

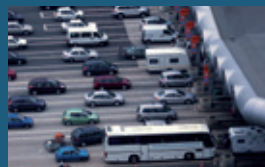
Transport ferroviaire



Transport par autocar



Autoroutes concédées



RAPPORT D'ACTIVITÉ ≡ 2016

L'Arafer en quelques repères

Statut : Autorité publique indépendante (API)

Une API est une autorité publique indépendante dotée de la personnalité juridique.

Elle est indépendante vis-à-vis des acteurs économiques et du pouvoir politique.

Elle n'est pas soumise à la tutelle de l'État.

7 membres du collège



L'indépendance de l'Arafer est garantie par le statut des membres du collège qui adoptent les avis et décisions. Au nombre de sept, ils sont nommés pour six ans ; leur mandat est non renouvelable et irrévocable. Ils sont soumis à la charte de déontologie de l'Autorité.

75 agents en 2017



au sein des services, placés sous la responsabilité du secrétaire général.



Budget 2017 :



11 M€

L'article 21 de la loi 2017-55 du 20 janvier 2017

dispose que « Toute autorité administrative indépendante ou autorité publique indépendante adresse chaque année, avant le 1er juin, au Gouvernement et au Parlement un rapport d'activité rendant compte de l'exercice de ses missions et de ses moyens. Il comporte un schéma pluriannuel d'optimisation de ses dépenses qui évalue l'impact prévisionnel sur ses effectifs et sur chaque catégorie de dépenses des mesures de mutualisation de ses services avec les services d'autres autorités administratives indépendantes ou autorités publiques indépendantes ou avec ceux d'un ministère.

Le rapport d'activité est rendu public. ».

Les missions



Ferroviaire

Garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national, au tunnel sous la Manche et à la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) ainsi qu'aux installations de service de ces infrastructures.

Autocar

Veiller à la complémentarité entre les services de transport par autocar librement organisés et les services de transport public, routiers ou ferroviaires ; garantir à tous les opérateurs un accès équitable aux gares routières.

Autoroutes

Veiller au bon fonctionnement du régime des péages et à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés par les sociétés concessionnaires.

Sommaire



L'Arafer en quelques repères.....	p.2
Les chiffres clés 2016.....	p.4
Les dates essentielles	p.6
L'édito	p.8

➤ 01 Nous connaître.....	p.10
➤ 02 Réguler par les données.....	p.20
➤ 03 Réguler le transport ferroviaire dans la perspective de l'ouverture du marché.....	p.26
➤ 04 Premier bilan de la régulation du marché de transport par autocar.....	p.46
➤ 05 Contrôler les concessions d'autoroutes, un nouveau rôle pour l'Arafer.....	p.56
➤ 06 L'action européenne de l'Arafer.....	p.64

Les avis et décisions 2016.....	p.67
--	------

Chiffres clés 2016



4 auditions
du président
de l'Arafer
devant le Parlement

53

séances du collège



59 décisions
(dont 3 en règlement de différends)

167 avis
et recommandations



5 décisions
relatives à la
transmission

de données par les entreprises
des secteurs régulés

6 mises en demeure

11 consultations
publiques

66

contributions
des parties prenantes



Respect
du traitement
des demandes
d'avis



100%

Respect du délai de traitement des saisines
des autorités organisatrices de transport
(secteur du transport par autocar)



 **100%** (délai imposé 2 à 3 mois)

Respect du délai
d'instruction
des règlements
de différends



100%
(délai moyen 3 mois)

5 | **recours**
juridictionnels
jugés en 2016

100% des avis et décisions
de l'Arafer ont été confirmés
(cour d'appel et/ou Conseil
d'État)

13 | **recours**
contentieux
en cours

au 31 décembre 2016



Dates essentielles 2016

1^{er} février

Après les autocars à l'automne 2015, l'Arafer voit ses compétences à nouveau élargies au secteur autoroutier



10 février

L'Arafer pose les principes d'une refonte de la tarification de SNCF Réseau et ne valide pas les péages pour les trains de voyageurs en 2017

15 février

L'Arafer appelle l'État à couvrir la participation financière de SNCF Réseau pour la construction de la liaison CDG Express



17 février

Premiers avis sur les projets de liaisons par autocar de moins de

100 km



20 mars

Yann Pétel est nommé membre du collège de l'Arafer en remplacement de Nicolas Machtou

21 mars

L'Observatoire des transports et de la mobilité publie son 1^{er} bilan du marché des autocars

30 mars

Avis défavorable sur la nomination de Jean-Pierre Farandou à la présidence de SNCF Réseau



13 avril

1^{ère} décision de collecte d'informations auprès des entreprises ferroviaires



2 mai

Mise en ligne du registre public des gares routières sur le site de l'Arafer



20 mai

La commission des sanctions de l'Arafer est en place



11 juillet

Étude de l'Arafer sur les scénarios envisageables pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs

29 juillet

1^{er} rapport sur les marchés passés par les concessionnaires d'autoroutes en 2015



2 août

Bernard Roman est nommé président de l'Arafer et succède à Pierre Cardo

1^{er} octobre

Bilan de l'Arafer sur la réforme ferroviaire votée en août 2014



3 octobre

Le Conseil d'État donne raison à l'Arafer contre SNCF Mobilités qui contestait un avis défavorable sur les redevances 2016 de Gares & Connexions

7 novembre

1^{er} avis sur un nouveau projet de contrat de concession : l'autoroute A45 ; 1^{er} rapport annuel sur le marché du transport par autocar et les gares routières

6 décembre

1^{er} rapport sur les comptes des concessionnaires autoroutiers pour 2015



7 décembre

L'Arafer publie ses recommandations sur le projet de décret "règle d'or" relatif aux investissements ferroviaires

22 décembre

Cécile George est nommée membre du collège

23 décembre

Le Conseil d'État valide 2 avis de l'Arafer sur des projets d'interdiction de liaisons par autocar en Nouvelle Aquitaine



L'Édito

L'Arafer s'affirme comme un nouveau régulateur multimodal

Bernard Roman
Président de l'Arafer



L'année 2016 aura pleinement marqué le changement de dimension de notre Autorité. Si le rapport d'activité précédent rendait compte de nos premières actions dans le secteur du transport routier de voyageurs, cette nouvelle édition est la première qui couvre désormais l'ensemble de nos champs de compétence issus de la loi « Macron ».

La multiplicité de nos réalisations donne la mesure de la tâche qu'il nous a fallu accomplir dans des délais particulièrement contraints. Le nombre des avis sur les projets de décision d'interdiction ou de limitation de services libéralisés de transport par autocar en est l'illustration la plus frappante. L'effet de volume ne saurait toutefois faire oublier l'importance du travail de fond consacré par ailleurs à la mise en place du suivi économique des concessions d'autoroute et à l'observation des marchés de transport que nous régulons.

Cette rapide montée en compétence ne nous a pas détournés pour autant de l'approfondissement de nos missions sur le périmètre historique de la régulation du transport ferroviaire, dans le sillage de la réforme votée en 2014. La tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service nous a activement mobilisés en 2016 et risque de compter encore parmi les priorités des mois à venir. Par sa vigilance, l'Arafer s'est attachée à préserver l'équilibre de la réforme ferroviaire et à affirmer notamment l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, à la faveur de la nomination du président de SNCF Réseau.

