ferroviaires. Je remercie également Frédéric Cuvillier, notre ministre des Transports, pour son ouverture sur ce sujet.

Les compétences de l'Autorité ont également été renforcées par des avis simples sur les aspects économiques et financiers, ce qui nous permettra de nous exprimer sur des sujets cruciaux pour l'avenir du ferroviaire. Le tableau serait presque parfait, sans l'arrivée d'un commissaire du gouvernement. Mais il est vrai qu'au pays de Colbert...

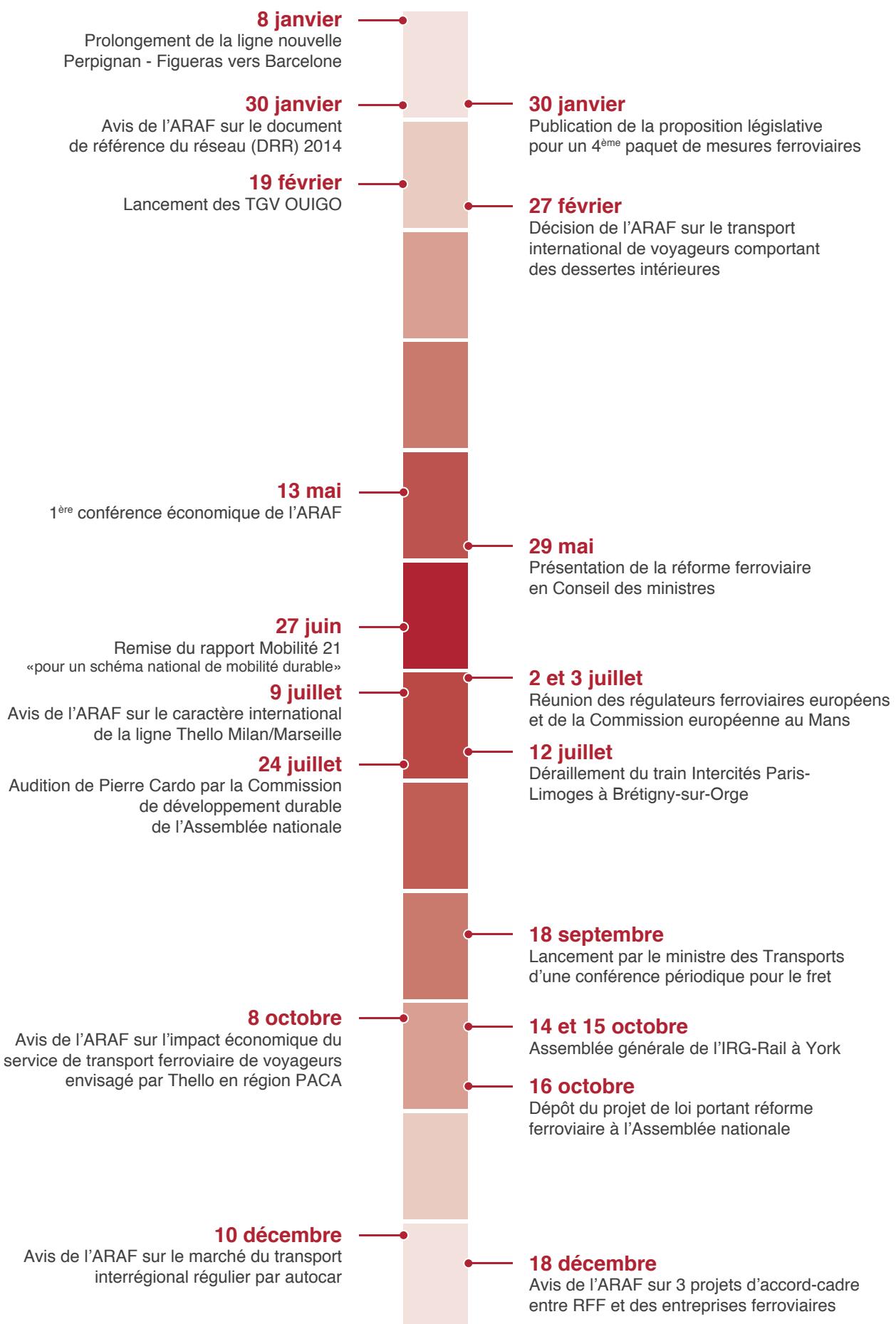
Cet édito est pour moi l'occasion de remercier chaleureusement Dominique Bureau et Henri Lamotte qui quittent le collège de notre Autorité en juillet 2014. Par leur travail et leur compétence, ils ont permis, dès l'installation de notre instance décisionnelle et durant les quatre années de leur mandat, de rendre notre action crédible et efficace.

J'espère que la lecture de ce troisième rapport annuel vous permettra d'appréhender les avis et les décisions de notre Autorité, de mesurer le développement de son expertise et de sa doctrine sur les enjeux du secteur ferroviaire et sa capacité à relever le défi de la concurrence intermodale.

Pierre Cardo
président de l'ARAF

PARTIE 1	
Les missions et le fonctionnement de l'Autorité	06
Ses missions, ses pouvoirs	
Le collège	
Les relations avec les acteurs du secteur ferroviaire	
L'ARAF et l'Union européenne	
La contribution de l'ARAF au débat intellectuel	
PARTIE 2	
Le développement des trafics et de la concurrence	22
Le réseau ferroviaire	
Le transport de marchandises	
Le transport de voyageurs	
PARTIE 3	
L'allocation des sillons	30
Les résultats du processus d'allocation des sillons en 2013	
L'organisation des travaux sur le réseau ferré	
La procédure des sillons précaires	
L'amélioration des systèmes d'information	
Les accords-cadres	
Les règlements de différends entre entreprises ferroviaires et RFF	
PARTIE 4	
Les services de transports de voyageurs	36
Les dessertes de cabotage effectuées à l'occasion d'un service international de voyageurs	
La séparation comptable des services ferroviaires conventionnés	
PARTIE 5	
La tarification de l'infrastructure	40
Les redevances des prestations minimales	
Les observations de l'Autorité sur la tarification proposée par RFF pour l'année 2013	
PARTIE 6	
Les infrastructures de services	44
Les installations de services, sources de conflits entre les gestionnaires et les opérateurs ferroviaires	
L'évolution du cadre réglementaire de l'accès aux infrastructures de services	
PARTIE 7	
Annexes	50
Lexique	
Décision et avis	
Textes ferroviaires	





PARTIE 1

Les missions et le fonctionnement de l'Autorité



L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) est une autorité publique indépendante créée par la loi du 8 décembre 2009 pour veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers, voyageurs ou chargeurs.

Sa mission ? Veiller à ce que les opérateurs ferroviaires accèdent de façon équitable au réseau ferré et aux prestations associées (gares, cours de fret, fourniture d'énergie), mais aussi contribuer à rendre le système ferroviaire plus performant en termes de qualité de service, de sécurité et de coûts.

L'ARAF agit au nom de l'Etat, sous le contrôle du Parlement et du juge. Elle observe les conditions d'accès au réseau ferroviaire national : attribution des créneaux de circulation (sillons) par le gestionnaire d'infrastructure Réseau ferré de France (RFF) aux entreprises ferroviaires ; accès aux prestations de services ; tarifs des péages appliqués par RFF ; respect des règles de la concurrence entre les entreprises déjà présentes sur le marché et les « nouveaux entrants ».

L'ARAF émet des avis sur les dispositions qui encadrent le fonctionnement du secteur. Ses avis portent notamment :

- ✓ sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferré, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire,
- ✓ sur les documents de référence des réseaux (DRR), qui édictent les « règles du jeu » économiques, techniques et administratives pour l'accès au réseau ferré national géré par RFF,
- ✓ sur les redevances d'infrastructure (péages) acquittées par les entreprises ferroviaires pour utiliser le réseau ; ces redevances ne peuvent entrer en vigueur qu'après un avis conforme de l'ARAF,
- ✓ sur la nomination ou la cessation anticipée des fonctions du Directeur de la circulation ferroviaire, assurées au sein de la SNCF, pour le compte de RFF.

L'ARAF règle les différends

Défendre pouvant surgir entre entreprises ferroviaires ou entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures à l'occasion de l'exercice du droit d'accès au réseau et aux prestations associées. L'Autorité doit également émettre un avis sur les décisions de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) qui seraient jugées discriminatoires par un opérateur.

L'ARAF s'assure du caractère international d'un service de transport ferroviaire de voyageurs mis en place entre la France et d'autres pays européens dans le cadre de l'ouverture à la concurrence autorisée depuis décembre 2009. Elle se prononce également sur l'existence d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public résultant d'opérations intérieures de cabotage réalisées à l'occasion d'un service international de voyageurs.

L'ARAF dispose de larges pouvoirs octroyés par la loi pour lui permettre d'assurer pleinement ses missions :

- ✓ des pouvoirs d'investigation étendus, lui permettant d'accéder aux comptes des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires : les agents assermentés de l'Autorité peuvent recueillir des informations, procéder à des enquêtes, des contrôles et des saisies et constater par procès-verbal des infractions entrant dans le champ d'application du régulateur,
- ✓ un pouvoir « réglementaire supplétif » qui permet au régulateur - après homologation par le ministre chargé des transports - de fixer les règles précisant les conditions d'accès au réseau et aux infrastructures de service : gares de voyageurs, cours de fret, voies de service, fourniture d'énergie etc,
- ✓ des pouvoirs de sanction en cas de manquement aux règles d'accès au réseau : le régulateur peut mener des enquêtes et infliger des sanctions, y compris des amendes dont le montant peut atteindre 5% du chiffre d'affaires de l'entreprise. Le produit de ces amendes est reversé à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Il peut aussi restreindre l'accès d'une entreprise ferroviaire sur tout ou partie du réseau, pour un an maximum.

Règlement de différends, comment saisir l'Autorité ?

Qui peut saisir l'ARAF ?

Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire.

Sur quels différends ?

Le différend doit porter sur l'accès au réseau ferré national ou aux lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.

Le code des transports donne une liste, non exhaustive, de 8 sujets sur lesquels peut porter le différend :

- 1 Le contenu du document de référence du réseau
- 2 La procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et les décisions afférentes
- 3 Les conditions particulières
- 4 L'exercice du droit d'accès au réseau et les redevances à acquitter pour l'utilisation du réseau en application de la tarification ferroviaire
- 5 La surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire
- 6 L'exercice du droit d'accès aux infrastructures de services, ainsi que la fourniture et la tarification des prestations
- 7 L'exécution des accords-cadres ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure
- 8 La création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs (cabotage).

Selon quelle forme juridique ?

Le Ministère d'avocat n'est pas obligatoire devant l'ARAF et la procédure est gratuite, afin de rendre sa saisine accessible à toute entreprise.

Le règlement intérieur de l'Autorité (consultable sur son site internet) qui organise les différentes étapes de la procédure prévoit que la saisine est adressée en langue française au siège de l'Autorité, en autant d'exemplaires que de parties plus trois exemplaires, soit par envoi recommandé avec avis de réception ; soit par dépôt contre délivrance d'un récépissé.

La saisine décrit les faits qui sont à l'origine du différend, les moyens invoqués et le contenu précis des demandes.

Le but de la procédure de règlement des différends est de garantir aux parties un « procès équitable », notamment en respectant le principe dit « du contradictoire ».

Le respect de ce principe est contrôlé par la Cour d'Appel de Paris qui annulerait une décision de l'Autorité qui se fonderait sur des éléments non soumis au contradictoire.

Zoom sur...

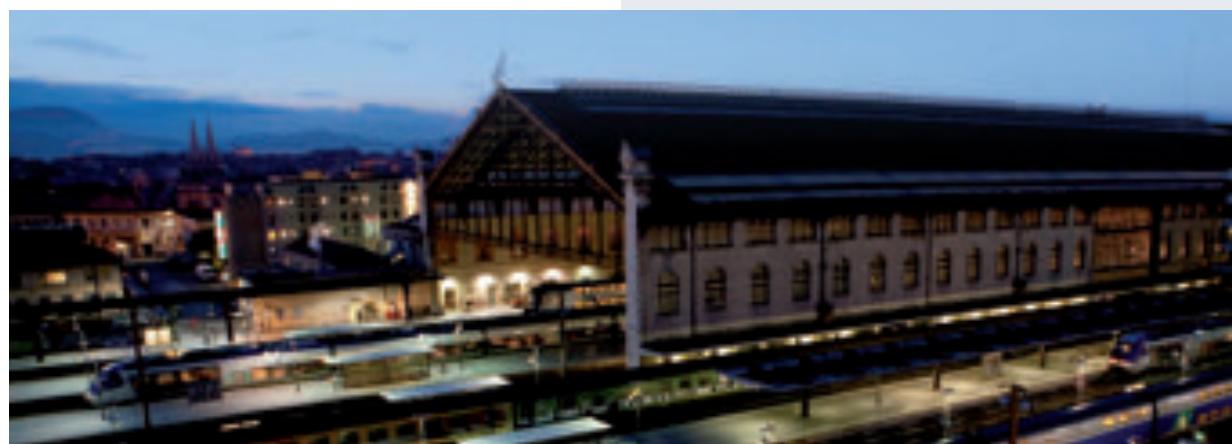
La Cour d'appel a rendu un arrêt le 6 décembre 2012 confirmant la pratique de l'Autorité sur plusieurs points de procédure :

- ✓ l'existence de discussions préalables entre les parties antérieurement à la saisine de l'Autorité en règlement de différend ne constitue pas une condition de recevabilité mais autorise l'ARAF à s'abstenir de faire droit à la demande lorsqu'il apparaît que l'organisation de discussions préalables aurait permis aux parties de résoudre elles-mêmes le contentieux.
- ✓ l'Autorité ne fait pas droit aux demandes de sanctions insérées dans une demande de règlement des différends.
- ✓ à l'occasion du règlement du différend, l'Autorité peut identifier et suggérer des modifications de la réglementation applicable.

Le Greffe de l'Autorité est à la disposition de tout demandeur souhaitant saisir l'ARAF en règlement de différend, afin de lui fournir les informations nécessaires au bon déroulement de la procédure.

Tél. : 02 43 20 64 65

greffe@regulation-ferroviaire.fr





Procédures de sanction, la nécessaire réforme

Comme la plupart des autorités de régulation sectorielle, l'ARAF est dotée d'un pouvoir de sanction :

- ✓ une sanction pécuniaire pouvant atteindre 3% du chiffre d'affaire de l'entreprise, 5% en cas de récidive,
- ✓ ou bien une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an. Sont concernés les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures qui, après mise en demeure du régulateur, ne corrigeraient pas les manquements qui leur sont reprochés.

Pour fixer le cadre juridique de ce pouvoir de sanction de l'ARAF, le législateur s'est largement inspiré des dispositions applicables à l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques et des postes).

Or, par une décision du 5 juillet 2013 rendue à l'occasion d'une question prioritaire de constitutionnalité, le Conseil constitutionnel a estimé que les dispositions législatives relatives au pouvoir de sanction de l'ARCEP n'étaient pas conformes à la Constitution. Les Sages ont considéré que cette procédure induisait une confusion entre les fonctions de poursuite et d'instruction, d'une part, et celles de jugement, d'autre part.

La procédure de sanction applicable devant l'ARAF pourrait entraîner les mêmes critiques : le collège de l'Autorité cumule en effet la fonction de mise en demeure et de jugement des manquements, ce qui pose problème au regard du principe constitutionnel d'impartialité.

La procédure de sanction de l'ARCEP a été modifiée par ordonnance du 12 mars 2014. Désormais quatre membres du collège, dont le président de l'Autorité, adoptent les décisions de mise en demeure et trois autres membres du collège adoptent les décisions de sanction.

Pour l'ARAF, les débats sur le projet de loi de réforme ferroviaire devant la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, fin mai 2014, ont tranché en faveur de la création d'une commission des sanctions.

Cette solution consisterait à confier la fonction de jugement à une commission des sanctions totalement distincte et autonome du collège et des services de l'ARAF, pour respecter le principe d'impartialité. Le collège conserverait la faculté de mettre préalablement l'opérateur en demeure.

Q L'essentiel

- ✓ L'ARAF garantit à tous les opérateurs un accès libre et non discriminatoire au réseau ferré national.
- ✓ L'ARAF intervient dans le règlement de différends entre entreprises ferroviaires ou avec les gestionnaires d'infrastructures.
- ✓ L'ARAF bénéficie d'un pouvoir de sanction financière ou d'interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire.

¹ La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports codifiée sous les articles L.2135-7 et L.2135-8 du code des transports.



De gauche à droite : Jean-François Bénard, Henri Lamotte, Daniel Tardy, Anne Bolliet, Pierre Cardo, Michel Savy, Dominique Bureau.

Le collège est l'organe décisionnel de l'Autorité. Il en définit les orientations, adopte ses décisions et ses avis à la majorité des membres présents, sous réserve de la présence effective d'au moins quatre membres du collège. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les six membres du collège et leur président sont choisis pour leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence.

Afin de garantir l'indépendance de l'Autorité, les membres du collège ne sont pas révocables. Leur mandat est de six ans et n'est pas renouvelable. Ils ne peuvent détenir, directement ou indirectement, d'intérêts dans une entreprise du secteur ferroviaire, ni délibérer dans une affaire dans laquelle ils ont ou ont eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération.

Quatre membres du collège, dont le président, sont nommés par le gouvernement. Les trois autres membres sont nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

Le collège est renouvelé par tiers tous les deux ans. A la création de l'ARAF, le président a été nommé pour six ans et la durée du mandat des autres membres a été fixée par tirage au sort à deux, quatre ou six ans.



Pierre Cardo,
président,
nommé en 2010
par le président de la
République. Son mandat
s'achève en juillet 2016



Anne Bolliet,
nommée en 2012 par le
président du Sénat, son
mandat s'achève
en 2018.



Jean-François Bénard,
nommé en 2012 par le
gouvernement en
remplacement de Claude
Martinand (décédé), son
mandat s'achève en
juillet 2016.



Michel Savy,
nommé en 2012
par le gouvernement,
son mandat s'achève
en 2018.



Dominique Bureau,
désigné en 2010
par le président de
l'Assemblée nationale,
son mandat s'achève
en juillet 2014.



Henri Lamotte,
désigné par le
gouvernement en 2010,
son mandat s'achève
en juillet 2014.



Daniel Tardy,
désigné par le président
du Conseil économique,
social et environnemental,
son mandat s'achève en
juillet 2016.

L'activité 2013 du collège de l'ARAF

36

c'est le nombre
de séances tenues
par le collège en 2013

22

c'est le nombre
d'auditions des acteurs
ferroviaires réalisées
par le collège en 2013

35

c'est le nombre d'avis (16)
et de décisions (19 dont 6
relatives à des règlements
de différends), adoptées
par le collège en 2013

+

de visites
de sites ferroviaires

Le collège de l'Autorité effectue régulièrement des visites de sites ferroviaires. En 2013, il a axé ses visites sur la maintenance des matériels roulants, la gestion de la circulation et les installations de traction électrique.



Visite du technicentre Est-Européen (centre de maintenance des rames du TGV-Est) par le collège et les directeurs des services de l'ARAF.

La maintenance des matériels ferroviaires : le technicentre Est-Européen

Ce centre de maintenance des 52 rames de TGV-Est (23 000 km², 62 km de voies, à cinq kilomètres de la gare Paris-Est) assure à la fois la maintenance des voitures Corail et des rames TGV desservant l'Est de la France, l'Allemagne et la Suisse. Deux types de maintenance sont assurés dans le technicentre, la maintenance corrective pour les trains en panne ou accidentés, la maintenance préventive pour l'examen et la vérification des rames.