Je sais tout l'investissement des membres du collège et de nos équipes pour être à la hauteur des ambitions placées dans ce nouveau régulateur multimodal et je veux remercier Pierre Cardo, mon prédécesseur, pour ces résultats qui sont aussi largement les siens. L'Arafer compte à présent comme un acteur incontournable, par son indépendance et son expertise reconnues. Toutes les décisions de justice importantes, tant devant les juridictions administratives que judiciaires, nous ont confortés l'année dernière, à l'issue de controverses parfois vives. Elles confirment à la fois l'exigence et l'objectivité qui, seules, guident nos analyses.

Le gouvernement et le Parlement, la communauté du monde du transport, et, plus largement, nos concitoyens savent qu'ils peuvent nous faire confiance dans les missions qui nous ont été confiées. À nous aussi d'accompagner les évolutions à venir. Les chantiers ne manquent pas et la préparation de l'ouverture à la concurrence du marché intérieur de transport ferroviaire de voyageurs n'est que le plus emblématique d'entre eux.

”





01

Nous connaître

L'Arafer est une autorité publique indépendante créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire.

Ses missions ont été étendues en 2015, puis en 2016, au tunnel sous la Manche, au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession, faisant de l'Arafer un régulateur de transport multimodal.

Son indépendance est garantie par le fonctionnement de son collège et son autonomie financière.

Les missions _____ de l'Arafer, nouveau régulateur multimodal

Avec la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « loi Macron », l'Arafer est devenue un régulateur de transport multimodal : ferroviaire, routier et autoroutier.



Les autocars



15 octobre 2015

Le 15 octobre 2015, l'Arafer est devenue compétente pour réguler le marché du transport par autocar.

Elle peut être saisie par des autorités organisatrices de transport souhaitant limiter ou interdire des liaisons par autocar librement organisées de moins de 100 kilomètres. Dans les avis juridiquement contraignants qu'elle formule, elle apprécie si ces nouveaux services routiers portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de lignes ou de contrats de service public de transport susceptibles d'être concurrencés.

L'Arafer garantit l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport par autocar, en contrôlant le respect des règles d'accès aux gares routières.

Elle peut aussi être amenée à se prononcer, dans le cadre d'un règlement de différend, si elle est saisie par un transporteur qui s'estime victime d'un traitement inéquitable ou d'une discrimination pour l'accès à une gare routière.

Les autoroutes concédées



1^{er} février 2016

Le 1^{er} février 2016, l'Arafer est devenue compétente pour veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. Elle émet des avis sur des projets de modification de contrats de concession conclus entre l'État et les concessionnaires d'autoroute s'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée des concessions.

Le législateur a également confié à l'Arafer la mission de veiller à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés conclus par les concessionnaires : l'Autorité peut saisir le juge des référés en cas de manquements identifiés aux obligations de publicité et de mise en concurrence.

Elle a un pouvoir d'avis conforme (juridiquement contraignant) sur la composition et les règles internes des commissions des marchés instituées au sein des sociétés concessionnaires.

Les équipes de l'Arafer

Le collège

Le collège de l'Arafer est composé de 7 membres dont 2 permanents, le président nommé par le chef de l'État, et la vice-présidente nommée par le président de l'Assemblée nationale. Un second vice-président sera nommé en 2018 par le président du Sénat.

La durée de leur mandat est de six ans, non renouvelable et non révocable. Ils ne peuvent détenir d'intérêt dans une entreprise des secteurs régulés par l'Autorité, ni délibérer dans une affaire dans laquelle ils ont eu un intérêt au cours des trois précédentes années. Ils sont soumis à un régime d'incompatibilité trois ans après la fin de leur mandat.

7 membres
du collège
dont 2 permanents



Au 1^{er} plan : Bernard Roman, président de l'Arafer et Anne Yvrande-Billon, vice-présidente.

Au 2nd plan, de gauche à droite : Marie Picard, Yann Pétel, Cécile George, Anne Bolliet, Michel Savy.

Doublement
des effectifs
de l'Arafer en

3
ans

Les services

La réforme ferroviaire en 2014 puis, en 2015, la loi dite « Macron » ont considérablement étendu le périmètre d'intervention de l'Arafer.

Dans ce contexte de montée en puissance, afin de remplir au mieux les nouvelles missions qui lui ont été confiées, l'Autorité s'est attachée à réorganiser ses services afin d'optimiser son mode de fonctionnement.

À partir du 1^{er} février 2016, les services d'instruction ont tous été transférés à Paris. Parallèlement, deux nouvelles directions sectorielles (transport ferroviaire, transport routier de voyageurs et des autoroutes), un département des affaires européennes et internationales ainsi qu'un département des études et de l'observation des marchés ont été créés.

Cette évolution s'est traduite par un quasi doublement des effectifs de l'Arafer en trois ans. Au 31 décembre 2016, elle comptait 69 agents.

Le plafond des emplois autorisés de 75 équivalents temps plein a été fixé dans la loi de finances 2017.

La quasi-totalité des collaborateurs de l'Arafer sont des cadres d'un haut niveau de formation, dotés d'un niveau d'expertise élevé dans des domaines aussi variés que l'économie, le droit, l'audit financier ou l'ingénierie.

Profil type des agents de l'Arafer



94%
de cadres



54%
d'hommes



46%
de femmes



36 ans
l'âge médian



Pour assurer la préparation et l'exécution de ses décisions, l'Arafer dispose de services d'instruction, placés sous l'autorité du secrétaire général.

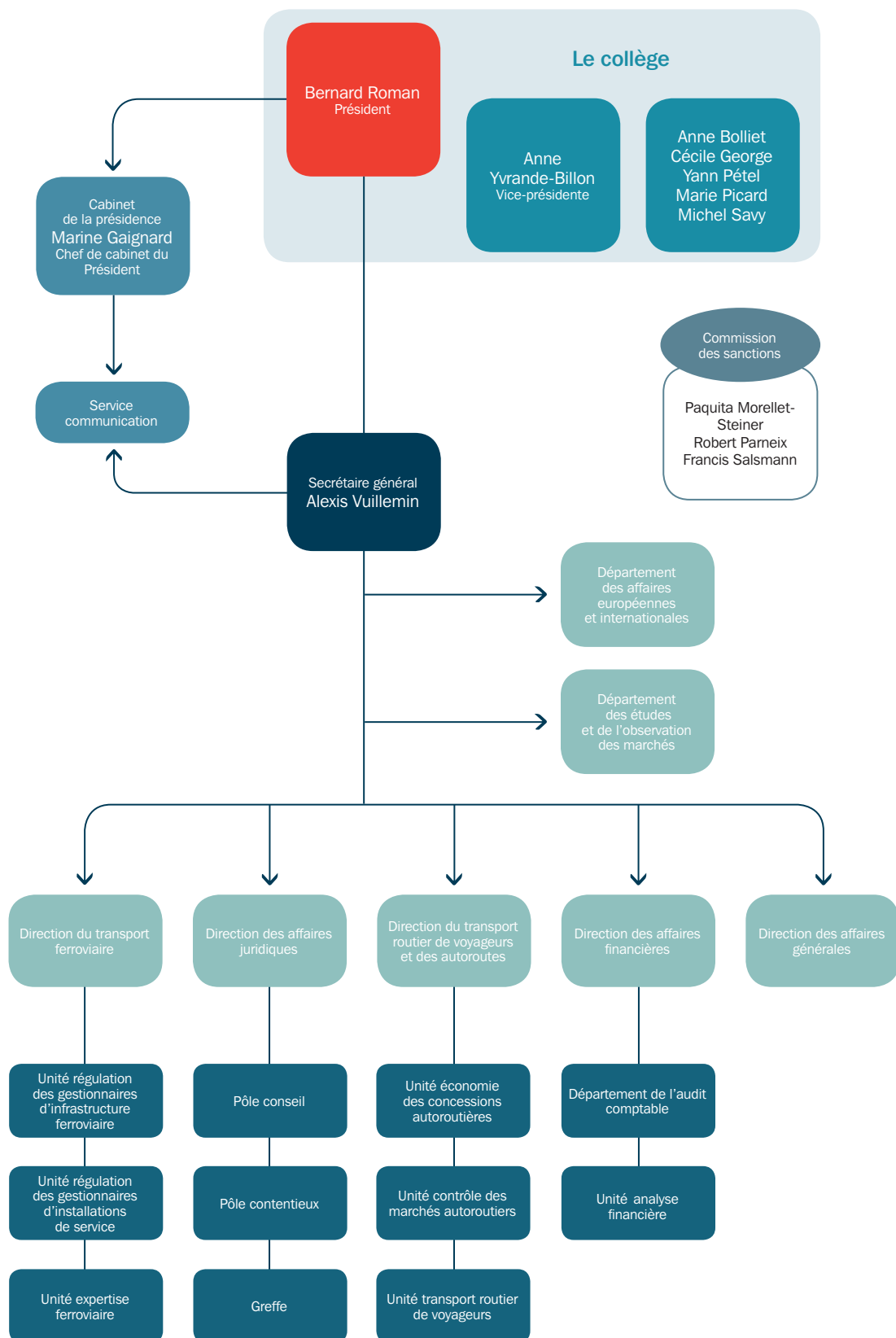
L'organigramme

Les services de l'Arafer sont organisés en unités sectorielles

- **Direction du transport ferroviaire** : elle est chargée de la régulation économique de l'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré et à ses installations de service (gares de voyageurs et de triage, centres d'entretien, stations d'approvisionnement de combustible, etc.). Elle veille également à assurer la régulation du transport ferroviaire international de voyageurs et vérifie, en étroite collaboration avec l'ORR, le régulateur britannique, les conditions d'accès au tunnel sous la Manche.
- **Direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes** : elle met en œuvre les nouvelles compétences de l'Arafer pour la régulation du marché du transport par autocar et des gares routières. Elle assure le suivi économique des concessions autoroutières et le contrôle des procédures de marchés passés par les sociétés concessionnaires.

en unités transversales

- **Direction des affaires juridiques** : elle est chargée de traiter tous les aspects juridiques de l'activité de l'Arafer ; elle veille à la sécurité juridique des décisions, conseille et assiste les autres directions dans l'ensemble de leurs missions et conduit les procédures de règlement de différends et de sanction.
- **Direction des affaires financières** : elle exerce une activité de conseil, d'expertise et d'assistance financière ; elle est responsable de l'élaboration de la doctrine sur les règles de séparation comptable des entreprises régulées, ainsi que de l'analyse des comptes et perspectives financières des entreprises des secteurs régulés.
- **Département des affaires européennes et internationales** : il contribue à affirmer la dimension européenne de l'Arafer et à approfondir les coopérations avec les autres autorités de régulation et parties prenantes des systèmes de transport terrestre européens.
- **Département des études et de l'observation des marchés** : il est chargé de collecter, de traiter et d'analyser les informations nécessaires à la bonne compréhension des secteurs régulés. Il participe au développement d'outils de régulation fondés sur des données fiables. Il contribue également, par la réalisation et la diffusion d'analyses statistiques et économiques, à améliorer la transparence de ces secteurs, au bénéfice des clients et usagers, des acteurs du secteur et des décideurs publics.
- **La direction des affaires générales** regroupe les services dits « support » en charge notamment de la gestion des ressources humaines, des affaires budgétaires et comptables, des achats publics ainsi que des moyens généraux de l'Arafer.





Le budget de l'Arafer

Le budget de l'Autorité est déterminé en loi de finances et était plafonné à 11,1 millions d'euros en 2016.

11,1 millions d'euros
en 2016

Les ressources affectées

L'Arafer est financée par trois taxes prélevées sur les entreprises des secteurs régulés :

- un droit fixe acquitté par les entreprises ferroviaires à hauteur de 2,6% du produit des péages versés à SNCF Réseau (plafonné à 8,3 M€)
- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroute, à hauteur de 0,363 % du chiffre d'affaires de la concession après abattement de 200 M€ (plafonnée à 2,6 millions d'euros)
- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport routier de voyageurs à hauteur de 2 % du chiffre d'affaires réalisé sur ces services (plafonnée à 1,1 M€).



En 2016, l'Arafer a perçu 10,3 M€ au titre de ces droits et taxes (hors reversement à l'État).

Répartition des produits en 2016 (hors reversement à l'État)	Montant (en milliers d'euros)
Droit fixe / secteur ferroviaire	7 660
Taxe pour frais de contrôle / secteur du transport public routier de voyageurs	2 481
Taxe pour frais de contrôle / secteur autoroutier	178
Sous-total droit fixe et taxes affectées	10 319
Autres produits	179
Total	10 498

Régulation économique du tunnel sous la Manche par l'Arafer : « not a penny »

Depuis juin 2016, l'Arafer assure la corégulation économique du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'Office of rail and road (ORR). Sans budget supplémentaire puisque le reversement, même partiel, de la contribution acquittée par Eurotunnel auprès de la Commission intergouvernementale (estimée à 2,5 M€ pour la part versée à la France) n'a pas été acté.

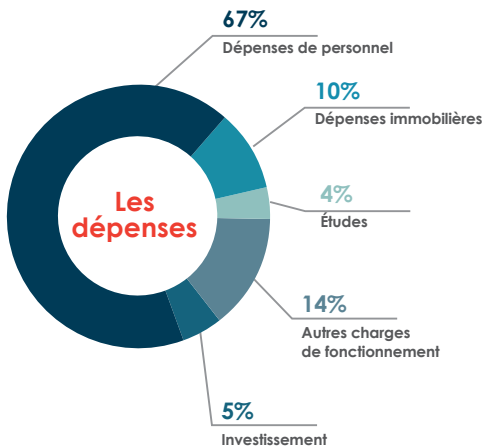
Si un amendement a été déposé en ce sens dans le cadre du projet de loi de finances pour 2017, cette initiative n'a finalement pas pu aboutir.

L'Arafer continue donc d'assurer pleinement la régulation économique des activités liées au tunnel sous la Manche, sans en percevoir aucune contrepartie financière.



Les dépenses

Les charges de personnel constituent le principal poste de dépenses de l'Arafer. Les autres charges de fonctionnement sont diverses : charges immobilières, études commandées auprès de prestataires extérieurs, impôts et taxes, frais généraux divers, etc.