La circulation et la régulation des trafics

La gestion de la circulation est un sujet central pour l'ARAF, la visite du poste d'aiguillage et de régulation du centre sous-station de la gare de Lyon a permis à l'Autorité de visualiser, in situ, les fonctions de poste d'aiguillage (la commande des appareils de voie) et de régulation de la circulation.

Les installations de traction électrique

Le collège a également effectué une visite au centre des sous-stations de l'unité de production équipements d'alimentation des Lignes Electrifiées de la région Paris Sud-Est. Cet établissement gère l'exploitation et la maintenance des installations de traction électrique de la région de Paris Sud-Est.

Q L'essentiel

- ✓ Composé de 7 membres, le collège est l'organe décisionnel de l'Autorité.
- ✓ Les membres du collège ne sont pas révocables et ne détiennent aucun intérêts dans une entreprise ferroviaire.
- ✓ Les membres du collège auditionnent régulièrement les acteurs du ferroviaire pour mieux cerner les enjeux du secteur.



Les services techniques de l'ARAF apportent leur expertise pour la préparation des recommandations, avis et décisions du collège. Ils instruisent les différends soumis à l'Autorité, ainsi que les procédures de sanction.

L'organisation des services de l'Autorité

Les services de l'Autorité sont sous la responsabilité du secrétaire général nommé par le président. Ils sont structurés autour de trois directions opérationnelles :

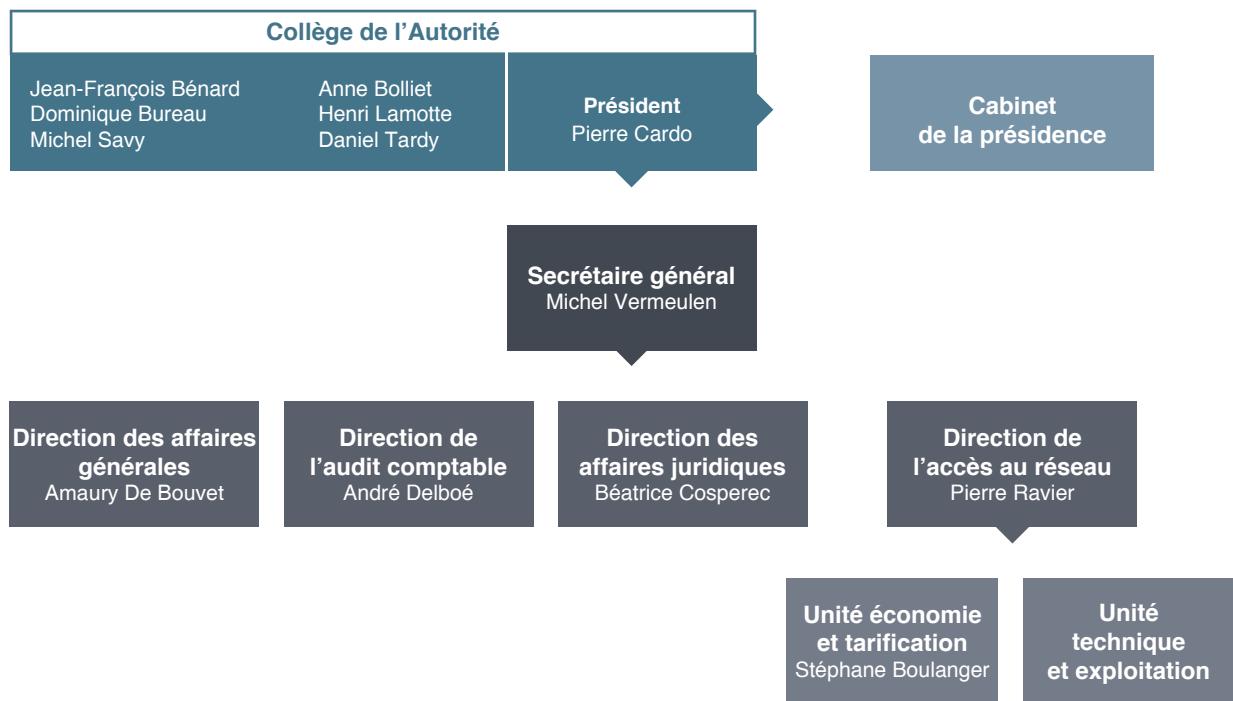
✓ **la direction des affaires juridiques,** est chargée de tous les aspects juridiques de l'activité de l'Autorité. Elle conduit les procédures de règlement des différends et des sanctions, veille à la sécurité juridique des décisions du collège. Elle assure également la préparation des propositions et des avis formulés par l'Autorité dans le domaine législatif et réglementaire et a la responsabilité des dossiers contentieux.

✓ **la direction de l'accès au réseau,** est chargée des aspects économiques et techniques de l'action de l'Autorité. Elle assure la régulation de l'accès des entreprises aux infrastructures et services ferroviaires.

✓ **la direction de l'audit comptable,** est chargée de l'ensemble des activités relatives à la séparation des comptes des activités et au contrôle des coûts des prestations régulées. Elle met en œuvre le contrôle comptable de l'opérateur historique, la SNCF.

Le service des affaires générales gère l'ensemble des ressources et moyens de l'Autorité : gestion des ressources humaines, gestion comptable et financière, systèmes d'information et de documentation.

L'organigramme de l'ARAF



Les collaborateurs de l'Autorité

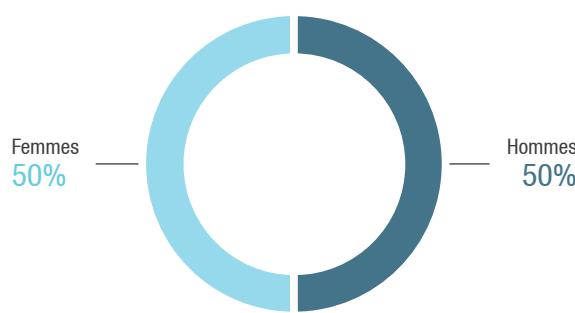
Au 31 décembre 2013, les effectifs de l'ARAF s'élèvent à 36 personnes, hors collège. Age moyen, 39 ans.

Les missions de l'Autorité lui imposent de recourir à un niveau élevé d'expertise dans le domaine ferroviaire, du droit de la régulation, de l'économie des transports ou de l'analyse comptable. Pour répondre à ses besoins, l'Autorité peut employer des magistrats et des fonctionnaires détachés. Elle peut également recruter des agents contractuels de droit public.

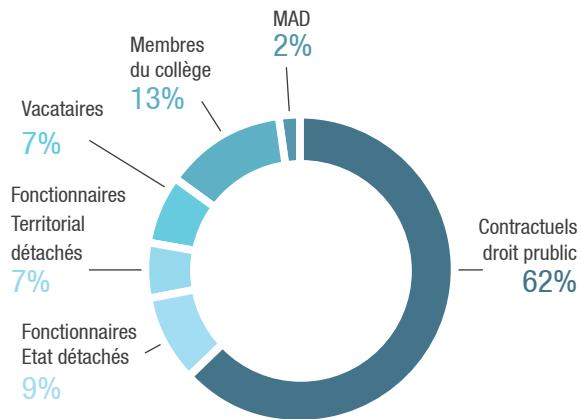
80 % des collaborateurs de l'Autorité sont directement affectés aux fonctions de régulation. Ils sont majoritairement issus du secteur privé (entreprises, cabinets d'audit, bureaux d'études, universités, autres régulateurs) ou sont recrutés en sortie d'étude avec un haut niveau de formation et de technicité.

Amenée à renforcer son autorité, l'ARAF devrait à terme compter une soixantaine de collaborateurs.

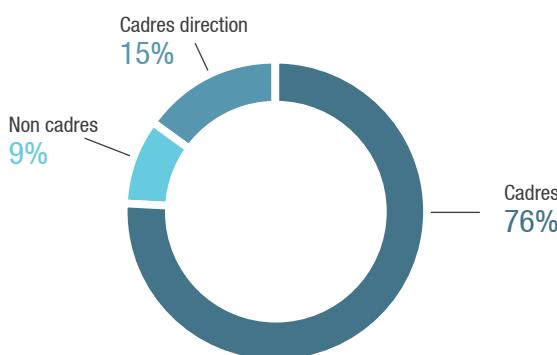
Répartition de l'effectif au 31/12/2013 par sexe



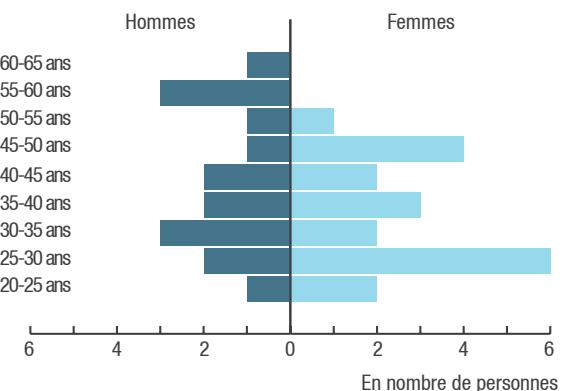
Répartition de l'effectif au 31/12/2013 par type de contrat



Répartition de l'effectif au 31/12/2013 par catégories socio-professionnelles (CSP)



Pyramide des âges au 31/12/2013 (hors membres du collège)





Les ressources financières de l'Autorité

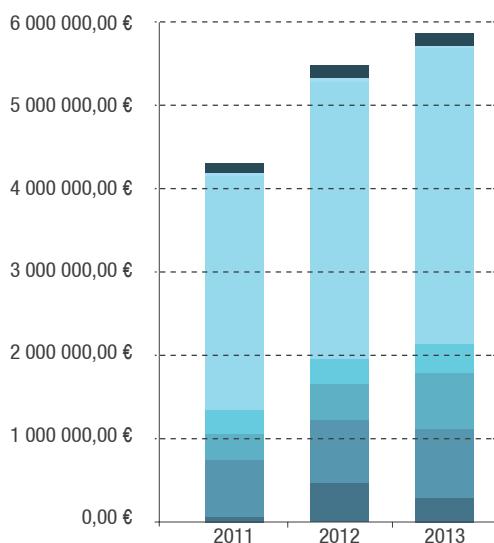
En qualité d'autorité publique indépendante, l'ARAF dispose de l'autonomie financière. Elle est soumise au contrôle à posteriori de la Cour des Comptes.

Ses ressources proviennent d'un droit versé par les entreprises ferroviaires représentant 3,7 millièmes des redevances d'utilisation du réseau ferré national qu'elles versent à RFF. Le produit de ce droit s'est élevé à environ 12,8 M€ en 2013.

Toutefois, à la suite d'une disposition législative introduite par la loi de finances 2012, le budget de l'ARAF est plafonné à 11 M€. Ce plafond n'a pas été modifié en 2013, l'excédent étant versé au budget de l'Etat.

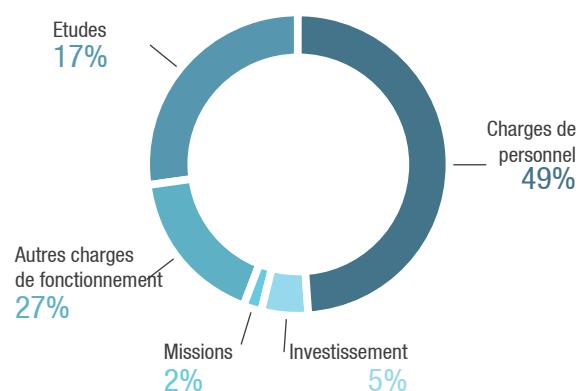
Compte tenu de sa montée en charge progressive, l'Autorité dispose d'un fonds de roulement qui dépasse ses besoins actuels. Il peut être réduit, sans remettre en cause son fonctionnement. C'est pourquoi, par une décision du 10 avril 2013, l'Autorité a proposé aux ministres chargés des transports et du budget de ne pas percevoir de droit en 2014 et de fixer en conséquence son taux à 0 pour cette année. Cette proposition a été retenue.

Evolution des dépenses de fonctionnement de 2011 à 2013



- Dotations aux amortissements et aux provisions
- Autres charges de gestion courante (frais de collège...)
- Charges de personnel (traitements, charges sociales...)
- Impôts, taxes et versements assimilés (taxe sur salaires, taxe foncière...)
- Autres services extérieurs (relations publiques, frais de déplacement, formation, nettoyage locaux...)
- Services extérieurs (locations immobilières et mobilières, entretien, maintenance, assurances, documentation...)
- Achats (achats d'études, fournitures administratives, énergie...)

Budget voté en 2013



L'essentiel

- ✓ Les ressources de l'ARAF proviennent des péages versés par les entreprises ferroviaires : 12,8 Mds€ en 2013
- ✓ Le budget de l'ARAF est plafonné à 11 M€. L'excédent est versé au budget de l'Etat.
- ✓ L'Autorité a proposé de ne pas percevoir de droit en 2014. Cette proposition a été retenue par le gouvernement.



Une écoute régulière des acteurs du secteur ferroviaire

Depuis sa création, le collège de l'Autorité organise des rencontres régulières avec l'ensemble des acteurs du secteur. En 2013, il a ainsi auditionné six entreprises ferroviaires exploitant des activités de transport de voyageurs et de fret en France et en Europe.

Il a auditionné RFF sur différents sujets, notamment à propos de la mise en œuvre des recommandations et observations formulées sur le document de référence du réseau. Les questions d'allocation de sillons et de tarification ont retenu particulièrement son attention. Il a également auditionné des représentants des usagers et des clients du système ferroviaire.

Ces échanges sont très utiles aux travaux de l'Autorité sur les conditions et les difficultés rencontrées pour l'exploitation des services, ainsi que sur la situation et perspectives du marché ferroviaire.

Dans le cadre d'un règlement de différend entre quatre opérateurs de fret et RFF (sur les conditions d'allocation et de suivi des sillons, la facturation et le remboursement de la redevance de réservation), l'Autorité a décidé d'engager une concertation pour préciser les modalités d'un système de pénalité forfaitaire en cas de suppression d'un sillon ferme, sans solution alternative.

L'objectif est d'aboutir à la création d'un mécanisme financier incitant RFF à minimiser le nombre de suppressions de sillons fermes et de proposer des solutions alternatives lorsqu'il y est contraint. Le but est aussi de permettre une meilleure utilisation du réseau en incitant les opérateurs à abandonner le plus tôt possible les sillons qu'ils n'utilisent pas.

Cette concertation doit permettre d'étudier, avec l'ensemble des acteurs concernés, le caractère proportionné des solutions proposées. Sur cette base, l'Autorité fixera le système de pénalités courant 2014 pour une application à l'horaire de service 2015, au plus tard.

Les relations institutionnelles

L'Autorité rencontre régulièrement les acteurs institutionnels, français et européens. Ces échanges sont essentiels pour alimenter ses travaux, développer son expertise et mieux faire comprendre les objectifs et les outils de la régulation, relativement nouvelle en France dans le secteur ferroviaire.

Au plan national, le président de l'Autorité est régulièrement auditionné par la commission de développement durable de l'Assemblée nationale et du Sénat. Il s'entretient avec des sénateurs et des députés.

L'importance du rôle des régions, notamment en qualité d'autorités organisatrices des transports, justifie des contacts fréquents entre l'Autorité, les collectivités régionales et l'Association des régions de France (ARF), le président est ainsi intervenu au colloque de l'ARF à l'automne 2013.

Les échanges entre le régulateur ferroviaire et l'Autorité de la concurrence (ADLC) sont également fréquents. L'ADLC est amenée à donner son avis sur les règles de séparation comptable soumises au régulateur. Cela a notamment été le cas en 2013 pour les règles relatives aux comptes séparés de Gares & Connexions et de l'activité trains d'équilibre du territoire (TET).

L'Autorité de la concurrence a sollicité l'avis de l'ARAF à trois reprises :

- ✓ à l'occasion d'une plainte de la société Veolia Transdev pour des pratiques susceptibles de constituer un abus de position dominante lors d'un appel d'offres portant sur l'assistance technique dans le secteur des transports urbains,
- ✓ sur les principes, proposés par Fret SNCF, de comptabilité analytique séparée pour son activité « train massif », d'une part, et pour son activité « wagon isolés », d'autre part ; cette comptabilité devra permettre de garantir que les prix des services de trains massifs proposés par Fret SNCF aux chargeurs couvrent les coûts évitables relatifs à l'activité de fret ferroviaire par train massif,
- ✓ à l'occasion d'une consultation publique lancée par l'Autorité de la concurrence sur le marché du transport interrégional de passagers par autocar (encadré ci-contre).

Enfin, l'Autorité de la concurrence a auditionné le président de l'ARAF dans le cadre de l'avis qu'elle devait rendre sur le projet de loi portant réforme ferroviaire.

Zoom sur...

Vers la libéralisation du transport interrégional par autocar

L'Autorité de la concurrence a lancé une consultation publique après ses premières recommandations visant une plus grande concurrence dans le transport interrégional par autocar et la refonte des conditions d'autorisation d'exploitation de ces lignes.

Pour l'Autorité de la concurrence, la principale limite au développement de ce marché est le cadre réglementaire : les lignes routières interrégionales ne sont autorisées que dans le cadre de conventions entre autorités organisatrices et transporteurs, ou bien en cabotage (dessertes nationales sur des lignes internationales).

L'Autorité de la concurrence préconise une modification du cadre réglementaire par une refonte du système d'autorisation administrative, et la mise en place d'une autorité administrative indépendante chargée de la régulation sectorielle multimodale.

Au terme de cette consultation publique, l'Autorité de la concurrence a formulé les recommandations suivantes :

- ✓ abandonner les contraintes du cabotage sur les lignes internationales,
- ✓ mettre en place un régime de plein droit pour les liaisons de plus de 200 km,
- ✓ clarifier le test d'atteinte à l'équilibre économique des lignes conventionnées pour les lignes de moins de 200 km,
- ✓ clarifier les modalités d'accès aux gares routières,
- ✓ mettre en place une autorité administrative indépendante en charge d'une régulation multisectorielle intégrée (transports ferroviaire et routier).

Q L'essentiel

- ✓ Pour développer son expertise, l'Autorité rencontre régulièrement les acteurs institutionnels, français et européens.
- ✓ L'ARAF anime le groupe de travail Tarification de l'IRG-Rail (association des autorités de régulation européennes).
- ✓ L'Autorité de la concurrence a sollicité à trois reprises l'avis de l'ARAF.



L'actualité ferroviaire européenne, en particulier les discussions relatives au 4ème paquet ferroviaire ont conduit le président de l'Autorité à rencontrer les principaux acteurs européens, parlementaires et membres de la Commission européenne (DG Move).

Au-delà de ces rencontres, l'Autorité a poursuivi les échanges et les travaux communs menés avec ses homologues européens afin de partager les meilleures pratiques et d'assurer une régulation fiable et cohérente à travers l'Europe.

Outre les contacts bilatéraux qui ont pu exister entre l'ARAF et d'autres régulateurs ferroviaires européens, ces échanges se font essentiellement au sein de deux structures :

- ✓ le réseau officiel des régulateurs ferroviaires (European network of rail regulatory bodies ENRRB), institué par la directive 2012/34/UE,
- ✓ l'association des régulateurs IRG-Rail.



Les membres du réseau des régulateurs ferroviaires européens (ENRRB) se sont réunis en juillet 2013 au château de la Groirie, près du Mans, ville où siège l'Autorité.

Le réseau des régulateurs animé par la Commission européenne

Le réseau officiel des régulateurs ferroviaires (European network of rail regulatory bodies, ENRRB) vise à une meilleure coordination entre les autorités de régulation européennes : améliorer les échanges d'informations sur leurs activités et les principes de décisions.