Répartition des dépenses en 2016 (hors reversement à l'État)	Montant (en milliers d'euros)
Dépenses de personnel	7 061
Dépenses immobilières	1 004
Études	375
Autres charges de fonctionnement	1 496
Dépenses d'investissement	566
Total	10 502

La réorganisation des services initiée au second semestre 2015 et mise en œuvre en 2016 s'est traduite par une rationalisation importante de la politique immobilière de l'Autorité, avec une optimisation particulièrement notable des surfaces louées.



Schéma d'optimisation des dépenses

Le transfert des services d'instruction à Paris

L'Arafer est la seule autorité publique indépendante (API) dont la localisation du siège est déterminée par décret. Le fait que son siège soit fixé au Mans constitue une autre singularité, toutes les autres API étant situées à Paris.

Dès les premières années d'existence, l'implantation sarthoise des services d'instruction a présenté des inconvénients, cette contrainte pesant lourdement sur leur fonctionnement quotidien, en raison de la distance les séparant des interlocuteurs de l'Arafer situés en région parisienne. Cette localisation a freiné les possibilités de recrutement de profils de haut niveau, en raison du nombre limité de candidatures issues du bassin d'emploi manceau correspondant aux profils recherchés.

L'Autorité a donc dû rapidement prévoir d'installer une antenne à Paris afin de pouvoir y organiser les réunions avec les entreprises régulées mais également les séances du collège composé majoritairement de membres résidant en Île-de-France.

Cette double implantation a engendré un surcoût financier sans pour autant lever pleinement les difficultés.

Le renforcement des missions confiées à l'Arafer en 2014 et en 2015 a fini par rendre indispensable le regroupement à Paris du collège et des services instructeurs. Par conséquent, depuis le 1^{er} février 2016, tous les services d'instruction sont localisés à Paris, tour Montparnasse, seuls les services « support » (la direction des affaires générales et le greffe) restent au Mans.

L'Arafer rationalise sa politique immobilière

Suite au regroupement du collège et des services d'instruction à Paris, l'Arafer a dû procéder à la location de nouvelles surfaces supplémentaires dans la tour Montparnasse, pour accueillir l'ensemble des agents concernés.

Les surfaces jusqu'alors louées au Mans (plus de 1 500 m²) se sont révélées inadaptées aux nouveaux besoins, seuls les agents de la direction des affaires générales et du greffe (moins d'une dizaine de collaborateurs) ayant conservé le site du siège comme lieu de travail habituel. L'Arafer a réussi à négocier la résiliation du contrat de bail en cours, sans indemnité, à compter du 1^{er} avril 2017, ainsi que la location de nouveaux espaces mieux adaptés (265 m²), dans des conditions financières attractives.

	Situation au 31 déc. 2015	Situation au 1 ^{er} avril 2017
Surface locative totale (Le Mans et Paris)	2 316 m ²	1 782 m ²
Surface utile nette (Le Mans et Paris)	1 546 m ²	1 050 m ²
Effectif permanent	53,80 ETP	73,00 ETP
Ratio Sun / Equivalents temps plein (ETP)	29 m ² / ETP	14 m ² / ETP

Des efforts de gestion

Tout au long de l'année 2016, l'Arafer a mis en œuvre d'importants efforts de gestion, dans un souci de maîtrise des dépenses et de rationalisation des modes de fonctionnement (formalisation d'un certain nombre de procédures, élaboration d'outils de gestion, mise en œuvre d'une comptabilité analytique, etc.).

Efficiencia de la gestión de las funciones de apoyo	2016	2015
Effectif gérant ⁽¹⁾	5,90	6,20
Effectif géré ⁽²⁾	63,60	49,14
Ratio effectif gérant / effectif géré	9,28%	12,60%

⁽¹⁾ Effectif de l'Arafer en ETP affecté plus de la moitié du temps à la gestion des fonctions support (agents de la direction des affaires générales).

⁽²⁾ Effectif permanent de l'Arafer en équivalent temps plein (ETP).

Les pistes de mutualisation avec d'autres autorités

La loi du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes (AAI et API) dispose que leur rapport d'activité annuel comporte un schéma pluriannuel d'optimisation des dépenses évaluant l'impact prévisionnel des éventuelles mesures de mutualisation des services entre AAI ou API ou avec ceux d'un ministère.

Les services de l'Arafer, et plus particulièrement la direction des affaires générales, ont organisé plusieurs rencontres et réunions de travail avec leurs homologues au sein des autres AAI et API, afin de recenser les besoins et d'identifier les fonctions ou services pouvant faire l'objet d'une mutualisation, en vue de l'élaboration à terme d'un plan d'actions.

Maîtrise des frais de déplacement et de mission	2015	2016
Montant total des frais de déplacement et de mission	274 868 €	221 550 €
Effectif permanent de l'Arafer en équivalent temps plein (ETP)	49,14	63,60
Ratio montant des frais / effectif	5 594 € / ETP	3 483 € / ETP

DIFFÉRENTS PROJETS INITIÉS EN 2016

Développement d'un outil numérique commun de promotion des différentes autorités et de diffusion de leurs offres d'emploi, afin de faciliter les recrutements, favoriser la mobilité entre les autorités dans un contexte contraint en matière de déontologie (projet piloté par l'Arafer, l'Autorité des marchés financiers (AMF), l'Agence française de lutte contre le dopage (AFLD), l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep), le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA), et la Commission de régulation de l'énergie (CRE).

Mise en place de groupements de commandes dans un double objectif de simplification administrative et d'un meilleur rapport qualité/prix. Pourraient être à terme concernés des services et prestations comme l'infogérance informatique ou les contrats de prévoyance. Un premier projet de groupement est à l'étude pour les voyages et déplacements avec une mise en œuvre envisagée début 2018 (projet piloté par l'Arafer, l'AMF et l'AFLD).

Lancement d'une réflexion commune autour d'autres modes de coopération comme l'instauration de services communs (notamment pour l'informatique).



02

Réguler par les données

La régulation par la donnée et la transparence permet de combler un déficit d'information d'autant plus grand que le marché régulé n'est pas ouvert à la concurrence. Cette transparence est un moyen efficace pour éclairer les politiques publiques et en évaluer les effets.

Une mission générale d'observation des marchés a été confiée à l'Arafer par la loi Macron. Créé dès octobre 2015, son Observatoire des transports et de la mobilité met en œuvre cette mission.

NETWORK



Au côté d'autres outils comme le pouvoir d'avis conforme, de règlement de différend ou de sanction, il est utile d'activer un autre levier, celui de « l'incitation réputationnelle » des entreprises régulées. C'est ce que les Anglo-saxons appellent la « sunshine regulation ».

La diffusion de données fiables et d'analyses sectorielles est un outil clé de la régulation incitative. En apportant un éclairage objectif sur les performances des opérateurs et sur les comportements des clients et usagers, le régulateur concourt au bon fonctionnement des marchés en réduisant l'asymétrie d'information entre les différentes parties prenantes : décideurs publics, en particulier les autorités organisatrices de transport, opérateurs et consommateurs.