Le réseau ENRRB est un lieu de discussions entre la Commission, d'une part, et les régulateurs, qui présentent l'actualité de la régulation et répertorient la pratique décisionnelle dans leur pays respectif, d'autre part. En 2013, il s'est réuni à trois reprises, la deuxième réunion du réseau a été organisée par l'ARAF, le 2 et 3 juillet 2013 au Mans.

L'ENRRB joue également un rôle d'expert pour les travaux de préparation de la législation secondaire abondamment prévue dans la directive 2012/34/UE. Trois réunions ont ainsi été organisées les 15 mars, 29 avril et 11 octobre sur le retour d'expérience des régulateurs concernant les tests d'objet principal et d'équilibre économique d'un nouveau service international du transport de voyageurs (cabotage).

L'association l'IRG-Rail

Parallèlement au travail de l'ENRRB, l'ARAF a été membre-fondateur, en juin 2011, de l'IRG-RAIL, association qui regroupe à ce jour 25 autorités européennes de régulation ferroviaire. L'IRG-Rail exprime le point de vue des régulateurs sur les grandes problématiques à l'échelle de l'Europe, comme sur les aspects de la régulation ferroviaire. A ce titre, elle joue un rôle actif dans la préparation des actes d'exécution européens à intervenir dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2012/34/UE.

Anna Walker, présidente de l'Office of Rail Regulation (ORR), le régulateur britannique, en a assuré la présidence en 2013. Son vice-président, Jacques Prost, président de l'Autorité luxembourgeoise de la régulation ferroviaire, lui succédera en 2014.

Une première session plénière de l'IRG-Rail, réunie à Londres le 24 avril 2013, a validé la position de l'association sur la proposition législative de la Commission européenne du 4^{ème} paquet ferroviaire. Une seconde session plénière s'est déroulée mi-octobre 2013 à York et a permis d'adopter plusieurs positions, notamment sur l'acte d'exécution relatif au calcul du coût directement imputable ainsi que sur le 4^{ème} paquet ferroviaire.

Quatre groupes de travail ont été mis en place dans le cadre de l'IRG-Rail afin d'approfondir les thématiques suivantes :

- ✓ l'accès au réseau, et notamment la mise en œuvre des corridors internationaux,
- ✓ le développement d'une approche commune pour la surveillance des marchés ferroviaires (indicateurs statistiques),
- ✓ le développement de positions communes sur les propositions législatives européennes, en particulier sur le 4^{ème} paquet européen,
- ✓ l'élaboration d'approches communes sur les questions tarifaires.

En 2013, le paysage législatif européen a en effet été marqué par les discussions sur le 4^{ème} paquet proposé par la Commission européenne afin de refondre les directives et règlements existants dans le but d'achever un espace ferroviaire européen unique. Ses propositions s'articulaient autour de trois objectifs : séparer les fonctions essentielles du gestionnaire de réseau, fixer une date butoir à la libéralisation du transport domestique de voyageurs et améliorer l'interopérabilité entre les systèmes ferroviaires européens (en mettant notamment en place un guichet unique pour les certifications en matière de sécurité).

L'IRG-RAIL s'est d'abord préoccupée de la proposition de la Commission européenne, présentée le 30 janvier 2013. La première position commune alerte sur les risques liés au manque de clarté, notamment dans les définitions, qui pourraient conduire à des interprétations divergentes dans les différents Etats membres. L'IRG-Rail a prôné une approche pragmatique des questions de gouvernance compte tenu de la diversité des approches de ses membres. Elle a toutefois reconnu qu'un modèle intégré n'était acceptable qu'en présence d'un régulateur renforcé. L'association souligne les défaillances du mécanisme de vérification de conformité des obligations mises en place pour assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

Une deuxième position commune évalue les amendements proposés par les rapporteurs El Khadraoui et Grosch chargés du projet de modification de la directive 2012/34/UE ferroviaire et de refonte du règlement OSP. L'IRG-Rail a insisté sur une approche plus équilibrée entre libre accès et conventions de services publics, s'inquiétant d'amendements trop protecteurs en faveur des conventions de service public (appréciation restrictive de l'équilibre d'une convention, limitation de la concurrence sur les lignes faisant l'objet d'une convention).

Parmi les amendements proposés, elle a noté avec intérêt ceux qui proposent de donner davantage de pouvoirs ex-ante au régulateur. L'association rappelle son opposition à l'idée de créer un régulateur européen qui n'aurait pas la flexibilité suffisante au niveau national pour prendre en compte les spécificités nationales de chaque réseau ferré.

Le groupe de travail de l'IRG-Rail dédié aux questions de tarification est animé par les services de l'ARAF. Il vise à définir une approche commune sur des sujets liés à la tarification de l'accès au réseau ferroviaire. Il s'agit, par exemple, des questions liées à la mise en œuvre d'une tarification au (coût directement imputable) (article 31.3 de la directive 2012/34/UE), de la vérification de la soutenabilité des majorations perçues au titre de l'article 32.1 de cette même directive ou encore de la tarification au titre de la rareté des capacités visée à l'article 31.4.

En 2013, le groupe de travail a mis au point une position en réaction aux orientations proposées par la Commission européenne pour la rédaction de l'acte d'exécution relatif « modalités de calcul du coût directement imputable » (article 31.3 de la directive 2012/34/UE). Ce document a été adopté lors de l'assemblée générale de l'IRG-Rail qui s'est tenue les 14 et 15 octobre à York.

Pour l'année 2014, le groupe de travail s'est engagé, en particulier, à poursuivre ses travaux sur les coûts directement imputables, sur les questions de tarification de la rareté et sur la définition des segments de marché.

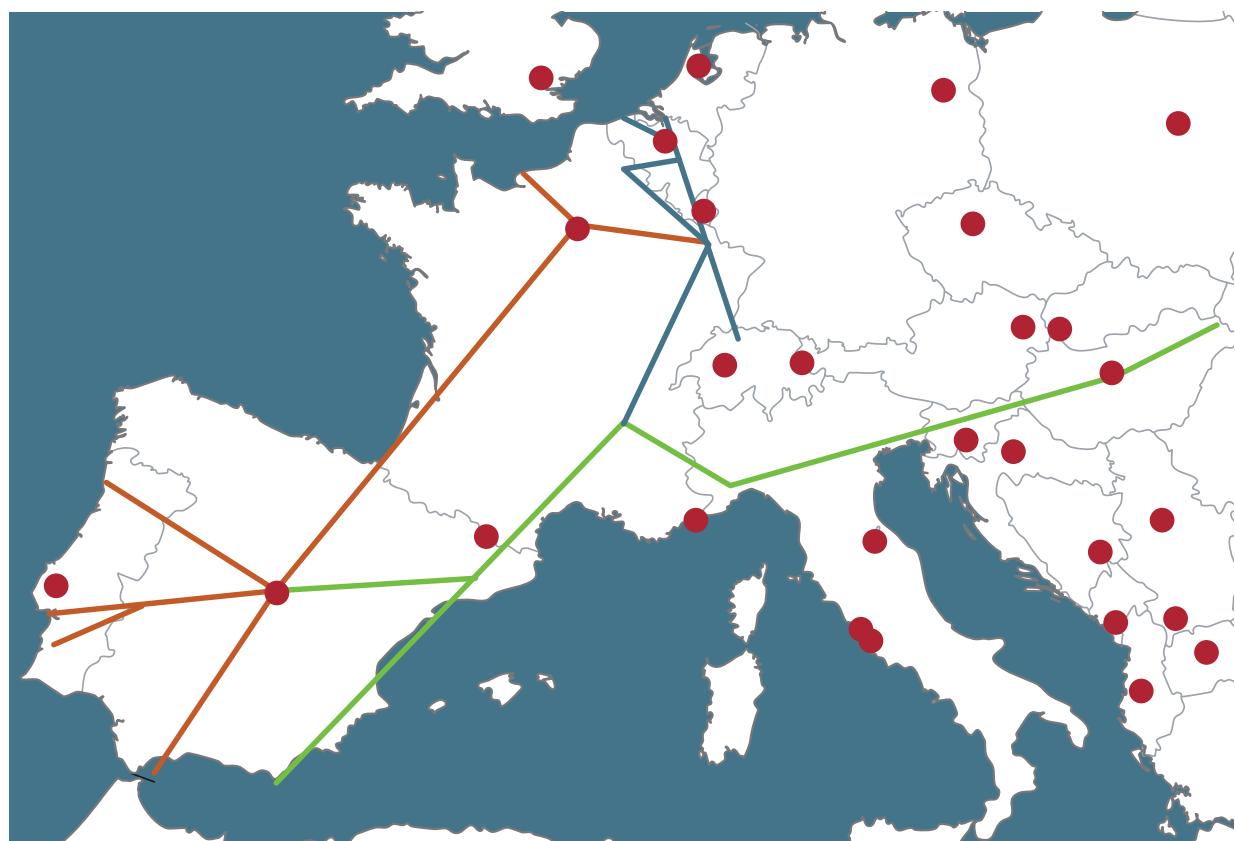
La mise en œuvre des corridors fret

Les corridors de fret ont pour ambition de développer le fret ferroviaire transfrontalier en offrant des garanties aux entreprises. Pour cela, les pays et gestionnaires d'infrastructures concernés doivent mettre en place des structures de gestion unifiées pour chaque corridor, appelées guichets uniques, qui délivrent des sillons internationaux préconstruits pour le fret.

La France est traversée par les corridors n°2, n°4 et n°6 (voir carte ci-dessous). Pour chacun d'entre eux, l'ARAF a signé en 2013 un accord avec ses homologues européens concernés afin de définir les modalités de coopération pour la régulation des corridors, notamment pour l'instruction et le jugement des différends pouvant y survenir.

Par ailleurs, l'IRG-RAIL a poursuivi sa réflexion sur le rôle des régulateurs dans la régulation ex-ante des corridors : notamment la surveillance des travaux du guichet unique et du caractère non discriminatoire des documents qu'il produit (par exemple, le document d'information des corridors fixant les règles d'attribution des sillons préconstruits sur les corridors).

La France est concernée par trois corridors fret



Corridors n°2
de Rotterdam & Anvers vers Lyon & Bâle, via la Belgique, le Luxembourg et la France

Corridors n°4
de Lisbonne / Porto (Portugal) & Algésiras (Espagne) vers Le Havre & Metz

Corridors n°6
de Almeria et Madrid (Espagne) vers la Hongrie via la France, l'Italie et la Slovénie



Jean Tirole, président de la Toulouse School of Economics et Pierre Cardo lors de la 1^{re} Conférence économique organisée en mai 2013 par l'ARAF.

La contribution de l'ARAF au débat intellectuel

Si l'intervention d'une autorité de régulation dans le secteur ferroviaire est récente en France, il n'en est pas de même dans les autres secteurs d'activité et dans les autres pays.

Depuis les années 1980, l'ouverture à la concurrence des industries de réseaux, de la finance et de la santé a ouvert la voie à la création de régulateurs sectoriels indépendants, pour assurer aux nouveaux concurrents des conditions équitables d'accès aux marchés et organiser les relations entre les opérateurs et les usagers.

Leur originalité tient au fait que ces régulateurs sont chargés à la fois de concevoir des règles, de contrôler et de sanctionner des comportements et enfin de résoudre des litiges.

Ces autorités de régulation indépendantes font face à des défis communs : éviter des dysfonctionnements et des duplications inutiles d'investissements, assurer la réalisation d'objectifs politiques et sociaux (en matière de cohésion sociale, d'environnement, de préservation des ressources, notamment). Car la régulation agit sur la compétitivité de l'offre comme sur les modalités de répartition des gains de productivité entre les différents acteurs du secteur.

Les régulateurs font aussi face à des défis institutionnels et organisationnels communs : leviers et moyens d'intervention ; chevauchement des compétences ; articulation de leur action au plan européen avec leurs homologues et les institutions européennes ; organisation des relations avec les différentes parties prenantes de la régulation ; gestion des complémentarités avec les autorités de concurrence ; relations avec les pouvoirs exécutif et judiciaire, etc.

En 30 ans, ont émergé des concepts et des outils propres à la régulation que le monde académique a cherché à capitaliser et théoriser.

Fort de ce constat, le régulateur ferroviaire français né en 2010 a choisi de développer plusieurs initiatives afin :

- ✓ de se nourrir de l'expérience de la régulation dans les autres secteurs de l'économie, en France comme à l'étranger,
- ✓ de contribuer à la recherche sur des thématiques liées à la régulation, par exemple en étudiant la pertinence de la transposition de ces expériences dans le secteur ferroviaire.

Outre les bénéfices immédiats que l'ARAF peut en retirer au quotidien, ces initiatives contribuent à renforcer la visibilité de l'Autorité.

L'ARAF a ainsi organisé sa première conférence économique le 13 mai 2013. Introduite par Jean Tirole, de la Toulouse School of Economics, cette journée a réuni 200 participants autour du thème des contraintes de capacité des réseaux ferroviaires et de la régulation économique.

Les intervenants ont débattu autour des questions de définition de la congestion et de la rareté des sillons, des arbitrages entre robustesse et capacité du graphique des circulations ferroviaires, des coûts de congestion du réseau, des signaux économiques émis par la tarification des infrastructures.

Les actes de la conférence sont disponibles sur le site internet de l'ARAF (www.regulation-ferroviaire.fr) et sur demande auprès de l'Autorité.

Fin mars 2014, l'ARAF a organisé un premier colloque juridique suivi d'une nouvelle conférence économique, le 26 mai.

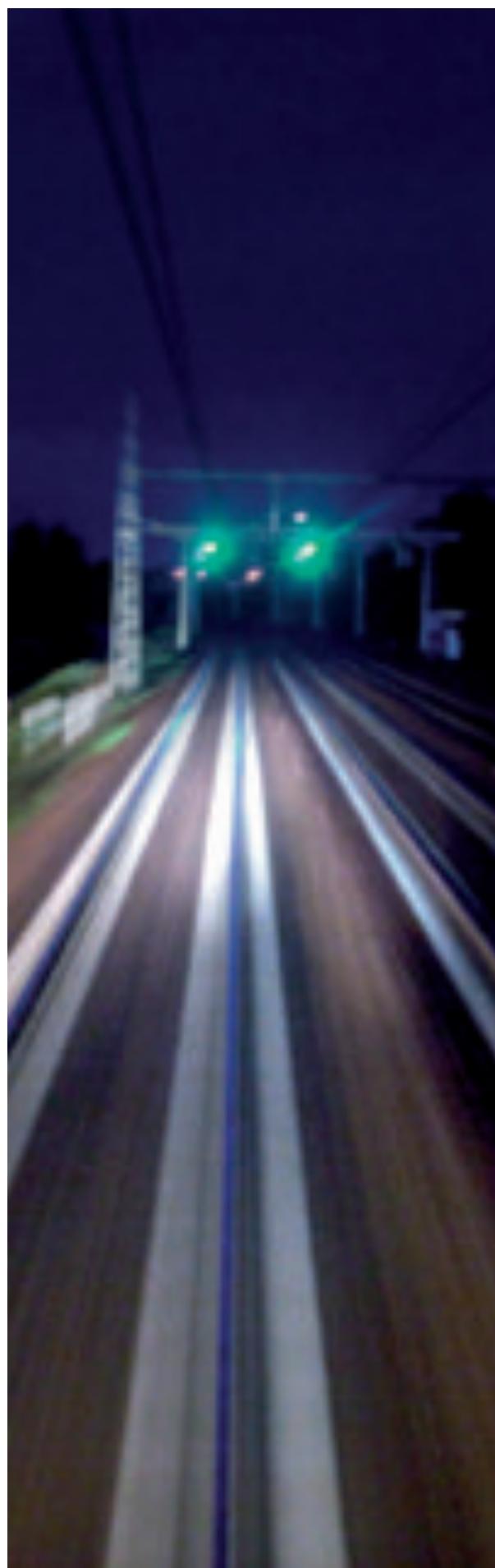
Par ailleurs, des collaborateurs de l'ARAF sont intervenus dans des conférences organisées par d'autres institutions, notamment :

- ✓ « **IPF Conference 2013** », mi-juin 2013 à Milan.
- ✓ « **L'espace Ferroviaire Unique Européen : Quelles Réalités ?** » fin septembre 2013 à Valenciennes.
- ✓ « **European Transport Conference 2013** », début octobre 2013 à Francfort .
- ✓ « **7th Florence Rail Forum** », fin novembre 2013 à Florence.

Les collaborateurs de l'Autorité ont également rédigé plusieurs articles qui seront prochainement publiés :

- ✓ « **Vertical separation in rail transport : how prices influence coordination ?** » par Miguel Amaral et Jean-Christophe Thiebaud, à paraître dans la revue scientifique « Network Industries Quarterly ».
- ✓ « **(Co)régulation économique des industries de réseau : le cas de la tarification de l'infrastructure ferroviaire en Europe** », par Miguel Amaral et Nina Danielowitzova, en cours de publication dans un ouvrage collectif (collection « Rencontres européennes » des Editions Bruylants-Larcier).
- ✓ « **Les conditions contractuelles d'accès des entreprises de transport de marchandises aux infrastructures ferroviaires** », par Julien Geffard, en cours de publication dans le même ouvrage.

Enfin, dans le cadre d'une convention CIFRE (Convention industrielle de formation par la recherche), l'ARAF a initié un partenariat avec l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Cette convention vise à préparer une thèse de doctorat en économie industrielle qui a pour objet d'étudier la performance des modes d'organisation de la gestion des infrastructures ferroviaires en Europe.



Q L'essentiel

- ✓ L'intervention d'une autorité de régulation dans le secteur ferroviaire est récente en France.
- ✓ L'ARAF se nourrit de l'expérience de la régulation dans les autres secteurs de l'économie en France comme à l'étranger.
- ✓ L'ARAF organise des conférences économiques et des colloques juridiques.

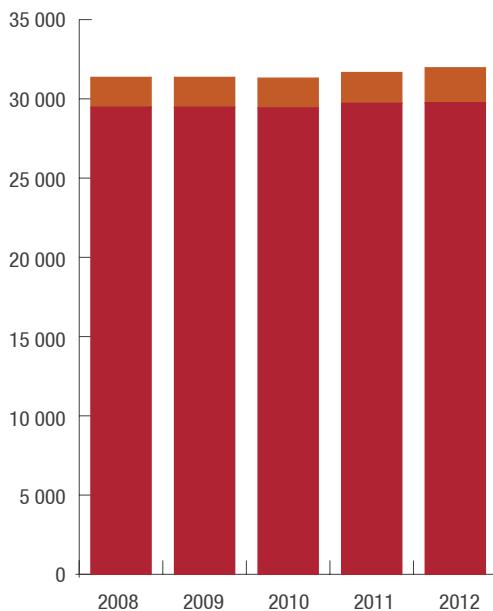
PARTIE 2

Le développement
des trafics et de la
concurrence

Le réseau ferroviaire

La consistance du réseau

Avec environ 30 000 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale, le réseau ferroviaire français est le deuxième d'Europe après le réseau allemand (un peu plus de 40 000 km).



- Total des lignes exploitées commercialement
- dont LGV

Source : Chiffres clés RFF-SNCF Infra

Ce réseau ferré est utilisé de manière très hétérogène. Ainsi en 2012, un tiers des 29 756 km de lignes exploitées concentrerait 80% de la circulation.

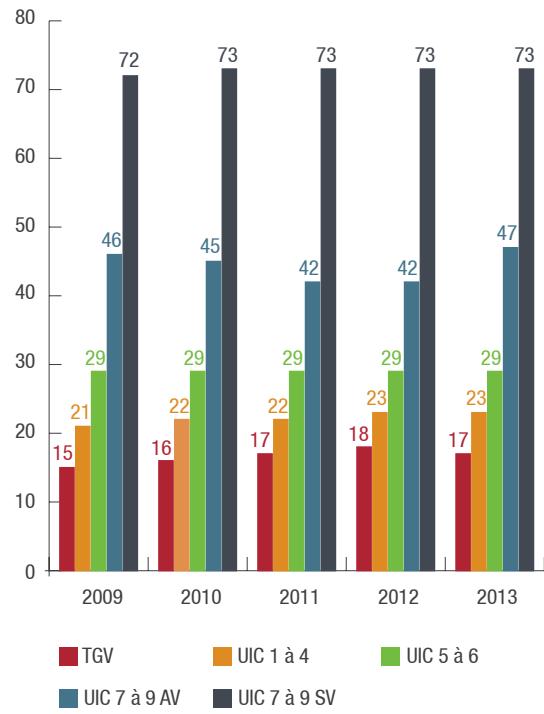
Même si des efforts ont été faits sur les lignes régionales ces dernières années, le réseau reste globalement vieillissant du fait d'un entretien insuffisant dans les dernières décennies. Son état impose un effort de rattrapage qui pénalise les circulations de marchandises et de voyageurs, de même que les travaux de développement en cours.

- ✓ l'âge moyen des lignes à grande vitesse augmente de trois ans entre 2009 et 2012 car les opérations de renouvellement ne sont pas encore suffisamment significatives pour rajeunir le réseau. La baisse de l'âge moyen en 2013 s'explique par la mise en service de la LGV Rhin-Rhône. Dans les prochaines années, les travaux de renouvellement devront être intensifiés sur les lignes à grandes vitesses Sud-Est et Atlantique,
- ✓ l'évolution des lignes UIC 1 à 6 est assez lente mais leur âge continue d'augmenter chaque année. Dans le détail, l'âge des lignes UIC 5 à 6 est quasi constant alors que celui des lignes UIC 1 à 4 augmente. Cela s'explique principalement par la difficulté à réaliser des opérations de renouvellement sur le réseau dense (coûts plus élevés et contraintes capacitives) mais aussi par une priorité donnée aux lignes UIC 5 à 6 dont l'âge reste élevé.

La rénovation du réseau ferroviaire

Les trafics de marchandises et de voyageurs se développent sur un réseau qui connaît d'importants travaux de renouvellement et de développement.

Age moyen des composants de la voie



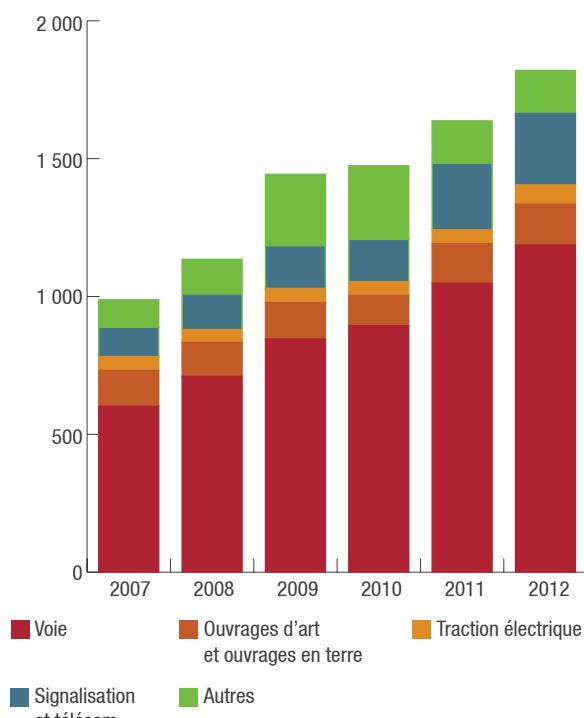
Source : Chiffres clés RFF-SNCF Infra

La croissance de l'effort de renouvellement est la conséquence directe des décisions prises en 2006 par l'Etat et RFF, à la suite d'un audit effectué par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (dit audit Rivier). Cet audit avait souligné le vieillissement inquiétant du réseau et la nécessité de réaliser un effort financier très important de renouvellement. Deux rapports parus en 2012, le rapport de la Cour des comptes sur l'entretien du réseau ferroviaire national et la mise à jour de l'audit Rivier ont retracé la croissance des dépenses d'entretien et de renouvellement des dernières années. Ils estiment que cet effort n'a cependant pas suffisamment porté sur les lignes classiques (UIC 2-6) dont le vieillissement se poursuit.

A la suite de ces rapports, RFF a été chargé de mettre en place un grand plan de modernisation du réseau (GPMR) afin de rendre le réseau « modernisé, fiable et confortable ».

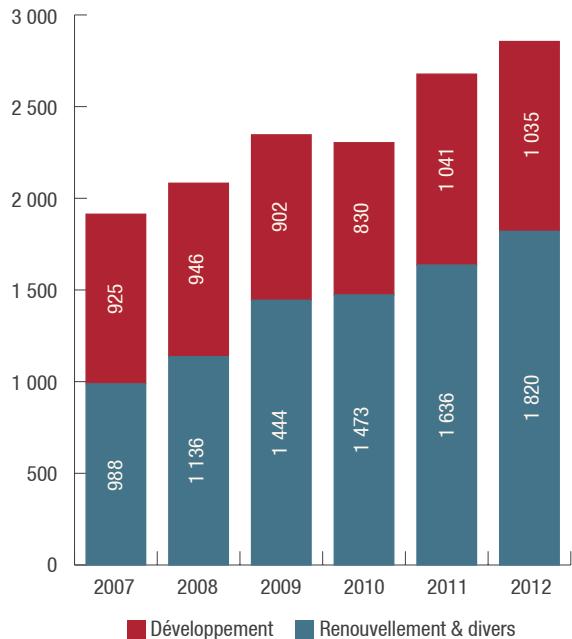
Ce plan s'articule autour d'une nouvelle approche, partant des besoins et de la demande des usagers pour proposer des réponses plus efficaces en matière de maintenance et de modernisation du réseau, en lien avec les différentes parties prenantes et en particulier avec les régions, autorités organisatrices de transport. Ce plan doit faire l'objet d'une actualisation tous les trois ans.

Dépenses de renouvellement par type d'actifs sur 2007-2012 (en M€)



Sources : SNCF infra

Dépenses de renouvellement et de développement



Le développement du réseau

Dans les prochaines années, les voyageurs bénéficieront d'une nouvelle offre ferroviaire, grâce à la mise en service de plusieurs lignes nouvelles à grande vitesse.

Au printemps 2016, sera mise en service la deuxième phase de la LGV Est entre Baudrecourt et Vendenheim (2 100 M€HT).

En 2017, seront achevées trois autres lignes nouvelles : la LGV Bretagne Pays-de-la-Loire du Mans vers Rennes et Sablé (3 000 M€ HT), la LGV Sud-Europe Atlantique de Tours à Bordeaux (3 000 M€HT) et le contournement de Nîmes et de Montpellier (6 700 M€ HT).

Le 27 juin 2013, la commission Mobilité 21 présidée par Philippe Duron a rendu son rapport pour un schéma national de mobilité durable qui lui avait été demandé par le ministre chargé des transports. La commission propose de hiérarchiser les projets de l'Etat qui n'ont pas vocation à relever des programmations pluriannuelles.

Mobilité 21 a classé les projets d'infrastructures en trois groupes :

- ✓ premières priorités : les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030.
- ✓ secondes priorités : les projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et permettre leur engagement sur la période 2030-2050.
- ✓ les «Horizons lointains» : les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.

Le transport de marchandises

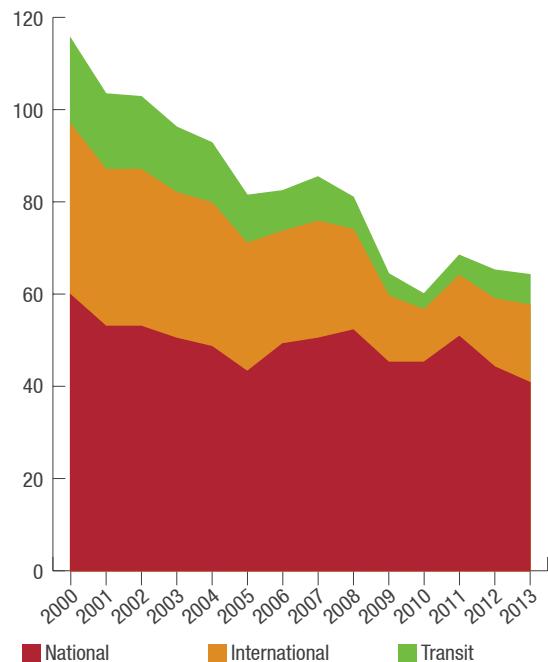
Les trafics de marchandises

Après une hausse exceptionnelle de 14,1% en 2011, le trafic du transport ferroviaire de fret a connu une baisse de 4,9 % en 2012. Les premiers chiffres disponibles du service statistique du ministère des transports laissent percevoir une stabilisation du trafic, qui se traduirait par une baisse légère de 1,6% entre 2012 et 2013.

Avec 32,1 milliards de tonnes.km transportés, il retrouverait son niveau de 2009. Ce recul est uniquement lié au transport national puisque le transport international de marchandises (+14,4%) et le transit (+5,8%) ont tous les deux poursuivi leur croissance jamais démentie depuis 2010.

Cette baisse du transport national de marchandises s'explique notamment par une conjoncture morose de la production industrielle française : l'activité de l'industrie agroalimentaire et du BTP, deux secteurs ayant largement recours au transport ferroviaire, s'est repliée même si cette baisse est limitée par la bonne tenue du transport de produits agricoles et autres produits comme les minéraux et les produits pétroliers.

Transport ferroviaire de marchandises en France

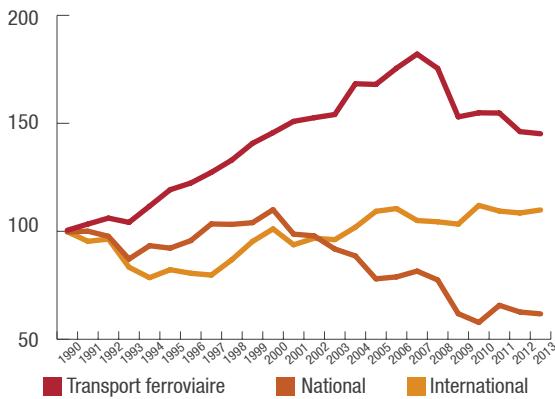


Source : SOeS – chiffres clés du transport février 2014

L'évolution de la concurrence intermodale

En matière de concurrence intermodale, les chiffres du transport de marchandises restent stables. Le transport routier de marchandises reste prédominant entre 2007 et 2012 avec 87,8% de part de marché, suivi par le fer (9,8%) et le fluvial (2,4%). On observe une très légère baisse de la route et du fret au profit du fluvial entre 2007 et 2012.

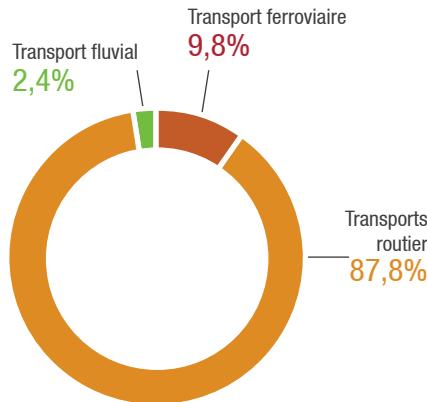
Evolution des transports intérieurs
(base 100 en 1990)



Part de transport combiné dans le fret ferroviaire
(en milliards de t-km)



Parts modales terrestres en 2013



Sources : SOeS Données provisoires

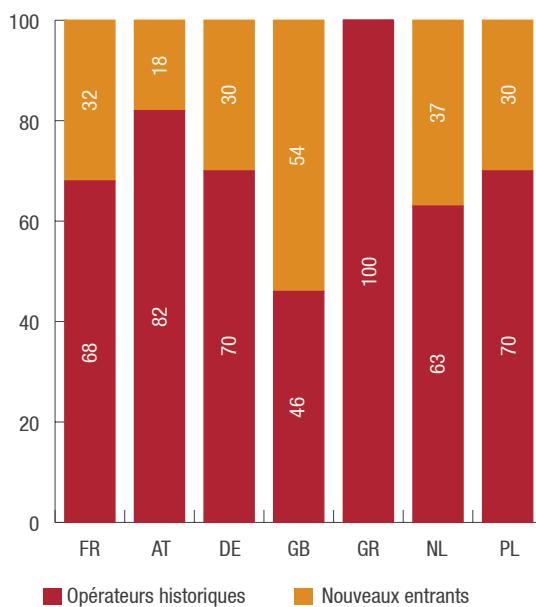
Entre 2008 et 2013, la part du transport combiné dans le transport ferroviaire de marchandises affiche une progression de trois points pour atteindre 26%.



L'évolution de la concurrence ferroviaire

Depuis l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006, l'arrivée de nouveaux opérateurs a permis de dynamiser ce secteur et leur part de marché a connu une croissance rapide. Limitée en 2006 à moins de 1%, leur part de marché est passée de 11 % en 2008 à plus de 33 % en 2013.

Parts de marché des opérateurs de fret dans les différents pays européens en 2012



FR : France GB : Grande-Bretagne PL : Pologne
AT : Autriche GR : Grèce NL : Pays-Bas
DE : Allemagne

Source : IRG-Rail

En Europe, à l'exception de la Grande Bretagne, la part de marché des nouveaux opérateurs de fret continue de progresser par rapport aux opérateurs historiques. Le plus souvent, cette part de marché est d'autant plus grande que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire est ancienne. C'est le cas outre-Manche où cette libéralisation date des années 90. Le cas de la France est atypique, avec une part de marché des nouveaux opérateurs légèrement supérieure à celle de l'Allemagne, alors qu'outre-Rhin, l'ouverture totale du fret à la concurrence remonte à 1994, 12 ans avant l'Hexagone.

Les entreprises de fret ferroviaire

Au 1^{er} janvier 2013, 26 entreprises ferroviaires étaient titulaires d'un certificat de sécurité leur permettant d'assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national. Parmi elles, 24 sont présentes dans le transport de fret, quatre d'entre elles n'assurant des services que sur des sections frontalières.

Date de lancement du service commercial	Nouveaux opérateurs de fret ferroviaire
2005	Europorte France
2006	Euro Cargo Rail
2007	SNCB Logistics Colas Rail VFLI (SNCF) Europorte Channel
2008	CFL Cargo (Luxembourg, Arcelor Mittal)
2009	TSO
2010	TPCF CFR (OPF Morvan) OSR (On site Rail) France RENFE
2011	SNCB Logistics (Benelux) EFT Services Crossrail
2012	Comsa Rail Transports TX Logistik AG RDT 13 SVI ETMF
2013	Egenie TMR Securail Nordcargo Normandie Rail Services Fer alliance

Zoom sur...

Les opérateurs de fret de proximité

Relativement récents, les opérateurs de fret de proximité (OFP) ont pour vocation d'effectuer des transports de lots de wagons comme de trains déjà massifiés, sur de courtes distances, à partir et/ou jusqu'à des points d'échanges avec un opérateur ferroviaire longue distance. Ils opèrent dans des zones géographiques limitées. Dans les faits, les OFP se positionnent non seulement sur des marchés de niche, mais aussi sur des marchés de plus longue distance, ce qui leur confère un dynamisme certain.

Liste des OFP opérant en France	Début des opérations	Zone d'intervention
TPCF	1er août 2010	Rivesaltes, Perpignan, Narbonne
OFP Atlantique	8 octobre 2010	Grand port maritime de La Rochelle et de Nantes Saint-Nazaire
CFR	21 octobre 2010	Bourgogne-Franche Comté
Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR)	fin novembre 2010	Morvan
Normandie Rail Services	1er avril 2011	Grand port maritime du Havre
Brocéliande Fret Entreprises	mi-2011	Grand Ouest
OSR France	décembre 2011	Port de Strasbourg
RDT 13	11 juin 2012	Grand port maritime de Marseille
Ferovergne	9 juillet 2012	Grand port maritime du Havre et de Marseille, Clermont-Ferrand
Agenia	début 2013	Sud de la France
Regiorail	décembre 2013 (immatriculation RCS 6 janvier 2014)	Lorraine

Le transport de voyageurs

La croissance du trafic en 2013

La France est le premier pays européen pour le transport ferroviaire de voyageurs. En 2012, ce trafic représentait 26% des flux européens, avec 104,3 milliards de voyageurs.km.

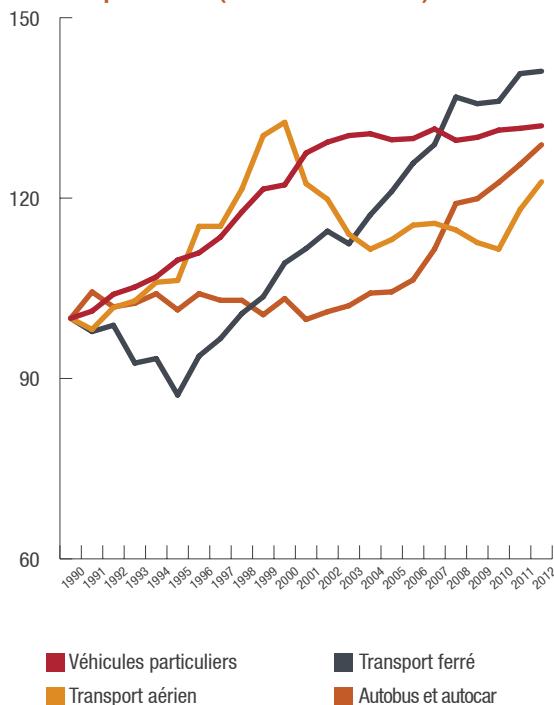
Le trafic ferroviaire de voyageurs a reculé de plus de 1% en 2013 pour s'établir à 103,2 milliards de voy.km, mettant fin à cinq années de croissance. Cette situation s'explique en partie par de mauvaises conditions météorologiques au printemps 2013, une baisse du pouvoir d'achat des ménages et un report vers des modes de transports alternatifs moins onéreux : covoiturage et autocar.

La baisse de trafic touche l'ensemble des activités TGV, TER, Transilien ou trains d'équilibre du territoire (TET). Le trafic des TGV affiche ainsi une légère baisse de 0,5%, ce qui représente une inversion de tendance puisque sur ces 20 dernières années, cette activité avait toujours affiché une croissance (sauf en 2009 avec l'effet crise).

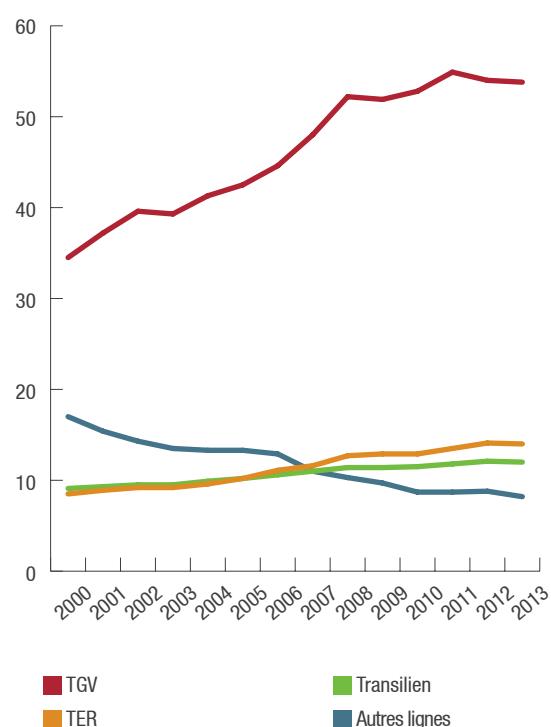
En 2012, les transports collectifs de proximité (TER et Transilien) qui se sont arrogés une place importante dans les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-études, avaient tiré la croissance des transports ferroviaires de voyageurs. Cette tendance cesse en 2013 puisque les TER et les Transilien sont aussi en recul de 1,2%.