Montée

en puissance de l'Observatoire des transports et de la mobilité

Les travaux de l'Observatoire s'appuient tout d'abord sur des collectes régulières de données auprès des entreprises de transport routier de voyageurs, de transport ferroviaire et auprès des concessionnaires autoroutiers.

Au total, cinq décisions de collecte ont été prises par l'Arafer entre décembre 2015 et juin 2016, au terme d'un processus de consultation publique.

Les travaux de l'Observatoire s'appuient également sur des données issues d'enquêtes de terrain auprès des clients et usagers des transports.

Secteur d'activité	Décisions	Entreprises concernées
Transport routier de voyageurs	2 déc. 2015	Entreprises commercialisant des services de transport librement organisés (SLO)
	25 mai 2016	Entreprises commercialisant des services de transport conventionnés (et complément SLO)
Transport ferroviaire (voyageurs et fret)	13 avril 2016	Entreprises ferroviaires et candidats autorisés
	31 mai 2016	Gestionnaires d'infrastructure et exploitants d'installations de service
Autoroutes concédées	15 juin 2016	Sociétés concessionnaires d'autoroute

Les collectes de données régulières et les bilans trimestriels du marché autocar

Depuis l'ouverture du marché en août 2015, l'Observatoire collecte trimestriellement des données relatives à l'activité des opérateurs de services de transport par autocar librement organisés en France. Les informations recueillies concernent la structure de l'offre commercialisée par opérateur (lignes, liaisons, fréquences, points d'arrêt), la fréquentation, les résultats économiques et sociaux (recettes commerciales, emplois créés).

L'Observatoire utilise ces données à des fins statistiques pour ses analyses internes et ses publications trimestrielles.

Le cycle de publication de l'Observatoire prend en compte les délais¹ de production et de transmission des informations par les entreprises et permet de publier une analyse chiffrée 8 à 10 semaines après la fin de chaque trimestre d'activité.

Publications relatives au marché libéralisé du transport par autocar	Date de publication
Bilan des 3 ^e et 4 ^e trimestres 2015 (du 8 août 2015 au 31 déc. 2015)	mars 2016
Bilan du 1 ^{er} trimestre 2016	juin 2016
Bilan du 2 ^e trimestre 2016	septembre 2016
Bilan du 3 ^e trimestre 2016	décembre 2016
Bilan du 4 ^e trimestre 2016	mars 2017

¹ Un délai de 6 semaines à l'issue du trimestre écoulé est laissé aux entreprises pour transmettre leurs informations.

Les bilans trimestriels de l'Observatoire

Ils sont publiés sur le site internet de l'Arafer, accompagnés d'une synthèse et d'un communiqué de presse. Ils révèlent les chiffres-clés du secteur (non couverts par le secret des affaires).

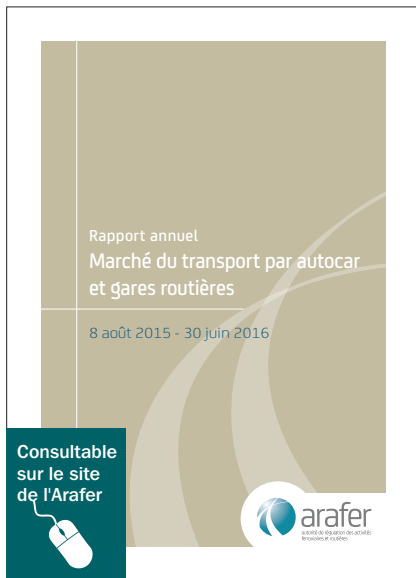
Ces publications régulières sont une source d'information de référence, fiable et actualisée sur l'évolution de ce nouveau marché de transport.

Les principaux enseignements tirés des analyses trimestrielles de l'Observatoire sont détaillés dans le chapitre 4 de ce rapport d'activité.



Les collectes de données permettent à l'Arafer de coproduire des rapports sur le secteur ferroviaire en Europe dans le cadre de la participation de son Observatoire au groupe des régulateurs (IRG-Rail) européens et son rôle de co-pilote du groupe de travail « Market monitoring ».

L'Observatoire collecte également des données relatives aux transports routiers conventionnés de voyageurs (lignes régulières départementales et régionales) afin d'évaluer l'effet du développement des autocars libéralisés sur les transports publics existants. Une première analyse comparative a été réalisée dans le rapport annuel publié en novembre 2016.



La décision de collecte de données auprès des opérateurs de transport conventionnés s'est révélée difficile à mettre en œuvre compte tenu du très grand nombre d'entreprises visées, dont un grand nombre de PME.

Le délai de collecte a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2016 (au lieu du 25 juillet 2016). La difficulté liée à la complétude de cette collecte reste néanmoins d'actualité au début du 2^e trimestre 2017.

Les collectes de données ferroviaires

La mise en œuvre des décisions de collecte de données dans le secteur ferroviaire s'est révélée encore plus complexe, nécessitant de multiples échanges à la fois techniques et juridiques entre les entreprises et l'Arafer, notamment pour s'assurer de la complétude et de la fiabilité des informations reçues.

Le travail de collecte, structuration et vérification des données, entamé en juin 2016, s'est poursuivi bien au-delà de l'année. À terme, un cycle régulier de publications doit être mis en place, comme dans le secteur du transport routier de voyageurs.

Sous l'impulsion du régulateur français, ce groupe de travail a publié en 2016 de nouvelles lignes directrices prévoyant, pour la première fois, la collecte de données à l'échelle européenne portant sur le degré d'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence. L'analyse de ces données a donné lieu à la publication du 5^e rapport annuel de l'IRG-Rail Market Monitoring en mars 2017.



Il est essentiel de raisonner non pas uniquement mode par mode mais avec une vision multimodale, puisque c'est bien en fonction des alternatives de transport et de leurs caractéristiques que se déterminent les voyageurs et les chargeurs.

Premières analyses sur la multimodalité

Les collectes régulières d'informations auprès des entreprises permettent à notre Observatoire d'effectuer un suivi et une analyse, mode par mode, de chaque marché de transport.

Pour mieux comprendre leurs évolutions et étudier leurs perspectives de développement, il est nécessaire de prendre en compte les comportements de l'utilisateur final et en particulier ce qui détermine son choix modal.

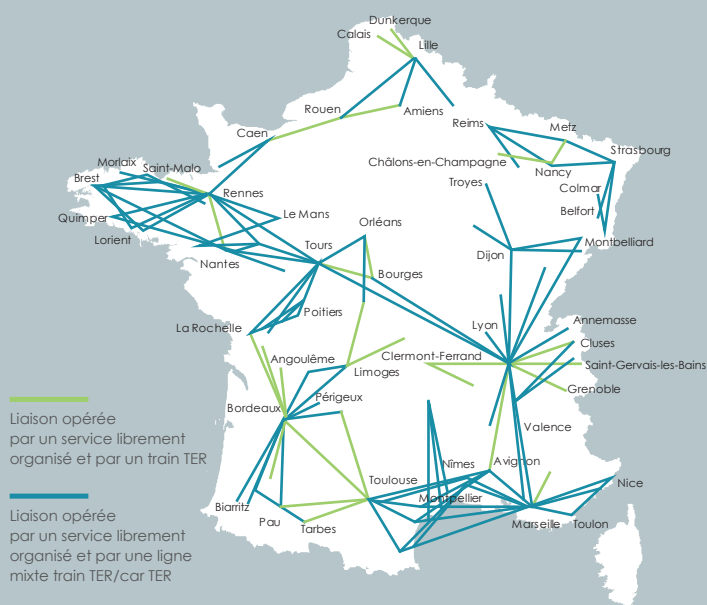
Première approche de la concurrence intermodale

Les collectes de données auprès des entreprises de transport routier et ferroviaire permettent également d'analyser la complémentarité des offres entre modes : liaisons en concurrence, fréquence, temps de trajet, prix moyen, etc.