Si le mode routier reste prépondérant dans le transport de voyageurs avec 82,9% de part modale pour les transports intérieurs, le rail a bénéficié d'une forte dynamique depuis une quinzaine d'années par rapport aux autres modes avec plus de 10% de part modale en 2013.

Evolution des transports intérieurs de voyageurs par mode (base 100 en 1990)



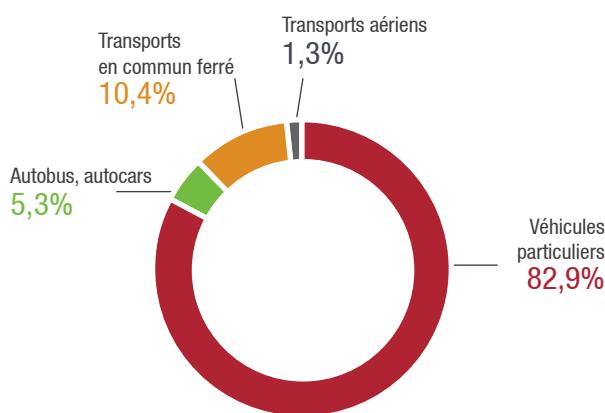
Transport de voyageurs par la SNCF



Source : SOeS – chiffres clés du transport février 2014

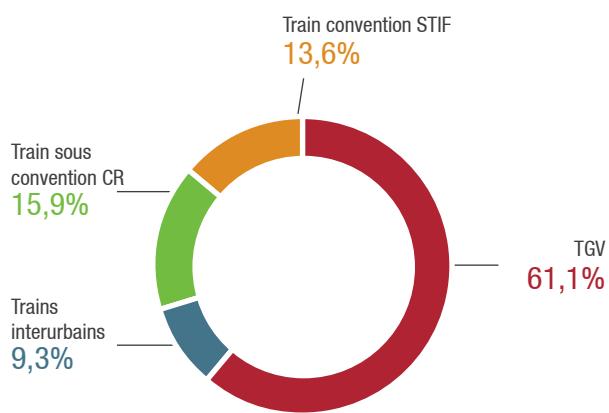
Source : SOeS - Chiffres clés du transport février 2014 - Bulletin mensuel statistique des transports SOeS de mai 2014

Transports intérieurs de voyageurs par mode en % en 2013



Source : SOeS - Données provisoires

Répartition de l'activité voyageurs de la SNCF par type de réseau (en % des voy-km)



█ Y compris trains internationaux
█ Y compris le RER hors RATP
█ Conseils régionaux (hors Ile-de-France)
█ Sous convention Etat et non conventionnés, hors trains à grande vitesse

Source : Bulletin mensuel statistique des transports – mai 2014



Bilan de l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs

Les services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis décembre 2009. Toutefois cette activité reste encore quasi-exclusivement réalisée via des accords de coopération entre la SNCF et les opérateurs historiques des autres pays européens :

- ✓ Thalys : services exploités par la SNCF et la SNCB entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne,
- ✓ Aleo : services exploités par la SNCF et la DB entre la France et l'Allemagne,
- ✓ Lyria : services exploités par la SNCF et les CFF entre la France et la Suisse,
- ✓ Elipsos : services exploités par la SNCF et la RENFE entre la France et l'Espagne, avec notamment des liaisons directes depuis Barcelone mises en service en décembre 2013.

Les services au départ de Londres vers le continent sont exploités par Eurostar, entreprise ferroviaire à part entière, filiale de la SNCF. A terme, Thalys devrait également devenir une entreprise ferroviaire.

En définitif, l'ouverture à la concurrence n'a apporté que peu de changement dans l'offre de services internationaux de voyageurs, si ce n'est l'arrivée du premier nouvel entrant : la compagnie Thello, filiale de Transdev et des chemins de fer italiens. Thello propose une liaison de nuit entre Paris et Venise. La liaison de nuit Paris-Rome lancée en décembre 2012 a été interrompue un an plus tard. Thello a néanmoins connu une progression de son chiffre d'affaires entre 2012 et 2013 d'environ 31%.

PARTIE 3

L'allocation des sillons



La persistance des difficultés rencontrées par Réseau ferré de France (RFF) pour allouer des sillons de qualité constitue une source de désorganisation importante pour les activités de fret, et pour certains services de voyageurs. C'est un obstacle au développement de la concurrence sur les marchés ouverts et un manque à gagner tant pour les opérateurs ferroviaires que pour le gestionnaire d'infrastructures.

Cette situation tient à des causes externes : les travaux de renouvellement des voies effectués sur le réseau mais également à des causes internes inhérentes au processus d'allocation des sillons (coordination travaux/exploitation, obsolescence de systèmes).

La performance de ce processus d'allocation est donc l'un des points principaux d'attention de l'Autorité. Elle a été saisie en 2013 de plusieurs dossiers relatifs à ce sujet particulier, dont quatre demandes de règlement de différend. Ces règlements portaient davantage sur des demandes de précision ou de modification des conditions générales de l'accès au réseau, plutôt que pour résoudre des problèmes d'allocation localisés comme cela avait été le cas en 2012.

Ces différends montrent que si les utilisateurs du réseau reconnaissent que RFF a engagé des actions dynamiques pour résoudre certains problèmes rencontrés, ils les jugent insuffisantes au regard des impératifs de qualité, de réactivité et de performance économique. Le même constat a été dressé lors des groupes de travail réunis à l'initiative du ministre chargé des transports sur le fret ferroviaire.

Les résultats du processus d'allocation des sillons en 2013

Pour emprunter le réseau ferroviaire, les entreprises doivent disposer d'un sillon, c'est-à-dire de la possibilité de circuler à un moment donné d'un point du réseau ferré à un autre. Les sillons utilisés en 2014 ont été commandés pour la plupart entre décembre 2012 et avril 2013. La réglementation impose à RFF de fournir une réponse à ces demandes en septembre 2013.

Le calendrier réglementaire de l'attribution des sillons par RFF

L'organisation mise en place par RFF en matière d'allocation de sillons se structure autour des quatre grandes étapes (A : l'année de circulation) :

- ✓ de A-5 à avril A-2 : structuration de la capacité du graphique.
- ✓ d'avril A-2 à décembre A-2 : la pré-construction de la trame de base du graphique.
- ✓ de décembre A-2 à septembre A-1 : la construction de l'horaire de service.
- ✓ de septembre A-1 à décembre A : les adaptations de l'horaire de service.

Comme chaque année, RFF a fourni à l'Autorité des données sur les réponses d'allocation de sillons apportées en septembre 2013. Ces données offrent un bon indicateur sur les difficultés rencontrées par les entreprises pour accéder au réseau. En septembre 2013, le taux de traitement des demandes de sillons s'élevait en moyenne à 99,8%.

Trois réponses peuvent être fournies aux demandes de sillons : allocation d'un sillon ferme, allocation d'un sillon précaire, trou de régime (lorsqu'un sillon jour n'a pas pu être alloué).

Des demandes de sillons en nette augmentation

	Nombre de sillons-jours demandés			Taux de sillons-jours attribués fermes		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Sillons voyageurs	5 364 648	5 368 972	5 236 000	89%	90%	93%
Sillons fret Fret SNCF Autres EF	661 579 211 148	621 325 301 268	519 721 287 665	69% 48%	73% 57%	80% 68%

Source : RFF - Retraitement ARAF

Le nombre de sillons attribués fermes a connu une nette augmentation, qui a notamment bénéficié aux nouvelles entreprises ferroviaires, les « nouveaux entrants ».

Cependant subsistent plusieurs difficultés majeures, en particulier les conditions de traitement des sillons précaires et les évolutions introduites en cours d'horaire de service, notamment pour les entreprises de fret ferroviaire.

La nomination du directeur de la DCF (Direction de la circulation ferroviaire)

La loi du 8 décembre 2009 a créé un service spécialisé au sein de la SNCF : la DCF qui exerce, pour le compte et selon les objectifs et principes définis par RFF, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

La DCF élabore le graphique des sillons et gère au quotidien les circulations et les incidents.

Des dispositions spécifiques ont été prévues par la loi, afin de garantir une concurrence libre et loyale entre les entreprises ferroviaires, et empêcher toute discrimination :

- ✓ autonomie hiérarchique : nommé pour cinq ans par le gouvernement, après avis de l'ARAF, le directeur du service gestionnaire des trafics et circulations ne peut être démis de ses fonctions qu'après un avis conforme de l'Autorité. Il ne reçoit aucune instruction afin de conserver son indépendance et ses agents ne peuvent recevoir d'instructions que de lui.

- ✓ autonomie budgétaire : le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose de son budget propre, dont le financement est assuré par RFF.
- ✓ obligations de confidentialité des informations détenues par les agents.

Le 10 avril 2013, l'ARAF a donné un avis favorable à la nomination de Jean-Claude Larrieu aux fonctions de directeur des circulations ferroviaires.



L'organisation des travaux sur le réseau ferré

L'établissement du graphique de circulation s'effectue dans un contexte contraint par l'importance des travaux de renouvellement et de développement des voies, qui doivent durer encore plusieurs années. Avec près de 900 000 plages travaux-jour, l'organisation des circulations ferroviaires reste donc fortement marquée par l'importante préemption des sillons pour réaliser ces travaux.

Conscient de l'importance des travaux prévus sur le réseau et des enjeux économiques associés, RFF a choisi de mettre en place une politique industrielle, visant à définir un niveau de performance souhaité pour chaque axe, et permettre un meilleur équilibre entre les besoins des travaux et les exigences de l'exploitation.

Par ses recommandations sur les documents de référence du réseau (DRR), l'Autorité a cependant interpellé à plusieurs reprises RFF sur les limites des processus actuels. Soulignant notamment :

- ✓ l'absence d'indicateurs permettant d'évaluer l'impact des sillons alloués aux travaux sur la capacité du réseau,
- ✓ l'absence d'indicateurs permettant de mesurer l'utilisation réelle par SNCF Infra des sillons qui lui sont allouées,
- ✓ l'absence d'incitations dans les relations contractuelles entre RFF et SNCF Infra visant à responsabiliser financièrement le gestionnaire délégué sur le juste dimensionnement initial de ses besoins de sillons et sur une restitution plus rapide des sillons non utilisés.

Par conséquent, l'Autorité a demandé à RFF d'étudier la mise en place d'un système d'incitations basé sur la valorisation du temps d'immobilisation de l'infrastructure par les travaux et un système favorisant une restitution plus anticipée des sillons non utilisés.

La procédure des sillons précaires

Les contraintes qui pèsent sur le réseau ne permettant pas à RFF de prendre en compte l'ensemble des travaux programmés au moment de l'élaboration de l'horaire de service, RFF a introduit une procédure dite des « sillons précaires ».

Une demande fait l'objet d'une attribution conditionnelle si le sillon demandé est, pour certains jours de circulation, en conflit avec un ou plusieurs chantiers sur le réseau ferré national. Pour chacun des jours impactés, le sillon est dit « précaire ».

A plusieurs reprises, l'Autorité a indiqué que la procédure des « sillons précaires » ne pouvait être conservée qu'à titre transitoire et que le gestionnaire de l'infrastructure devait offrir aux entreprises une visibilité minimale sur les sillons dont elles disposeraient. C'est pourquoi le DRR prévoit de lever les précarités au moins deux mois avant les circulations de fret, et quatre mois avant les circulations de trains de voyageurs.

Le non-respect par RFF des délais d'affermissement figurant au DRR ainsi que le manque d'information des clients sur l'évolution au jour le jour de leurs sillons sont particulièrement critiqués par les entreprises ferroviaires.

L'essentiel

- ✓ Avec 900 000 plages travaux-jour en 2013, RFF doit préempter de très nombreux sillons pour réaliser ses travaux.
- ✓ L'Autorité a demandé à RFF d'étudier un système d'incitations financières basé sur la valorisation du temps d'immobilisation des sillons pour travaux.
- ✓ L'ARAF a demandé à RFF de développer la communication quotidienne sur l'évolution des sillons attribués aux entreprises ferroviaires.

L'amélioration des systèmes d'information

L'amélioration de ses systèmes d'information doit être un objectif prioritaire pour RFF afin notamment :

- ✓ d'assurer une traçabilité complète de l'évolution d'un sillon-jour, depuis l'expression du besoin jusqu'à la circulation sur le réseau,
- ✓ d'établir des liens entre les applications informatiques permettant le suivi des travaux et des sillons, sans perte d'information et sans traitement manuel,
- ✓ de gagner en productivité, en offrant aux horairistes de nouveaux outils d'aide à la conception et à la décision.

Des améliorations ponctuelles ont été apportées en 2013 sur plusieurs applications informatiques, en particulier celles destinées à faciliter les commandes de sillons.

Ces améliorations doivent se poursuivre, en particulier pour répondre aux injonctions de l'Autorité (décisions n° 2013-016, n° 2013-017, n° 2013-018 et n° 2013-019) qui imposent à RFF d'offrir aux entreprises la possibilité de suivre, à partir de septembre 2014, les dates de levée des précarités et les autres évolutions des sillons.

RFF a lancé en 2013 un appel d'offres pour le déploiement d'un « système industriel de production horaire ». Ce système se substituera à terme à l'ensemble des applications liées à la gestion des sillons, dont l'application THOR, outil central de la construction du graphique qui date des années 1980. RFF compte le déployer en trois phases, à partir de l'horaire de service 2016.

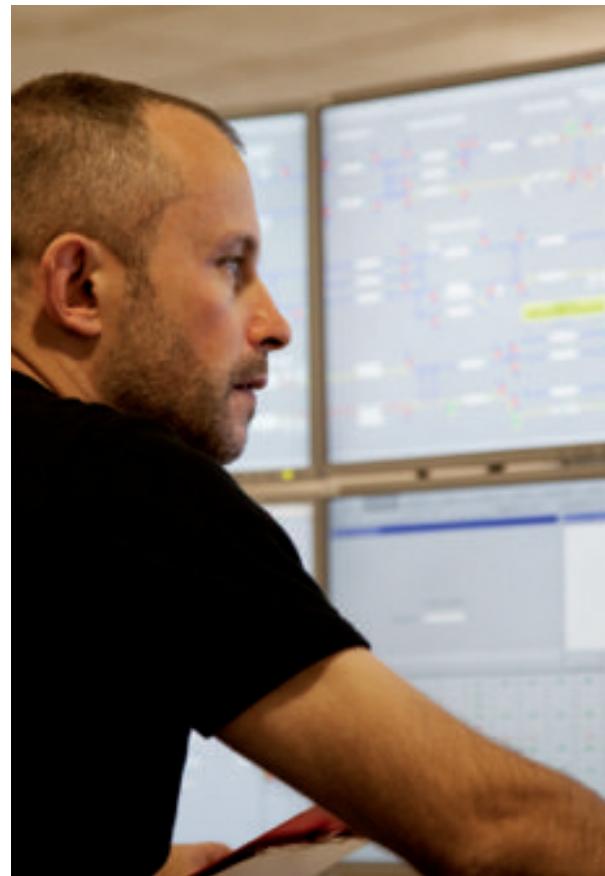
Compte tenu des limites des applications actuelles, l'Autorité suivra attentivement le respect du calendrier présenté.

Les accords-cadres

Un accord-cadre est un engagement contractuel pluriannuel entre RFF et une entreprise ferroviaire. Il porte sur une capacité d'infrastructure que l'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé, s'engage à commander, et que le gestionnaire d'infrastructure s'engage à offrir pour une durée déterminée, au-delà de l'horaire de service. A la demande des parties, l'Autorité peut émettre un avis sur un projet d'accord-cadre projeté, notamment sur son volet tarifaire.

En 2013, l'Autorité a émis un avis favorable sur trois projets concernant des liaisons de transport combiné de marchandises proposés entre RFF d'une part, et Froidcombi puis Novatrans et T3M, d'autre part.

Les conditions de recours à un accord-cadre devraient être précisées en 2014 par un acte d'exécution pris en application de la directive 2012/34/UE. L'Autorité participe à ces travaux, à la fois en collaboration avec le ministère des transports et en coordination avec les autres régulateurs ferroviaires européens, au sein d'IRG-Rail.



Les règlements de différends entre des entreprises ferroviaires et RFF

Quatre entreprises de fret - Euro Cargo Rail, VFLI, Europorte et T3M - ont saisi l'ARAF en 2013 pour contester les conditions de facturation de la redevance de réservation, d'allocation et de suivi des sillons.

Au terme de l'examen des douze demandes formulées, les décisions rendues par l'Autorité le 22 octobre 2013 demandent à RFF d'améliorer plusieurs conditions d'attribution des sillons.

Motiver le refus de sillon

L'Autorité a enjoint à RFF d'informer les entreprises, de manière précise et intelligible, des raisons pour lesquelles un sillon-jour n'a pu être attribué (« trou de régime »). Cette exigence vise à respecter le principe de transparence qui s'impose au gestionnaire, mais aussi à permettre aux entreprises de recommander des sillons en tenant compte des difficultés identifiées.

L'essentiel

- ✓ RFF doit déployer un nouveau système industriel de production horaire qui remplacera l'ensemble des applications liées à la gestion des sillons.
- ✓ RFF doit informer les entreprises en continu de l'évolution du statut de leurs sillons.

Améliorer l'information donnée sur les travaux

L'amélioration des conditions d'attribution des sillons passe également par la clarté de l'information concernant les travaux que RFF réalise sur les voies et qui perturbent la circulation des trains. C'est particulièrement vrai dans le contexte actuel de rénovation massive du réseau. RFF a été enjoint de publier une cartographie des travaux actualisée, afin d'aider les entreprises à formuler et suivre leurs demandes de sillons.

Améliorer l'information sur les sillons

L'Autorité a enjoint à RFF de respecter le délai de septembre 2014 annoncé pour la mise en œuvre d'un système d'information plus performant permettant de visualiser l'état des sillons-jours (fermes, précaires) ainsi que les évolutions horaires.

Une telle information synthétique n'est en effet pas disponible aujourd'hui, le suivi des sillons nécessitant un pointage manuel.

Limiter les conséquences liées à la modification par RFF de sillons attribués

A partir de septembre 2014, RFF devra alerter en temps réel les demandeurs dès qu'ils modifient ou suppriment un sillon. L'Autorité a par ailleurs rappelé à RFF qu'il lui appartient de proposer une solution alternative en cas de suppression de sillons.

Il a également été demandé à RFF d'améliorer les conditions de consultation des entreprises pour avis avant que le gestionnaire ne décide d'allouer des sillons pour travaux.

Des incitations pour améliorer les performances du réseau

La directive 2001/14/CE, reprise et précisée par la directive 2012/34/UE, impose la mise en place par le gestionnaire de l'infrastructure d'un système d'amélioration des performances, encourageant les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure « à réduire au minimum les défaillances et améliorer les performances du réseau ferroviaire ».

Ce système repose généralement sur l'application de pénalités en cas de retards. Il est fondé sur des mécanismes incitatifs et n'a pas pour objet d'indemniser les préjudices subis.

Mettre en place des incitations pour une meilleure utilisation des sillons

Deux demandes portaient sur la mise en œuvre d'incitations économiques visant à :

- ✓ pénaliser RFF en cas de modification ou de suppression de sillons attribués,
- ✓ assouplir les conditions de remboursement de la redevance de réservation lorsqu'une entreprise annule un sillon.

De telles incitations ayant vocation à s'appliquer à l'ensemble des acteurs, l'Autorité a décidé d'organiser une concertation afin de préciser les modalités de ces dispositions incitatives. Cette concertation a été engagée début 2014.

Dans son arrêt du 18 avril 2013, la Cour de justice de l'Union européenne a conclu que la France avait manqué à son obligation de mise en place d'un système d'amélioration des performances prévue à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.

RFF a défini en 2013, en concertation avec les entreprises ferroviaires, une première étape de déploiement d'un tel système qui sera expérimentée en 2014. Elle porte sur les retards supérieurs à cinq minutes, et s'applique à toutes les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national.

PARTIE 4

Les services de transports de voyageurs

Les dessertes de cabotage effectuées à l'occasion d'un service international de voyageurs

Le cadre légal

Les services internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence en France depuis décembre 2009. Cette ouverture résulte de la mise en œuvre du 3ème paquet ferroviaire européen qui inclut la directive 2007/59/CE, le Règlement n°1371/2007 dit « OSP » et la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Cette dernière instaure une possibilité de cabotage, c'est-à-dire la possibilité de commercialiser des dessertes intérieures dans le cadre d'un trajet international.

Aux termes de la directive, cette faculté doit permettre « de garantir que ces opérations aient une chance réelle d'être économiquement rentables », sans pour autant « être utilisée pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs ».

Deux limites sont prévues à cette faculté de cabotage :

- ✓ le cabotage ne doit pas être un moyen de contourner le monopole de la SNCF sur transport national de voyageurs ; pour cela il convient de vérifier que l'objet principal du service reste bien une desserte internationale,
- ✓ le cabotage ne doit pas porter atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public potentiellement impactés par le nouveau service.

Les tests conduits par l'Autorité

La loi a confié à l'ARAF le soin de vérifier que l'objet principal du service est bien le transport international. Si tel n'est pas le cas, le ministre des transports peut limiter les dessertes intérieures.

L'Autorité doit également évaluer l'impact du service sur l'équilibre économique d'un contrat de service public. Si l'analyse conclut que l'équilibre est compromis, l'autorité organisatrice de transport concernée peut limiter ou interdire les dessertes intérieures.

La loi impose par ailleurs à l'ARAF de fixer et de rendre publique au préalable les procédures qu'elle utilisera pour conduire ces deux tests.

C'est ce que l'Autorité a fait par sa décision n°2013-004 du 27 février 2013. Celle-ci précise en particulier la méthodologie et les critères qui serviront pour réaliser les deux tests qui peuvent être demandés avant d'autoriser une liaison de cabotage.

Pour le test d'objet principal, l'un des objectifs de l'Autorité est d'offrir de la prévisibilité aux acteurs en proposant des seuils. Pour compléter ce dispositif, une analyse multi-critères prenant en compte les aspects qualitatifs permet de traiter des cas particuliers.

Pour le test d'équilibre économique, l'Autorité a voulu prendre en compte la diversité des contrats de service public et des situations et n'a pas proposé de seuils.

L'objet principal du service

Pour vérifier que l'objet principal du service proposé est bien le transport international, l'Autorité procède en deux étapes :

- ✓ si le projet de nouveau service satisfait simultanément aux seuils suivants, on considère que son objet est bien le transport international :
 - la part du chiffre d'affaires provenant des dessertes intérieures est inférieure au tiers (1/3) du chiffre d'affaires total.
 - la part du trafic exprimé en voyageurs-km provenant des dessertes intérieures est inférieure au quart (1/4) du trafic total.
 - la longueur de la plus grande desserte internationale doit être supérieure d'un quart (1/4) à la plus grande desserte intérieure.
- ✓ si le projet ne satisfait pas aux critères ci-dessus, l'Autorité réalise une analyse multi-critères prenant en compte notamment, en plus du chiffre d'affaires, du trafic et de la longueur des dessertes, la grille horaire envisagée, le type de service et les populations des villes ou zones desservies.

Le test d'équilibre économique

Pour examiner si le cabotage proposé à l'occasion du nouveau service porte atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public, l'Autorité effectue une analyse sur la base des critères suivants :

- ✓ les dispositions prévues par le contrat de service public relatives à son équilibre économique,
- ✓ les pertes de recettes et coûts supplémentaires éventuels, à court et moyen termes,
- ✓ les bénéfices éventuels, à court et moyen termes,
- ✓ l'évolution de la rentabilité des services exploités par le titulaire du contrat de service public.



L'exemple de la liaison Milan-Marseille envisagée par Thello

Thello est une entreprise ferroviaire spécialisée dans les dessertes entre la France et l'Italie. Elle compte relancer les dessertes entre la Provence, la Côte d'Azur et la Lombardie en proposant trois allers-retours quotidiens entre Milan et Nice, dont un sera prolongé jusqu'à Marseille. Au total, le service proposé doit desservir 21 villes dont huit en France et parcourir les quelque 521 km séparant Marseille et Milan en un peu plus de sept heures. Ce service n'était plus disponible depuis 2009 au départ de Nice, et depuis plus de 15 ans au départ de la cité phocéenne.

Suite aux saisines de Thello et du ministère de l'Écologie, l'Autorité a, dans son avis n°2013-013 du 9 juillet 2013, confirmé le caractère international du projet de liaison.

Suite à la saisine de la région PACA, l'Autorité a étudié l'impact de l'introduction d'un tel service comportant des dessertes intérieures sur le contrat de service public relatif aux trains régionaux.

Elle a estimé dans son avis n° 2013-022 du 8 octobre 2013 que le projet de Thello ne portait pas atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a introduit un recours au Conseil d'Etat contre la décision de l'Autorité.

La séparation comptable des services publics ferroviaires conventionnés

La SNCF et les services conventionnés de transport de voyageurs

En application du règlement européen OSP et en vue de garantir des services d'intérêt général de transport de voyageurs, une autorité organisatrice de transport (AOT) a l'obligation de conclure un contrat de service public avec un opérateur auquelle elle délègue l'exploitation des services.

L'AOT verse à l'opérateur une « compensation » incluant un bénéfice raisonnable, pour couvrir l'incidence nette sur les coûts et les recettes occasionnées par le respect des obligations tarifaires établies avec les règles générales. Les contrats de service public et les règles générales définissent :

- ✓ les Obligations de Service Public (OSP) que l'opérateur doit remplir ainsi que les zones concernées,
- ✓ les paramètres sur la base desquels la compensation doit être calculée ainsi que la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés afin d'éviter toute surcompensation,
- ✓ les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services (coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance, etc.),
- ✓ les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport entre l'opérateur et l'AOT.

La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas 15 ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires (10 ans pour les services d'autobus et autocars).

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les conseils régionaux sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux. Chaque conseil régional signe une convention de service public avec la SNCF pour l'exploitation de ses TER. En Île-de-France, la délégation de l'exploitation des transports ferroviaires (Transilien) est signée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

L'Etat est également devenu autorité organisatrice des transports pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) pour laquelle il signe une convention de service public avec la SNCF.

Au sein de la SNCF, la branche Proximités regroupe l'ensemble de ces activités exploitées sous forme de conventions de service public.

La séparation comptable des trains d'équilibre du territoire

Dans un secteur régulé où l'opérateur historique conserve à la fois des activités en concurrence et des activités recevant des concours publics, la loi demande à l'Autorité de s'assurer que « les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants » (article L. 2144-2 du code des transports).

Aussi, la SNCF doit-elle mettre en place des règles de séparation comptable qui permettent de distinguer :

- ✓ d'une part, qu'aucun concours public reçu au titre des conventions de services publics ne soit utilisé pour subventionner une autre activité, en monopole ou ouverte à la concurrence. Ceci afin d'éviter qu'une partie de ces concours ne soit utilisée pour faciliter la conquête des parts de marché sur un segment d'activité, ouvert à la concurrence ou pour compenser des pertes ou pour verrouiller l'accès au marché,
- ✓ d'autre part, qu'au sein des activités conventionnées, il n'existe aucune subvention croisée entre les différents contrats, dans la mesure où les autorités organisatrices de transport sont distinctes.

Ces règles de séparation comptable doivent permettre d'apprécier les coûts réels relatifs aux missions confiées à la SNCF par l'Etat et les collectivités territoriales. Mais aussi d'apprécier les conditions financières globales d'exploitation du transport de voyageurs conventionné en toute transparence.

En particulier, l'article n° 43-2 du décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF, dispose que : « La SNCF établit pour les services nationaux faisant l'objet d'une convention mentionnée à l'article 43-1 un budget et des comptes séparés qui permettent d'assurer le suivi, le contrôle et l'audit de ces services. Les modalités de présentation de ces comptes sont définies par la convention. Les règles de séparation de ces comptes sont soumises à l'approbation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dans les conditions prévues à l'article L. 2133-4 du code des transports ».

C'est dans ce cadre que la SNCF a soumis à l'ARAF un référentiel de séparation comptable de la seule activité Intercités. Ce référentiel ne concerne pas les activités de TER ou Transilien.

Les trains d'équilibre du territoire (TET) assurent une mission d'aménagement du territoire en contribuant au désenclavement des régions non desservies par la grande vitesse et à l'accessibilité du grand bassin parisien. La convention des TET entre l'Etat et la SNCF concerne plus de 30 lignes desservant 350 villes, 20 régions, pour 42 millions de trains-km et 100 000 voyageurs quotidien (données extraites du cahier du Groupement des autorités responsables de transport - GART).

Le déficit d'exploitation de ces TET, hors investissements en matériel roulant, nécessite une compensation par l'Etat afin de couvrir les charges totales excédant les recettes commerciales. Cette compensation est passée de 210 millions d'euros pour l'exercice 2011 à 325 millions d'euros en 2013.

Au vu des données transmises, l'ARAF a constaté que la seule activité des TET représentait un cadre trop restreint pour définir des règles de séparation comptable. A l'inverse, la branche SNCF Proximités présente une unité fonctionnelle et définit un périmètre d'analyse comptable pertinent pour le suivi de l'allocation des fond publics. Mais aussi pour l'examen de la séparation comptable entre les différentes activités subventionnées, d'une part, et entre les activités subventionnées et non subventionnées, d'autre part.

Il faut donc appréhender l'ensemble des activités conventionnées tant au niveau de la branche SNCF Proximités qu'au niveau de chaque contrat de service public, pour définir une comptabilité analytique et des règles homogènes. L'objectif étant de prévenir que des concours publics attribués au titre d'un de ces contrats ne viennent subventionner un autre contrat ou une activité exercée hors contrat.

Q L'essentiel

- ✓ Une autorité organisatrice de transport (AOT) a l'obligation de conclure un contrat de service public avec l'opérateur auquel elle délègue l'exploitation des services.
- ✓ Les règles de séparation comptable doivent permettre de garantir que les concours publics reçus pour compenser des services publics ne soient pas utilisés pour subventionner une autre autorité.

PARTIE 5

La tarification de l'infrastructure



Les redevances des prestations minimales

Dans le cadre de son avis sur le document de référence du réseau (DRR), l'Autorité émet un avis conforme sur la fixation des redevances des prestations minimales offertes sur le réseau, c'est-à-dire :

- ✓ le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure,
- ✓ le droit d'utiliser les capacités accordées,
- ✓ l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau,
- ✓ la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ou de toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les sillons ont été accordés.

L'avis conforme est contraignant : il impose à RFF de modifier la partie tarification de son DRR pour se mettre en conformité. Les modifications apportées par RFF devront à leur tour être soumises à l'Autorité pour avis conforme. L'article L.2133-5 du code des transports précise que l'Autorité émet cet avis « au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau ».

En 2014, les redevances acquittées par les entreprises ferroviaires au titre des « prestations minimales » devraient représenter 5,7 milliards d'euros, soit 88% des recettes attendues par RFF. Elles sont réparties par tiers :

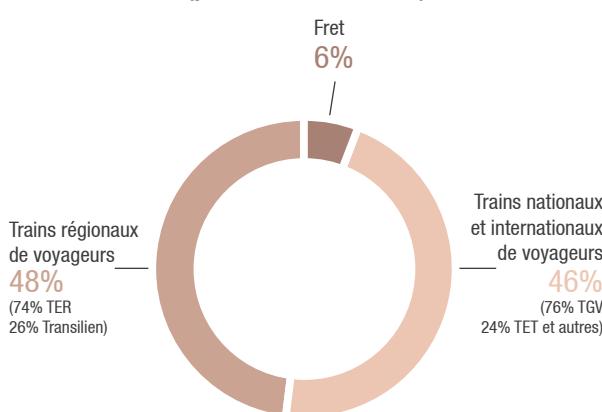
- ✓ les redevances de circulation, payées par tous les trains dès lors qu'ils circulent sur le réseau et qu'ils couvrent le « coût directement imputable » ; la théorie économique pose qu'une tarification au coût directement imputable permet une utilisation optimale du réseau, mais entraîne la plupart du temps un déficit du gestionnaire d'infrastructure, ce qui est le cas dans le secteur ferroviaire,
- ✓ les redevances de réservation, qui visent à couvrir les charges fixes de l'infrastructure (dans la limite de la soutenabilité des marchés) et donc à réduire le déficit du gestionnaire d'infrastructure ; elles peuvent être modulées afin de promouvoir un usage efficace des capacités du réseau,
- ✓ les redevances d'accès spécifiques aux activités sous contrat de service public (TET, TER, Transilien) qui couvrent les coûts fixes de l'infrastructure.

Pour circuler sur le réseau, un train doit donc payer un péage minimum égal au coût directement imputable à son activité, et un péage maximum basée sur sa capacité à couvrir l'ensemble des coûts supportés par le gestionnaire d'infrastructure.

	Activités conventionnées	Activités concurrentielles	Montants 2014
Redevance de circulation	<p>« Coût directement imputable » (Directive 2012/34/UE, article 31.3)</p> <p>« Part variable des charges d'exploitation et de maintenance » (Décret 97/446, article 7)</p>		1 620 M€
Redevance de réservation	<p>« Rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation » (Directive 2012/34/UE, article 31.4)</p> <p>« Tout ou partie des coûts du capital investi » et modulations possibles (période horaire, qualité sillons, rareté des capacités...) (Décret 97/446, article 6)</p>		2 106 M€
	<p>-</p> <p>Majorations « lorsque le marché s'y prête » (Décret 97/446, article 6 et directive 2012/34/UE, article 32.1)</p>		
Redevance d'accès	<p>« Charges fixes d'exploitation et de maintenance » des lignes hors LGV (Décret 97/446, article 5)</p>	-	1 939 M€

Source : RFF

Répartition des redevances par utilisateur (part subvention fret)



Dans ses avis, l'Autorité s'est attachée à vérifier le bon respect des règles et principes de tarification : la transparence dans l'élaboration et la publication des redevances, la non-discrimination, la relation aux coûts de l'infrastructure et la capacité du marché à supporter le niveau des redevances.

La tarification orientée vers une meilleure utilisation du réseau

Le système de tarification doit permettre d'orienter les choix des acteurs au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire, dans le sens du bon fonctionnement du service public, d'une part, et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, d'autre part. Alors que le développement de nouveaux sillons est particulièrement coûteux, la gestion des contraintes de capacités sur le réseau ferroviaire constitue un enjeu majeur. La tarification doit créer des incitations à une meilleure utilisation des capacités offertes et orienter les investissements du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Il est donc impératif que les redevances envoient un signal pertinent sur le niveau d'utilisation du réseau et orientent les choix des acteurs vers une utilisation optimale des sillons.

Une vision pluriannuelle des redevances

Il est essentiel que le gestionnaire de l'infrastructure soit en mesure de présenter aux entreprises ferroviaires des principes de tarification pluriannuels, comme le requiert la loi et comme cela est appliqué dans d'autres pays. Une visibilité sur l'évolution des péages est en effet nécessaire aux entreprises ferroviaires pour développer leurs activités.

Une incitation pour le gestionnaire de l'infrastructure à réduire ses coûts

Comme le prévoit l'article 30 de la directive 2012/34/UE, reprenant l'article 6.2 de la directive 2001/14/CE, le gestionnaire de l'infrastructure doit être encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts d'infrastructures et par là le niveau des redevances d'utilisation du réseau. Pour l'Autorité, il s'agit là d'un enjeu majeur qui doit être pris en compte dès à présent, sans attendre la création annoncée du gestionnaire de l'infrastructure unifiée.

Observations de l'ARAF sur la tarification proposée par RFF

Un avis défavorable sur les redevances d'infrastructures initialement proposées par RFF pour 2014

RFF prévoyait une augmentation moyenne des péages d'infrastructure de 4,8% pour 2014 après une augmentation de 4,3 % en 2013, soit une augmentation proche de 10% en deux ans. Pour l'Autorité, cette proposition très élevée par rapport à l'inflation et la situation économique, traduit l'insuffisante maîtrise des coûts par RFF et la SNCF. La qualité de service et la réduction des coûts d'infrastructure conditionnent pourtant l'avenir du ferroviaire dans notre pays.

Pour établir son avis sur les redevances, l'Autorité s'est attachée à vérifier le respect de trois principes de tarification définis par les directives européennes et transcrits dans notre droit :

- ✓ 1er principe : l'existence d'incitations à la réduction des coûts de gestion de l'infrastructure.

En application des dispositions légales, elle doit se traduire par la fixation d'objectifs de productivité et d'indicateurs permettant d'en contrôler le respect, dans le cadre des conventions d'entretien liant à RFF à la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué. Malgré des travaux initiés en ce sens début 2012 par RFF et la SNCF, l'Autorité n'a pu que constater l'absence de base certaine pour la définition de ces objectifs, pourtant nécessaires comme référence au calcul de la tarification.

- ✓ 2ème principe : la possibilité pour toute activité ferroviaire d'accéder au réseau dès lors qu'elle est capable d'acquitter les coûts directement imputables à ses circulations.

Elle se traduit par le paiement d'une redevance minimale, la redevance de circulation qui recouvre directement les coûts variables et doit évoluer comme eux. Or, RFF proposait de faire évoluer cette redevance entre 2013 et 2014 selon une formule d'indexation forfaitaire qui ne reflétait pas l'évolution des coûts supportés.

- ✓ 3ème principe : l'efficacité et la transparence des redevances supplémentaires (redevance de réservation) que RFF perçoit sur les lignes à grande vitesse.

RFF prévoyait d'augmenter ces redevances de manière très hétérogène sur les lignes à grande vitesse, avec des variations allant de 6% à 75% n'offrant pas aux entreprises la prévisibilité nécessaire pour développer leurs activités. RFF prévoyait également de moins augmenter certaines sections parmi les plus chargées du réseau avec un risque d'incitations négatives pour une meilleure utilisation du réseau.

Compte tenu de ces éléments, l'Autorité a donné un avis défavorable à la tarification des péages d'infrastructures proposée par RFF. Son avis étant un avis conforme, cette tarification ne pouvait entrer en vigueur en l'état, et RFF devait faire une nouvelle proposition.

Ce qu'a fait RFF le 18 avril 2013 en soumettant de nouvelles propositions tarifaires pour les prestations minimales du DRR 2014. Ces modifications ont porté sur :

- ✓ la définition d'objectifs de productivité pour les années 2013 et 2014 ; outre le projet de convention pour l'entretien du réseau ferré national en 2013, RFF et SNCF Infra ont transmis un accord en date du 26 mars 2013 cosigné par les deux établissements et portant sur les conditions d'élaboration de la même convention pour 2014, ainsi que d'un « tableau de bord productivité » de suivi des objectifs de productivité.

- ✓ la prise en compte de l'évolution des coûts réels de RFF et des objectifs de productivité prédéfinis dans le barème de la redevance de circulation,
- ✓ l'homogénéisation de la hausse de la redevance de réservation sur les lignes à grande vitesse.