L'Arafer a réalisé une première comparaison intermodale des offres ferroviaires et routières dans son rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières (nov. 2016). Ce document a apporté un premier éclairage sur le nombre et la localisation des services par autocar libéralisés, conventionnés (cars TER, lignes régionales) et ferroviaires (TER, Intercités, TGV) qui se trouvaient en concurrence.

Les travaux se poursuivent en 2017 afin de pouvoir comparer les évolutions de fréquentation par mode de transport en fonction des caractéristiques des offres

Au 2^e trimestre 2016, 160 liaisons étaient opérées à la fois par un train TER et par un service d'autocar librement organisé



Sont exclues de cette analyse les liaisons TER radiales doublement opérées (ex : Paris-Lyon, Paris-Le Mans), afin de limiter les doubles comptes sur le nombre de passagers fréquentant des services librement organisés sur ces liaisons (car elles sont également opérées par TGV ou intercity).

Source : Bilan trimestriel Observatoire des transports et de la mobilité / Arafer.

(fréquence, temps de trajet, prix, lieu et modalités d'accès au service, qualité de service). Ces analyses très fines nécessitent des informations complètes transmises par des entreprises pour chaque mode de transport.

Le regroupement au niveau de chaque Région des compétences en matière d'organisation du transport interurbain, intervenu au 1^{er} janvier 2017, permettra sans doute de clarifier la situation et d'assurer un suivi pertinent à cette maille géographique de l'offre conventionnée proposée aux voyageurs.

L'Arafer attire l'attention des parties prenantes et des décideurs publics sur le manque de transparence du secteur, pour lequel il n'est pas possible, à ce stade, de fournir des informations fiables et actualisées, ne serait-ce que sur l'offre proposée aux usagers, or, ces informations doivent être rendues publiques.

Nouveaux comportements de mobilité : les résultats des enquêtes de terrain

Avec la libéralisation des services de transport par autocar en août 2015, une nouvelle offre de mobilité longue distance est proposée aux voyageurs en complément de la voiture particulière, du train, du covoiturage ou de l'avion.

L'Arafer a souhaité réaliser des enquêtes de terrain afin d'apporter un éclairage qualitatif sur le profil, les motifs

et critères de choix des clients de cette nouvelle offre de transport ainsi que son effet sur la mobilité et les reports modaux.

Environ 1 500 personnes de 18 ans ou plus ayant voyagé au cours des 12 derniers mois sur une ligne d'autocar librement organisée ont été interrogées au cours du 4^e trimestre 2016.

QUELS SONT LES ENSEIGNEMENTS CLÉS ?

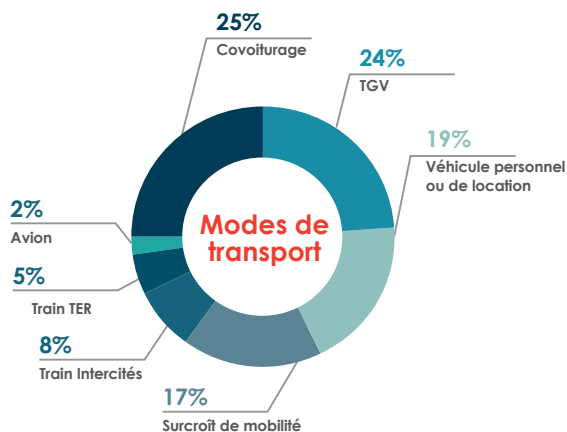
Profil de la clientèle : une clientèle aux revenus plutôt modestes, relativement jeune, une forte proportion d'étudiants (19%) qui voyage majoritairement seule et plusieurs fois au cours de l'année vers la même destination, pour un motif privé (visite famille/amis).

Canaux de distribution : les opérateurs se sont développés commercialement par la voie du numérique, qui représente 97% des ventes de billets.

Comportements de mobilité : 17% des passagers interrogés n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport, 25% auraient opté pour le covoiturage et 19% auraient utilisé un véhicule individuel, soit 44% de report depuis la voiture (individuelle ou partagée) et 37% se sont détournés du train (dont 24% du TGV) ; le report modal diffère selon que le trajet est transversal (report plus important depuis la voiture individuelle) ou radial (report plus important depuis le TGV et le covoiturage).

Critères de choix : les clients de l'autocar se sont détournés du train en raison de la différence de prix ; l'autocar est également perçu comme moins cher et plus pratique pour les bagages que le covoiturage, mais aussi relativement plus confortable et plus sûr.

En l'absence d'autocar, quel mode de transport auraient choisi les voyageurs interrogés ?





03

Réguler le transport ferroviaire dans la perspective de l'ouverture du marché

L'Arafer agit sur les règles de fonctionnement encadrant le système ferroviaire français afin d'assurer à tous les opérateurs un accès non discriminatoire au réseau ferré et à ses installations de service.

Réguler les conditions d'accès aux réseaux ferroviaires

L'Autorité met tout en œuvre pour que le processus d'allocation des sillons, leur utilisation effective et leur tarification soient équitables et bien arbitrés entre les entreprises ferroviaires mais aussi entre les activités commerciales et les besoins de capacités pour réaliser les travaux sur le réseau.

Ce contrôle s'avère d'autant plus important dans la perspective de la prochaine ouverture du marché ferroviaire domestique à la concurrence.

Formuler des recommandations pour garantir une allocation équitable des sillons aux entreprises ferroviaires et veiller à leur qualité

Dans un contexte où le réseau ferré national fait l'objet d'importants investissements de renouvellement et de développement, la performance du système d'allocation des sillons est essentielle pour les entreprises ferroviaires et autres candidats à l'accès au réseau ferré. Chacun doit pouvoir disposer de sillons de qualité, compatibles avec son plan de transport.

L'Arafer est attentive aux résultats que lui présente tous les ans SNCF Réseau et aux mesures prises par le gestionnaire d'infrastructure pour améliorer sa méthode d'attribution des sillons et maîtriser les conséquences de la réalisation de travaux sur la qualité des sillons.



Attribution des sillons fermes sur le réseau ferré national

	Nombre des sillons-jour demandés (milliers)					Taux de sillons-jour attribués fermes				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Sillons voyageurs	5 369	5 236	5 234	5 294	5 225	90%	93%	95%	96%	94%
Sillons fret	923	807	786	732	677	70,2%	75,5%	79,1%	77,3%	81,9%

Source : SNCF Réseau

Les résultats présentés en septembre 2016 par SNCF Réseau sur la construction de l'horaire de service 2017 montrent un taux de sillons fermes pour le fret (81,9 %) en augmentation par rapport aux années précédentes. Cette amélioration de la qualité semble prolonger la dynamique de redressement de la qualité constatée depuis 2012 (qui avait marqué un arrêt en 2016).

Le transport combiné fait toutefois exception puisqu'il ne profite pas de cette embellie, le taux de sillons fermes des demandeurs se situant entre 41 % et 59 %. Par ailleurs, le taux obtenu reste en retrait de l'objectif plancher fixé par l'Arafer dans sa décision du 18 novembre 2014 (n°2014-022), homologuée par le ministère des transports.

S'agissant des trafics voyageurs, le taux de sillons attribués fermes diminue nettement par rapport à l'horaire de service 2016, avec un report important sur les sillons à l'étude dont le taux augmente (3,6 % en 2017 pour 2 % en 2016), le taux de refus d'attribution restant inchangé (2,5 %).

SNCF Réseau explique principalement cette évolution par la mise en place d'un nouvel outil de détection de conflits entre sillons et travaux plus adapté à la zone dense, qui conduit à une position plus prudente, spécialement pour les sillons de l'activité Transilien en Île-de-France.

+11pts | augmentation
du taux de sillons
fret fermes en 5 ans

Affermissement des sillons à l'étude

Le document de référence du réseau (DRR) prévoit que SNCF Réseau apporte une réponse définitive à un sillon à l'étude dans un délai de 120 jours avant circulation pour les trains de voyageurs et de 60 jours pour les trains de fret. Suite à la demande de l'Arafer, SNCF

Réseau produit désormais des indicateurs de suivi de ces délais, qu'il fournit trimestriellement au régulateur. Pour l'année 2016, le taux de réponse définitive à un sillon à l'étude dans ces délais est de 55 % pour les sillons voyageurs et 90 % pour les sillons fret.

L'indicateur de délai de levée de la précarité étant un des éléments constitutifs de l'indicateur composite de qualité du fret dans le cadre du nouveau contrat de performance signé le 20 avril 2017 entre l'État et SNCF Réseau, l'Arafer sera particulièrement attentive à son amélioration.

L'avis de l'Arafer sur le document de référence du réseau 2017

Dans son avis du 10 février 2016 (n°2016-014), le régulateur s'est exprimé sur le DRR pour l'horaire de service 2017.

Bien qu'ayant noté une amélioration du document en réponse aux demandes des utilisateurs et à ses recommandations, l'Arafer a pointé plusieurs sujets à corriger, afin de garantir un accès transparent et non discriminatoire au réseau et tendre vers une meilleure efficacité de sa gestion.



LES DEMANDES DU RÉGULATEUR À SNCF RÉSEAU

► **Déclaration de saturation** : identification des sections susceptibles de faire l'objet d'une déclaration de saturation et expérimentation de cette procédure dès l'horaire de service 2018. Les enjeux liés à la déclaration de saturation sont importants pour la mise en œuvre immédiate de mesures d'exploitation et d'attribution de sillons les plus adaptées possibles afin d'optimiser l'usage du réseau, et à plus long terme, d'orienter des investissements en tenant compte de leurs bénéfices socio-économiques.

► **Matériel roulant** : respect des délais de délivrance des attestations de compatibilité des engins moteurs, qui reste une difficulté majeure pour les candidats à l'accès au réseau ferré. À terme, un registre d'infrastructure (RINF) permettra aux entreprises ferroviaires de vérifier par elles-mêmes la plupart des conditions techniques d'admission de leurs matériels roulants.

► **Performance du système ferroviaire** : l'Arafer a invité les parties prenantes à reconsidérer les objectifs du système d'amélioration des performances, dans une perspective pluriannuelle, en mettant en œuvre des indicateurs complémentaires (suppressions de trains et retards) afin de permettre une analyse plus complète des défauts de performance du système ferroviaire.

La nouvelle ligne Sud Europe Atlantique

Dans la perspective de la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) en juillet 2017, entre Tours et Bordeaux (300 km), le gestionnaire d'infrastructure Lisea a élaboré un document de référence de la ligne, annexé au DRR 2017 de SNCF Réseau.

L'Arafer a recommandé de clarifier les rôles respectifs de SNCF Réseau et de Lisea, notamment les conditions contractuelles, et de préciser les engagements de performance pour la nouvelle ligne en vue de l'élaboration d'un système d'amélioration des performances.



La régulation économique du tunnel sous la Manche

Depuis juin 2015, les régulateurs français (Arafer) et britannique (ORR) contrôlent les conditions d'accès et la tarification du tunnel sous la Manche géré par Eurotunnel. Un service permanent franco-britannique instruit, en commun, les avis et procédures de règlement de différends, et un comité binational est chargé de faire émerger des avis et décisions cohérents et alignés.

Dans l'attente du transfert formel des compétences de la Commission intergouvernementale à l'Arafer, en mai 2016, ce mécanisme a permis aux deux régulateurs de rendre en février 2016 des recommandations communes sur le document de référence d'Eurotunnel pour l'année 2017.

Pour ce premier exercice, l'Arafer et l'ORR se sont exclusivement attachés à vérifier que ce document, qui régit les conditions techniques et tarifaires d'accès au tunnel sous la Manche, ne contient pas de clauses discriminatoires pour les entreprises ferroviaires, ou n'octroie pas de pouvoirs discrétionnaires à Eurotunnel, susceptibles d'être utilisés à des fins de discrimination.

Ce prisme d'analyse a conduit à souligner que le document présenté par Eurotunnel pouvait être amélioré en matière de transparence afin de réduire les risques potentiels de discrimination.

Retour d'expérience et évolution du mécanisme d'incitations financières réciproques

L'Arafer a, à plusieurs reprises, souligné l'instabilité des sillons attribués fermes, entre leur allocation en septembre de l'année (n-1) et les circulations effectives. Suite à ses décisions du 15 juillet 2014 (n°2015-028, 2015-030) prises dans le cadre de l'exécution de décisions de règlement de différends, un mécanisme incitatif visant à stabiliser les réponses de SNCF Réseau et les commandes de sillons par les opérateurs est entré en vigueur depuis le 2 mars 2015.

Le 30 septembre 2015, SNCF Réseau a publié un retour d'expérience et sollicité des modifications de ce mécanisme, arguant que le déséquilibre entre les pénalités dues par le gestionnaire d'infrastructure et celles, moins importantes, dues par les entreprises ferroviaires rendait le système non incitatif.

Après complément d'analyse des résultats des premiers mois de l'année 2016, l'Autorité a lancé une consultation publique en juin 2016 sur l'évolution du dispositif d'incitations réciproques, consistant principalement à supprimer « la caisse fret », mécanisme qui introduisait un biais dans le système incitatif en redistribuant les pénalités financières entre opérateurs.

La décision du 19 juillet 2016 (n°2016-167) n'ayant été homologuée par le ministère des transports que pour l'horaire de service 2017, l'Arafer instruira de nouveau courant 2017 le dossier, afin de pérenniser ce dispositif en encourageant les comportements permettant une meilleure utilisation des capacités disponibles sur le réseau.

en 2016

SNCF Réseau a organisé
une concertation systématique
pour élaborer la trame horaire

Régler les différends : Rhône-Alpes c/ SNCF Réseau

Concertation pour plus de transparence

Saisie en juillet 2015 par la Région Auvergne Rhône-Alpes, l'Arafer a réglé un différend portant sur la répartition des sillons ferroviaires, et plus particulièrement sur l'étape de structuration de l'horaire de service prévue dans le document de référence de SNCF Réseau.