Compte tenu de ces nouvelles propositions, l'Autorité a émis, le 24 avril 2013, un avis favorable sur la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2014.



Le nouveau modèle de coûts et son application dans la tarification

Le calcul du coût directement imputable à une circulation repose sur un modèle économétrique cherchant à expliquer les dépenses supportées par RFF sur les différentes sections du réseau ferré par les caractéristiques de l'infrastructure et différentes variables mesurant les sollicitations supportées (nombre, type, tonnage des trains,...).

Pour 2014, RFF a mobilisé les résultats issus d'un nouveau modèle de coûts pour mettre à jour les redevances de circulation des activités TGV, TET et Transilien. A l'occasion de son avis sur le DRR 2014, l'Autorité a souligné que le nouveau modèle de coûts marquait une amélioration substantielle par rapport au précédent. Ce nouveau modèle permet une mesure plus robuste et plus rigoureuse des coûts directs du fait qu'il mobilise des données plus récentes et plus riches mais aussi parce qu'il s'appuie sur des techniques économétriques plus rigoureuses pour estimer les coûts d'entretien et d'exploitation.

L'Autorité a toutefois souligné que le modèle devra être également amélioré pour l'estimation des coûts de renouvellement. Un groupe de travail réunissant les équipes de RFF et de l'ARAF a été mis en place pour poursuivre l'amélioration du modèle de coûts.

Ce groupe doit également examiner les conditions d'actualisation du modèle, car pour conserver l'étroite relation entre redevances et coûts exigée par la loi, ce modèle doit être mis à jour en fonction de données récentes. L'Autorité estime qu'une actualisation tous les quatre ou cinq ans est nécessaire.

La tarification des contraintes de capacité

L'objectif d'une tarification est aussi d'inciter les opérateurs à modifier leur comportement pour lutter contre certains dysfonctionnements. C'est pourquoi la tarification doit intégrer les contraintes de capacité du réseau et les traduire en signal économique.

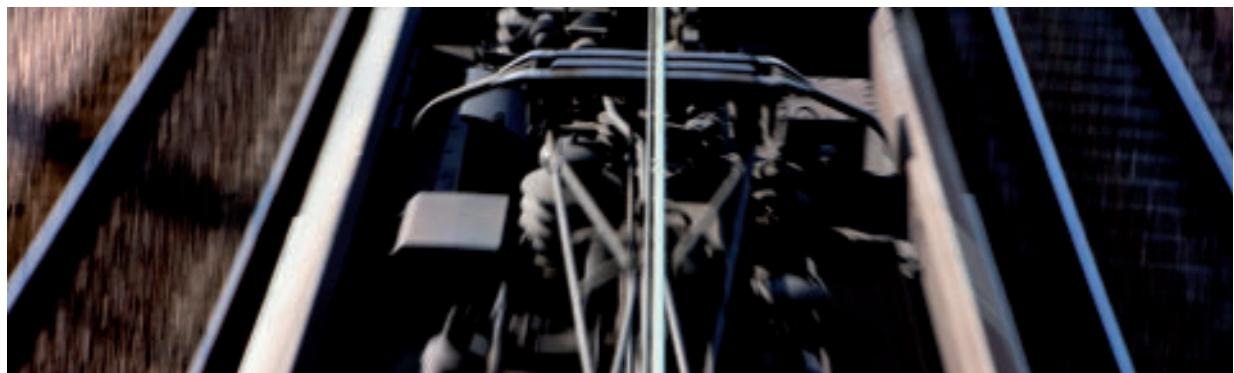
A l'occasion de son avis sur le DRR 2014, l'Autorité a souligné que l'engagement de RFF à « réexaminer la valorisation de la congestion/rareté » n'a pas été tenue. Le régulateur a rappelé que la tarification doit être incitative pour une utilisation optimale des capacités offertes sur le réseau. L'Autorité a donc demandé à RFF un calendrier précis de mise en œuvre de ces incitations au travers du dispositif de tarification.

Q L'essentiel

- ✓ La tarification des infrastructures doit être transparente, non discriminatoire et «supportable» pour les acteurs du marché.
- ✓ L'ARAF a obtenu la prise en compte d'objectifs de productivité dans la tarification des prestations minimales de RFF pour l'horaire de service 2014.

PARTIE 6

Les infrastructures de services



Les installations de services, sources de conflits

L'accès aux infrastructures de services constitue un enjeu essentiel pour les entreprises ferroviaires, en particulier pour les nouveaux entrants, pour lesquels des difficultés d'accès peuvent constituer un obstacle rédhibitoire à l'entrée sur le marché.

Malgré la réglementation (décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012) qui a précisé certains principes d'accès techniques et tarifaires au réseau, le cadre de gestion de ces installations reste inachevé ou inappliqué. Ce qui entraîne des relations parfois conflictuelles entre les gestionnaires et leurs clients. Certaines ont été portées devant le régulateur :

- ✓ en 2012, l'Autorité avait été saisie d'une demande de règlement de différend relatif aux conditions de fourniture et de facturation du courant de traction sur le réseau ferré national,
- ✓ en 2013, l'Autorité a été saisie d'une demande de règlement de différend relatif aux conditions d'allocation des voies de services et à leur tarification,
- ✓ en 2013, l'Autorité a poursuivi la procédure en manquement initiée par l'AFRA (Association française du rail qui regroupe des « nouveaux entrants ») au sujet de l'approvisionnement en gazole et en sable, et de l'accès aux passerelles de visites,
- ✓ en 2013, l'Autorité a également poursuivi l'instruction d'une demande de sanction initiée par l'AFRA concernant l'accès aux cours de fret.

Enfin, à la lecture des contributions des acteurs du secteur lors de l'examen du document de référence des gares, l'Autorité a constaté que la gestion et la tarification des gares de voyageurs faisaient toujours l'objet de contestations récurrentes.

Évolution du cadre réglementaire

Le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire confère aux entreprises ferroviaires et aux candidats autorisés un droit d'accès, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, aux infrastructures de services.

Outre les gares de voyageurs, ce droit d'accès concerne les installations d'alimentation électrique et de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique, les gares de triage ou de formation des trains, les voies de remisage, les terminaux de marchandises, y compris les chantiers de transport combiné, les infrastructures d'approvisionnement en combustible en sable et les passerelles de visite de toiture, ainsi que les centres d'entretien.

Les dispositions du décret n° 2012-70 précisent également, pour chaque infrastructure de services, les prestations régulées qui y sont proposées (service de base et prestations complémentaires).

La transposition de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (« refonte ») renforcera la transparence de la gestion des infrastructures de services et des services rendus. Elle impose aux gestionnaires d'infrastructure de services placés sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou d'une entreprise qui occupe une position dominante sur des marchés nationaux de transport ferroviaire, de s'organiser de manière à assurer leur indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entreprise.

En outre, le traitement des demandes d'accès sera plus encadré, le gestionnaire devant traiter la demande dans un délai raisonnable fixé par l'Autorité de régulation. Enfin, la directive contient des dispositions permettant d'éviter les fermetures d'infrastructures de services.

Ainsi, lorsqu'une infrastructure n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant, sur la base de besoins avérés, son propriétaire doit annoncer publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail.

Les principes généraux d'accès aux installations de services

A l'occasion des saisines qu'elle a dû traiter, l'Autorité a été amenée à préciser plusieurs principes devant régir l'accès aux installations de services et qu'elle s'attachera à faire respecter.

La transparence de l'information

La transparence de l'accès aux infrastructures de services telle que prévue par la règlementation suppose la publication par les gestionnaires des informations suivantes :

- ✓ la liste exhaustive des installations ainsi que leurs principales caractéristiques,
- ✓ la nature des prestations régulées offertes, en distinguant le service de base et les prestations complémentaires,
- ✓ les conditions générales de réalisation des prestations régulées,
- ✓ les conditions générales des contrats à intervenir entre le gestionnaire et l'entreprise ferroviaire,
- ✓ les barèmes tarifaires ainsi que les principes et méthodes utilisées pour la construction des tarifs.

Les conditions contractuelles

S'agissant des aspects contractuels, l'Autorité a formulé plusieurs recommandations destinées à assurer davantage d'équité au bénéfice des entreprises ferroviaires.

Elle a tout d'abord rappelé que la facturation de frais d'instruction du dossier, d'inspection commune préalable et de rédaction d'un plan de prévention des risques aux seules entreprises ferroviaires tierces est discriminatoire. Elle a demandé la suppression de telles facturations et l'intégration des coûts correspondants dans les redevances du service de base.

Afin de garantir un équilibre plus satisfaisant des droits et obligations des parties au contrat, l'Autorité a recommandé que certaines clauses des contrats types soient précisées (cas dans lesquels la résiliation d'un contrat aux fins de gestion de la concomitance peut être prononcée) ou uniformisées (définition des informations confidentielles ; cas d'indemnisation des entreprises ferroviaires).

L'Autorité a également rappelé toute l'attention qu'elle porte à la mise en place d'un dispositif de contrôle de la confidentialité qui doit lui être communiqué, conformément à l'article 10 du décret n° 2012-70. Elle a rappelé que ce dispositif doit prévoir des mesures précises et spécifiques pour les personnels concernés par l'obligation de confidentialité et définir les modalités opérationnelles de contrôle de son application.

Dans le cadre de l'examen du document de référence du réseau (DRR) ainsi que dans le cadre des procédures contentieuses, l'Autorité s'est attachée en 2013 à inciter les gestionnaires à produire les informations permettant de mieux satisfaire aux exigences de transparence :

- ✓ la SNCF a été conduite à compléter les informations figurant dans son offre de référence et dans les documents particuliers,
- ✓ Réseau ferré de France (RFF) a été enjoint de publier une procédure d'allocation pour l'accès aux voies de services,
- ✓ l'Autorité a adressé de premières recommandations aux gestionnaires de chantier de transport combiné.

Zoom sur...

Le règlement de différend relatif aux voies de services

Le 3 décembre 2013, l'Autorité a rendu une décision visant à régler un différend entre Euro Cargo Rail (ECR) et RFF relatif aux conditions d'allocation des voies de services et à la tarification de leur usage.

Après avoir constaté l'absence de publication d'une procédure d'allocation des voies de services dans le DRR, l'Autorité a rappelé que « l'exercice effectif des droits d'accès au réseau suppose (...) que le gestionnaire de l'infrastructure précise le calendrier du processus d'allocation afin de garantir aux entreprises ferroviaires une vision claire des voies de service qui leur seront attribuées avant le début de l'horaire de service ».

Par conséquent, l'Autorité a demandé à RFF de définir et de publier dans le DRR une procédure d'allocation des voies de services définissant les principales échéances du processus d'allocation, les critères d'attribution des voies de services, ainsi qu'une typologie des causes possibles de refus d'allocation.

RFF a donc introduit dans le DRR 2015 révisé une procédure d'allocation des voies de services. L'Autorité se montrera attentive aux éventuelles difficultés de mise en œuvre de la procédure et aux améliorations qui peuvent y être apportées.

Afin de vérifier si la tarification de RFF était conforme aux dispositions réglementaires applicables, l'Autorité a demandé à RFF d'établir une base de données de ses coûts, une méthodologie de calcul conforme aux dispositions réglementaires applicables, et de fixer un tarif d'utilisation des voies de services dans le respect de la méthodologie. Sur cette question, les travaux se poursuivent.

La tarification

Les principes de tarification et les méthodologies utilisées par les gestionnaires

Le décret n° 2012-70 prévoit que « la fourniture des prestations régulées donne lieu à la perception d'une redevance liée au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réel ».

Ainsi, les redevances doivent s'appuyer sur les coûts effectivement supportés par les gestionnaires d'infrastructures de services. Pour l'Autorité, elles ne peuvent incorporer que des coûts :

- ✓ justifiés, les gestionnaires devant apporter, pour chacun, des éléments probants et suffisamment étayés pour démontrer qu'ils correspondent à des coûts effectivement encourus par eux, tant dans leur nature que dans leur montant,
- ✓ pertinents, les coûts devant présenter un lien de causalité entre la prestation fournie et les coûts pris en compte.

Les redevances doivent également inciter les gestionnaires d'infrastructures de services à tendre vers les coûts qu'aurait un opérateur efficace, c'est-à-dire utilisant de manière optimale ses ressources et les technologies disponibles.

Par ailleurs, l'Autorité souligne que fonder les redevances sur « le degré d'utilisation réel » doit constituer une incitation pour les gestionnaires à optimiser la gestion et l'utilisation de leurs infrastructures en concertation avec les opérateurs.

En 2013, l'Autorité s'est attachée à approfondir la compréhension des tarifs pratiqués par les gestionnaires d'infrastructures de services.

Cela a conduit dans un premier temps à auditer les coûts pris en compte par les gestionnaires. Ces audits ont concernés en 2013 les coûts liés à l'approvisionnement en gazole ainsi que ceux liés à l'accès aux cours de fret. L'Autorité a enjoint à RFF d'établir pour fin mars 2014 une base de données des coûts liés à ses voies de services.

Par ailleurs, l'Autorité a également engagé l'examen des méthodologies appliquées par les gestionnaires dans l'élaboration des tarifs. Une première formalisation de ces analyses a entraîné des recommandations dans le cadre de l'avis n° 2014-001 relatif au DRR pour l'horaire de service 2015. Cet avis insiste en particulier sur les progrès à réaliser afin de respecter les principes de pertinence et d'efficacité, par exemple dans les coûts de structure pris en compte.

La transparence et la prévisibilité des tarifs

La construction des redevances doit répondre à des exigences de transparence et de prévisibilité pour les utilisateurs. Ces exigences sont à mettre en œuvre en cohérence avec la directive 2012/34/UE. En 2013, l'Autorité a formulé des recommandations plus précises pour la mise en œuvre pratique de ces exigences.

L'exigence de transparence sur les tarifs impose que les gestionnaires d'infrastructures de services mettent à disposition les données pluriannuelles entrant dans la constitution des tarifs, à savoir :

- ✓ les montants constatés sur les trois dernières années connues des charges opérationnelles et des charges de capital,
- ✓ les hypothèses fondant les prévisions de ces mêmes coûts, ainsi que les montants correspondants,
- ✓ l'ensemble de ces données devant détailler les principaux postes entrant dans les coûts opérationnels, la base d'actifs régulés, le niveau du coût moyen pondéré du capital et l'analyse le justifiant ainsi que le programme des investissements,
- ✓ les montants passés et prévisionnels des unités d'œuvre prises en compte (fréquentations,...).

L'exigence de prévisibilité sur les tarifs impose quant à elle que les gestionnaires d'infrastructures de services fournissent les perspectives d'évolution des coûts - à minima pour deux années supplémentaires - et les conséquences sur les redevances. Ces informations doivent être complétées d'éléments plus détaillés sur les opérations d'investissement impactant le niveau de service ou les redevances.

Q L'essentiel

- ✓ En 2013, l'ARAF s'est attachée à comprendre de manière plus approfondie les tarifs pratiqués par les gestionnaires d'infrastructures de services.
- ✓ Dans le différend entre une entreprise ferroviaire et RFF sur les conditions d'allocation et la tarification des voies de services, l'ARAF demande à RFF d'établir une base de données de ses coûts.

Le cas particulier des gares de voyageurs

Définir des conditions d'accès transparentes et non discriminatoires aux gares de voyageurs est un enjeu primordial dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de voyageurs, internationaux aujourd'hui, régionaux et nationaux demain. Si elles sont la propriété de l'Etat, les gares sont aujourd'hui gérées par la SNCF, via l'une de ses branches créée le 1^{er} janvier 2010, Gares & Connexions. Seuls les quais appartiennent à RFF et sont gérés par lui.

Pour éviter que cette organisation ne porte atteinte aux nouvelles entreprises ferroviaires, le code des transports a encadré la gestion des gares de voyageurs :

- ✓ en obligeant la SNCF de gérer de façon transparente et non discriminatoire les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques,
- ✓ en prévoyant que l'utilisation des gares par une entreprise ferroviaire donne lieu à la passation d'un contrat avec le gestionnaire des gares,
- ✓ en imposant une séparation comptable entre la gestion des gares assurée par Gares & connexions et l'exploitation des services de transport de la SNCF, afin qu'aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne puisse être affectée à l'autre.

Au cours de l'année 2013, l'Autorité a rendu quatre avis et décisions relatifs aux gares de voyageurs :

- ✓ avis n° 2013-003 du 20 février 2013 relatif au code de déontologie de Gares & Connexions,
- ✓ décision n°2013-014 du 9 juillet 2013 relative à la tenue des comptes séparés de l'activité de gestion des gares de voyageurs par la SNCF,
- ✓ avis n° 2013-024 du 22 octobre 2013 relatif au coût d'immobilisation du capital employé pour l'établissement des redevances des prestations régulées dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2014 et 2015,
- ✓ avis n° 2013-026 du 12 novembre 2013 relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2014 et 2015.

Le document de référence des gares

L'Autorité a notamment émis un avis défavorable concernant les projets de « documents de référence des gares » (DRG) établis pour 2014 et 2015 par Gares & Connexions et RFF. Ces documents ont pour but de préciser les conditions techniques et tarifaires d'accès aux gares de voyageurs.

L'Autorité les a examinés au regard des principes de transparence, de non-discrimination et des dispositions tarifaires.

Concernant le principe de transparence, elle a notamment relevé l'absence d'informations importantes telles que des engagements de performance et de productivité, une description insuffisante des programmes d'investissements, la difficulté d'accès à certains documents et le manque de lisibilité.

Concernant le principe de non-discrimination, elle a relevé des conditions contractuelles déséquilibrées, ainsi que la facturation de frais d'étude et de dossier que ne supportent pas la SNCF.

Par ailleurs, Gares & Connexions a maintenu le niveau de rémunération de ses fonds propres à 11,9% avant impôts, niveau que l'Autorité juge injustifié. Il augmente indûment les tarifs et conduit indirectement l'activité de gestion des gares de voyageurs à subventionner les activités concurrentielles de la SNCF.

Le code de déontologie de Gares & Connexions

L'article 10 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire dispose que « les personnels chargés du traitement des demandes de prestations et de leur réalisation doivent respecter la confidentialité des informations à caractère industriel ou commercial qui leur sont communiquées par les entreprises ferroviaires ». Un code de déontologie est établi par le directeur des gares afin de rappeler cette obligation au personnel concerné.

Dans son avis n° 2013-003 du 20 février 2013, l'Autorité a rendu un avis défavorable sur le code de déontologie de Gares & Connexions. Elle a notamment constaté que le dispositif proposé n'était pas suffisamment précis et n'expliquait pas les principes à respecter pour garantir un accès équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires. De plus, elle a déploré que les sanctions pouvant être prononcées en cas de manquement du personnel à ces obligations ne soient pas précisées.



L'intégration des Agences bâtiment énergie dans Gares & Connexions

En novembre 2012, l'Autorité avait approuvé un premier « Référentiel de séparation comptable de l'activité Gares & Connexions » présenté par la SNCF.

Dès décembre 2012, la SNCF a soumis pour approbation à l'Autorité une nouvelle version des règles de séparation comptable. Cette version visait à tirer les conséquences en termes de séparation comptable d'une modification organisationnelle importante : l'intégration au 1er janvier 2013 dans le périmètre de Gares & Connexions des Agences Bâtiments Energie (ABE).

Précédemment rattachées à la branche SNCF Infra, les ABE réalisent des prestations d'entretien et de maintenance (maintenance propriétaire, maintenance locative, travaux) en gares de voyageurs et dans les autres bâtiments du parc immobilier de la SNCF, de RFF et d'autres tiers. En 2012, ces prestations ont été réalisées pour 47 % en gares, pour 34 % dans les bâtiments relevant de la direction de l'immobilier de la SNCF et pour 7 % dans ceux relevant de SNCF Infra.

L'intention affichée par la SNCF consiste à rapprocher opérationnellement les ABE des gares, leur principal donneur d'ordre. L'intégration des agences ABE dans Gares & Connexions se traduit par l'incorporation d'environ 1600 salariés nouveaux, chiffre à rapprocher de l'effectif précédent de la branche, qui s'élevait à environ 1100 salariés.

Le périmètre de service de gestion des gares de voyageurs sur lequel sont établis les comptes séparés ne coïncidant pas nécessairement avec le périmètre de la branche Gares & Connexions, l'Autorité s'est attachée à mesurer l'impact de l'intégration des ABE en identifiant plus particulièrement les risques attachés à l'élargissement du périmètre d'activité de Gares & Connexions. En particulier, l'Autorité s'est inquiétée de l'équilibre financier de l'activité des ABE, la moitié de leur chiffre d'affaires étant réalisée en dehors des gares de voyageurs, pour le compte d'autres activités de la SNCF qui, à l'avenir, pourraient rechercher d'autres prestataires.

Dans sa décision n° 2013-014 du 9 juillet 2013, l'Autorité a approuvé les modifications apportées au référentiel, sous un certain nombre de réserves :

- ✓ des garanties doivent être apportées ou complétées par SNCF pour que cette activité nouvellement intégrée soit soutenue et ne puisse dégrader l'équilibre financier de la branche,
- ✓ des précisions et des compléments de règles doivent figurer dans le référentiel afin de répondre à l'objectif de transparence et de justification des flux de facturation et du suivi comptable des activités des ABE.

Les réponses apportées progressivement par la SNCF à ces réserves ont permis de les lever en juin 2014.

L'essentiel

- ✓ Définir des conditions d'accès transparentes et non discriminatoires aux gares de voyageurs est un enjeu primordial dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.
- ✓ L'ARAF a demandé des garanties pour que l'intégration des Agences bâtiment énergie ne dégrade pas l'équilibre financier de Gares & Connexions.

Annexes

ABE : Agence Bâtiment Energie.

Accord-cadre : accord qui précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire offertes à un demandeur de sillons pour une durée déterminée par le gestionnaire d'infrastructure.

Amortissement économique : il reflète le besoin de renouvellement de long terme d'un actif donné pour assurer son maintien dans sa consistance actuelle.

Cabotage : possibilité de prendre des passagers à bord dans un pays pour effectuer un trajet intérieur, à l'occasion d'un service international de voyageurs.

Cadencement : répétition à intervalles réguliers du même schéma de dessertes, heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Cette organisation se fait en intégrant les sillons, du plus rapide au plus lent, selon un schéma symétrique (l'organisation est la même dans les deux sens et les trains se donnent correspondance dans toutes les directions).

CAPEX (Capital expenditure) : dépenses d'investissement.

Chantier de renouvellement : travaux consistant à remplacer la totalité ou une partie de l'infrastructure : ballast, traverses, rails et leurs systèmes de fixation.

Chantier de transport combiné : ensemble d'installations fixes (comprenant à la fois des installations ferroviaires telles que des voies spécialisées et des installations de transbordement et de stockage, des portiques de manutention et des cours) pour faciliter le transfert du fret ferroviaire au mode routier et vice-versa.

Classification UIC : les lignes ferroviaires sont classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic).

Concomitance d'exploitation ferroviaire : coordination de la présence de plusieurs entreprises ferroviaires sur les voies de service d'un site ferroviaire.

Corridor de fret européen : ces corridors ont pour objectif d'augmenter le trafic du fret ferroviaire au niveau européen par une meilleure interopérabilité. Les gestionnaires d'infrastructure concernés par un corridor confient à un guichet unique l'allocation et la commercialisation des sillons internationaux.

Cour d'appel de Paris : la cour d'appel est la seule compétente pour mener à bien des recours formés contre les décisions de règlement de différends de certaines autorités de régulation sectorielle, dont l'ARAF.

Coût complet : somme du coût moyen et du coût du capital.

Coût directement imputable : coût d'un service ferroviaire spécifique.

Coût marginal : reflète le coût d'une unité de transport supplémentaire utilisant l'infrastructure. Le coût marginal est dit « social » lorsqu'il intègre les coûts externes (congestion, pollution, accidents).

Coût moyen : dépenses sur une année incluant les coûts d'exploitation, d'entretien et de régénération. Il est la somme du coût fixe (indépendant du trafic) et du coût variable (lié au trafic).

Coût moyen pondéré du capital : le coût moyen pondéré du capital (WACC-Weighted Average Cost of Capital) est le taux de rentabilité annuel moyen attendu par les actionnaires et les créanciers, en retour de leur investissement.

Coût variable : correspond aux dépenses de maintenance, d'entretien et d'exploitation, liées à l'intensité du trafic. Il est assimilé au coût marginal c'est-à-dire au coût de production d'une unité supplémentaire lorsque des capacités de production, des sillons, sont disponibles.

Décision : acte juridique pris par le Conseil de l'Union européenne ou par la Commission européenne. Elle est obligatoire dans toutes ses dispositions. Elle est applicable directement, sans transposition dans le droit national.

Direction de la circulation ferroviaire (DCF) : service spécialisé au sein de la SNCF qui exerce, pour le compte de Réseau ferré de France (RFF), les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

Directive : acte juridique européen pris par le Conseil de l'Union européenne avec le Parlement ou seul, dans certains cas. Elle lie les États destinataires de la directive sur l'objectif à atteindre et leur laisse le choix des moyens et de la forme pour atteindre cet objectif dans les délais fixés.

Document de référence du réseau : document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure.

Droits du grand-père : règle qui consiste à ne pas remettre en cause les capacités utilisées par un opérateur, tant que celui-ci les utilise réellement.

Fenêtre d'indisponibilité : restriction de capacité établie pour permettre de réaliser les travaux d'une section donnée du réseau. Elle se caractérise par un positionnement et une durée type (par exemple de 2h à 6h) et est établie pour une période couvrant soit l'ensemble des jours ouvrables, soit un nombre de jours d'une année ou une période plus restreinte. Cette fenêtre est matérialisée par un trapèze sur le graphique de circulation. Les fenêtres sont finalisées en avril de l'année A-2, l'année A correspondant à l'horaire de service.

Force majeure : circonstances imprévisibles et inéluctables qui libèrent une personne de ses responsabilités ou obligations.

GOPEQ (grosse opération programmée équivalent) : unité d'œuvre permettant de valoriser les différentes opérations de renouvellement de la voie et des appareils de voie.

Graphique de circulation : document espace-temps qui traduit graphiquement, la marche de chacun des trains sur une section de ligne donnée.

Hub : plate-forme d'un réseau de transport qui concentre un maximum de correspondances.

IRG-Rail (Independent Regulator's Group-Rail) : association regroupant 25 autorités indépendantes de régulation ferroviaire dont les pays sont membres de l'Espace économique européen (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Kosovo, Lettonie, Luxembourg, Macédoine, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse).

Infrastructures de services : les gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments ; les installations d'alimentation électrique et de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique ; les gares de triage ou de formation des trains ; les voies de remisage ; les terminaux de marchandises, y compris les chantiers de transport combiné, ainsi que les infrastructures autres que ferroviaires de ces terminaux ; les infrastructures d'approvisionnement en combustible en sable et les passerelles de visite de toiture ; les installations des centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère.

Installations terminales embranchées (ITE) : raccordements des zones d'activités au réseau ferré national.

Intermodalité : combinaison de plusieurs modes de transports sur un même trajet.

Modèle d'équilibre des actifs financiers (MEDAF) : modèle d'évaluation de la valeur intrinsèque des actifs financiers. Il est fondé sur l'analyse de l'équilibre entre le risque financier et la rentabilité.

« **Muraille de Chine** » : dispositif mis en place pour garantir la séparation juridique, financière et opérationnelle des activités de gestionnaire et d'opérateur ferroviaire.

OPEX (Operational expenditure) : dépenses d'exploitation.

Prestations minimales : elles comprennent le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure, le droit d'utiliser les capacités accordées l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau, la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains et toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

Principe du contradictoire : l'ARAF ne peut retenir dans sa décision, les moyens, les explications et les documents invoqués ou produits par les parties que si celles-ci ont été à même d'en débattre contradictoirement.

Prix plafond (price cap) : plafond en deçà duquel une entreprise est libre de fixer ses prix. Le plafond de prix est calculé sur la base des coûts et des volumes traités par l'entreprise. Ce mécanisme se veut incitatif, tout écart entre le plafond de prix et les coûts réels constitue un profit pour l'entreprise.

Redevance d'accès : appliquée aux seuls trains de voyageurs circulant dans le cadre d'un contrat de service public (TER), trains régionaux de voyageurs en Ile-de-France (Transilien) et trains d'équilibre du territoire (TET), la redevance d'accès vise à couvrir leurs charges fixes d'exploitation et de maintenance du réseau ferré (article 5 au décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié la tarification des prestations minimales).

Redevance de circulation : redevance couvrant la part variable des charges d'exploitation et de maintenance du réseau ferré (article 7 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié la tarification des prestations minimales).

Redevance de réservation : redevance couvrant tout ou partie des coûts du capital et à inciter à un usage efficace du réseau en traduisant le coût de la congestion des infrastructures ; elle peut être majorée pour certains types de trains, dans la mesure où le marché le permet (article 6 au décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié la tarification des prestations minimales).

Registre de l'infrastructure ferroviaire : le registre de l'infrastructure est utilisé à des fins de planification lors de la conception de nouveaux trains et du développement de nouveaux itinéraires avant le début de l'opération. Les paramètres du registre de l'infrastructure doivent permettre de respecter les caractéristiques en matière d'infrastructure associées à l'utilisation prévue pour le matériel roulant.

Règlement : acte juridique européen. Il est obligatoire dans toutes ses dispositions, les États membres sont tenus de les appliquer telles qu'elles sont définies par le règlement. Le règlement est donc directement applicable dans l'ordre juridique des États membres.

RFF : Réseau ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, créé en 1997, est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national.

Route roulante et/ou autoroute ferroviaire : transport combiné de camions complets ou de remorques seules, utilisant la voie ferrée avec des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. Le chauffeur charge lui-même son camion sur la plate-forme du wagon.

RVB : Renouvellement de voie et de ballast (ballast, traverses, rail).

Sillon : capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point du réseau à un autre à un moment donné.

Sillon précaire : attribution conditionnelle d'un sillon qui présente un conflit avec un ou plusieurs chantiers alloués sur le réseau ferré national.

Sillons « de dernière minute » : sillon construit entre le jour J-7 et le jour J de circulation du train.

Sous-système : résultat de la division du système ferroviaire. Il correspond soit à des domaines de nature structurelle (infrastructure, énergie, contrôle commande et signalisation, matériel roulant) soit à des domaines de nature fonctionnelle (exploitation et gestion du trafic, entretien, applications télématiques au service des passagers et au service du fret).

Système d'amélioration des performances : Système destiné à encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et de primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

Transport combiné : convoiage de marchandises à l'aide de caisses mobiles, qui fait appel sur un même trajet, à plusieurs modes de transport (rail, route ou voie fluviale).

Train-km : 1 train circulant sur 1 km = 1 train.km.

TREF : Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires, elle est due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs.

UIC : Union internationale des chemins de fer, association internationale regroupant les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure ferroviaires.

UTP : Union des transports publics et ferroviaires.

Voies de service : voies utilisées pour les besoins de la gestion des trafics et des circulations et pouvant servir aux manœuvres et au stationnement du matériel roulant des entreprises ferroviaires.

Yield Management : technique d'optimisation de la recette globale consistant à faire varier le prix en fonction de l'échéance du départ et de l'élasticité de la demande, pour attirer des clients lorsque la demande est faible.

Décisions

Services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures [2013-004 (27/02/2013)].

Adoption du compte financier de l'ARAF pour l'année 2012 et affectation du résultat [2013-006 (27/03/2013)].

Mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de G.I d'approvisionnement [2013-007 (03/04/2013)].

Proposition du montant du droit fixe institué par l'article L.2132-13 du code des transports pour l'année 2010 [2013-008 (10/04/2013)].

Modification du règlement intérieur du collège de l'ARAF [2013-012 (29/05/2013)] :

Tenue des comptes séparés de l'activité de gestion des gares de voyageurs SNCF- v2 [2013-014 (09/07/2013)].

Décision portant sur la demande formée par ECR dans le cadre d'un différend l'opposant à RFF relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation [2013-016 (01/10/2013)].

Décision portant sur la demande formée par EPF dans le cadre d'un différend l'opposant à RFF relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation [2013-017 (01/10/2013)].

Demande formée par T3M dans le cadre d'un différend l'opposant à RFF relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation [2013-018 (01/10/2013)].

Demande formée par VFLI dans le cadre d'un différend l'opposant à RFF relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation [2013-019 (01/10/2013)].

Signature d'un accord de coopération entre régulateurs ferroviaires sur le corridor de fret n°2 (tel que défini par le règlement européen n°913/2010/UE) [2013-020 (01/10/2013)].

Signature d'un accord de coopération entre régulateurs ferroviaires sur le corridor de fret n°4 (tel que défini par le règlement européen n°913/2010/UE) [2013-021 (01/10/2013)].

Séparation comptable des activités des TET (décision non publique) [2013-027 (12/11/2013)].

Demande formée par Euro Cargo Rail dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation des voies de service et à la tarification de leur usage [2013-028 (03/12/2013)].

Demande formée par ECR dans le cadre d'un différend l'opposant à RFF relatif à la redevance majorée pour usage spécifique des voies de service à Is-sur-Tille [2013-032 (17/12/2013)].

Avis

DRR2014 2013-002 - 30/01/2013.

Code de déontologie de G&C - 2013-003 – 20/02/2013.

Demande par l'Adlc sur la saisine Veolia Transdev 2013-005 – 28/03/2013.

Nomination de Monsieur Jean-Claude LARRIEU aux fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations - 2013-009 – 10/04/2013.

projet de décret fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national et au projet d'arrêté précisant les modalités particulières d'application à ces réseaux des dispositions des titres II,V et Vbis du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire - 2013-010 – 24/04/2013.

Tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2014 - 2013-011 – 24/04/2013.

Caractère international du service THELLO Milan-Marseille - 2013-013 – 09/07/2013.

Impact du service de transport de voyageurs envisagé par l'entreprise ferroviaire Thello entre Milan, Gênes, Monaco, Nice et Marseille sur l'équilibre économique du contrat de service public de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - 2013-022 – 08/10/2013.

Projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et sur le projet d'arrêté portant définition des exigences essentielles applicables au système ferroviaire - 2013-023 – 22/10/2013.

Coût d'immobilisation du capital employé pour l'établissement des redevances des prestations régulées dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2014 et 2015 - 2013-024 – 22/10/2013.

Principes sous-tendant la comptabilité analytique séparée de Fret SNCF, au titre de son activité «train massif», d'une part, et de son activité «wagon isolé», d'autre part - 2013-025 – 05/11/2013.

Relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2014 et 2015 2013-026 – 12/11/2013.

Relatif au marché du transport interrégional régulier par autocar - 2013-029 – 10/12/2013.

Projet d'accord cadre de capacité d'infrastructure entre RFF -T3M - 2013-033 – 18/12/2013.

Projet d'accord cadre de capacité d'infrastructure entre RFF et Froidcombi - 2013-034 – 18/12/2013.

Projet d'accord cadre de capacité d'infrastructure entre RFF et Novatrans - 2013-035 – 18/12/2013.

Concernant l'ARAF

1986 : Décret 86-83 du premier ministre 17 janvier 1986 relatif aux dispositions générales applicables aux agents non titulaires de l'État pris pour l'application de l'article 7 de la loi 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État.

2009 : Loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. Décret 2010-932 du premier ministre du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs.

Décret 2010-1023 du premier ministre du 1er septembre 2010 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au secteur ferroviaire.

Arrêté du ministère de l'environnement, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat du 7 octobre 2010 fixant le taux du droit fixe perçu par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et modifiant l'arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux du droit de sécurité dû à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

2011 : Décret 2011-891 du ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement, décret ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire.

2013 : Arrêté du ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie du 12 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 7 octobre 2010 fixant le taux du droit fixe perçu par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et modifiant l'arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux du droit de sécurité dû à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Concernant la France

1982 : Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

1983 : Décret 83-109 du ministère des transports, décret ministère des transports du 18 février 1983 relatif aux statuts de la Société nationale des chemins de fer français. Décret 83-817 du ministère des transports, décret ministère des transports du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français *SNCF*.

1985 : Loi 85-11 du 3 janvier 1985 relative aux comptes consolidés de certaines sociétés commerciales et entreprises publiques. Article 13.

1997 : Loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Décret 97-444 du premier ministre du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France.

Décret 97-446 du premier ministre du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national.

2001 : Décret 2001-1116 du premier ministre du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

2003 : Décret 2003-194 du président de la république du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

2005 : Décret 2005-1633 du premier ministre du 20 décembre 2005 modifiant le décret 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national et le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France.

2006 : Loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

Décret 2006-1279 du président de la république du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2009 : Arrêté du ministère de l'environnement, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat du 7 décembre 2009 fixant la liste des sections élémentaires du réseau ferré national à compter du 12 décembre 2010.

2010 : Décret 2010-1201 du ministère de l'environnement, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat du 12 octobre 2010 fixant la liste des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Décret 2010-1388 du premier ministre du 12 novembre 2010 portant application de l'article 29-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Concernant la France

2012 : Décret 2012-70 du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

Arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

Décret 2012-555 du premier ministre du 23 avril 2012 relatif à l'accès de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à certaines informations et données sur le transport ferroviaire.

2013 : Décision du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 12 décembre 2013 accordant un droit d'accès pour exploiter un service de transport ferroviaire international de voyageurs comportant des dessertes intérieures.

Décision du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 24 décembre 2013 accordant dérogation au titre du III de l'article 124 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

Concernant l'Europe

1991 : Directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires.

1995 : Directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Directive 95/19/CE du Conseil, du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

1996 : Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

2001 : Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.

Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

2004 : Directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Directive 2004/50/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Directive 2004/51/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.

Règlement 2004/881/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant une Agence»).

2007 : Directive 2007/32/CE de la Commission du 1 er juin 2007 modifiant l'annexe VI de la directive 96/48/CE du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et l'annexe VI de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Règlement 2007/653/CE de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil.

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

2008 : Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

2010 : Règlement 2010/912/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

2012 : Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.



Création et mise en page : Agence Hastone - www.hastone.fr

Crédit photos : Christophe Recoura, Luc Teboul, La Freccia /Vincenzo Tafuri, Mad fotos, Alexandre Mostras, Christel Sasso, Fotolia

Édité par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires
57, boulevard Demorieux - 72019 Le Mans

Achevé d'imprimer sur les presses de
l'Imprimerie ITF - 72230 Mulsanne

Dépôt légal : Juillet 2014

Imprimé en France

*Ouvrage tiré à 1000 exemplaires.
Reproduction interdite sans autorisation des auteurs.*



Autorité de régulation
des activités ferroviaires

Le Mans

Siège social
57 boulevard Demorieux
72019 LE MANS Cedex 2
Tel : 02 43 20 64 30
Fax : 02 43 24 78 23

Paris

Tour Maine Montparnasse
33 Avenue du Maine - BP48
75755 PARIS Cedex 15
Tel : 01 58 01 01 10
Fax : 01 45 71 63 51

contact@regulation-ferroviaire.fr
www.regulation-ferroviaire.fr