La Région s'estimait victime d'un préjudice constitué par l'allongement du temps de parcours de 8 minutes sur la ligne TER Lyon-Chambéry, le décalage des horaires de 20 minutes sur les lignes Chambéry-Bourg - Saint-Maurice et Chambéry Modane et la suppression de certains arrêts sur la ligne Saint-André-le-Gaz-Grenoble.

Dans un contexte de trafic dense autour du nœud ferroviaire lyonnais, et d'exploitation contrainte en voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, SNCF Réseau avait décidé, à la demande de SNCF Mobilités, de systématiser la desserte de la gare TGV Lyon Saint-Exupéry pour l'horaire de service 2015.

Cette modification de la trame horaire entraînait une réorganisation de certains sillons empruntés par les TER Rhône-Alpes.

Pour les horaires 2016 et 2017, SNCF Réseau avait proposé une solution alternative afin de rétablir un niveau de service équivalent sur les lignes TER, sans toutefois parvenir à retrouver le niveau de service garanti par l'horaire 2014. La Région contestait cette solution et demandait le rétablissement du niveau de service garanti en 2014.

La demande de la Région s'inscrit dans un mouvement initié par certaines autorités organisatrices de transport (AOT) qui souhaitent plus de concertation, d'informations et de transparence dans la procédure de construction de la trame horaire par SNCF Réseau. Les AOT réclament en effet davantage de lisibilité sur les arbitrages du gestionnaire d'infrastructure.



L'Arafer n'a pas fait droit aux demandes de la Région de rétablir le niveau de service 2014 pour les horaires de service 2016 et 2017 mais a imposé à SNCF Réseau d'engager une concertation avec l'ensemble des opérateurs afin de répondre à une demande légitime.

D'avril à décembre 2016, SNCF Réseau a organisé une concertation systématique, dans le cadre du comité des opérateurs du réseau, pour élaborer sa trame horaire.

Contrôler _____ la tarification de l'infrastructure ferroviaire et des prestations associées

Réguler les tarifs d'accès au réseau ferré

Chargée de valider chaque année les tarifs des péages ferroviaires fixés par SNCF Réseau, l'Arafer a par deux fois émis un avis défavorable sur le niveau des redevances envisagé en 2017 pour les trains de voyageurs (avis n°2016-012 du 10 février 2016 et n°2016-130 du 6 juillet 2016).

L'avis défavorable sur les péages ferroviaires des trains de voyageurs

Le point d'achoppement entre le régulateur et SNCF Réseau portait sur le niveau d'indexation pris en compte par le gestionnaire d'infrastructure : l'Arafer a estimé que SNCF Réseau devait respecter la formule d'indexation sur laquelle il s'était engagé depuis trois ans et qui constitue le fondement des revalorisations annuelles des péages.

En 2017, l'application de cette formule devait conduire à une baisse de 0,9% des péages applicables aux trains de voyageurs. SNCF Réseau proposait pour sa part de maintenir le niveau des tarifs, avec pour conséquence de majorer d'environ 50 millions d'euros les péages acquittés par les entreprises ferroviaires, et avait confirmé sa position malgré l'avis contraire du régulateur.

Finalement saisie en septembre 2016 d'une nouvelle proposition tarifaire conforme à sa demande, l'Arafer a entériné définitivement les tarifs applicables en 2017, qui baissent donc de 0,9% (avis n° 2016-213 du 19 octobre 2016).

Le régulateur a rappelé qu'il ne saurait être envisagé de modifier à nouveau les redevances pour l'année 2017, comme SNCF Réseau en exprimait l'intention dans l'hypothèse d'une nouvelle trajectoire financière fixée dans le contrat de performance à conclure alors avec l'État.



Pourquoi une refonte de la tarification de SNCF Réseau est-elle nécessaire ?

Les péages acquittés par les opérateurs et les autorités organisatrices de transport auprès de SNCF Réseau représentent environ 5,6 Mds € par an.

À la demande de l'Arafer, SNCF Réseau s'était engagé en 2015 à remettre à plat l'ensemble de sa tarification à l'horizon 2018. Le système actuel de redevances date de 2008 et le niveau des péages aujourd'hui constaté est le fruit d'évolutions successives qui ont obéi à des logiques essentiellement budgétaires et peu prévisibles. En conséquence, les tarifs sont peu justifiés et manquent de lisibilité pour les opérateurs.

La refonte tarifaire demandée par le régulateur est obligatoire pour mettre en conformité le barème des péages avec les règles européennes, qui imposent une tarification au « coût direct », c'est-à-dire au prix permettant de couvrir le coût lié à la circulation d'un train (ce qui n'est pas le cas de la redevance de circulation facturée aujourd'hui aux TER et aux trains de fret). Pour couvrir, au-delà du « coût direct », tout ou partie des coûts fixes du réseau, les majorations tarifaires doivent être justifiées.

La tarification ne peut apporter qu'une réponse partielle au financement du réseau ferré et il appartient à l'État et aux collectivités locales concernées d'assumer le coût restant à charge ou, à défaut, d'en assumer les conséquences sur le dimensionnement du réseau.

La refonte tarifaire est indispensable pour offrir aux entreprises ferroviaires la transparence et la prévisibilité propices à la relance du trafic ferroviaire et au bon usage du réseau.



Début 2016, l'Arafer a estimé nécessaire de faire part de ses recommandations (n°2016-015 du 17 février 2016) en vue de mieux guider la suite des travaux de SNCF Réseau pour la refonte de sa tarification.

L'Autorité a rappelé certains fondements, en particulier, sur la redevance représentative du coût direct (modes de calcul et de facturation), sur les règles économiques à observer pour pouvoir tarifier au-delà du coût direct (définition des segments de marché et justification de la majoration applicable en fonction de la capacité du segment de marché à la supporter) ainsi que sur la tarification des sections du réseau déclarées saturées.

L'Arafer a appelé l'attention de SNCF Réseau sur le risque d'une réflexion trop fortement, sinon exclusivement, contrainte par une logique budgétaire.

Bien que le déséquilibre persistant de la situation financière de SNCF Réseau soit une source de préoccupation pour le régulateur, il ne saurait pour autant détourner le gestionnaire d'infrastructure d'un objectif indispensable de la réforme ferroviaire : rétablir de bons signaux économiques incitant à optimiser l'utilisation du réseau et à rationaliser les choix d'investissement.

L'Arafer a également souligné qu'il était urgent de donner aux opérateurs une visibilité pluriannuelle de la tarification afin de relancer le trafic ferroviaire et garantir un bon usage du réseau. Elle a estimé que la mise en œuvre d'une tarification pluriannuelle, sur trois ans par exemple, devait être examinée.

Les craintes du régulateur exprimées dans ses recommandations en février 2016 ont été confirmées à l'analyse du document de référence du réseau 2018 (avis n°2017-006 du 1^{er} février 2017).



Réguler les tarifs d'accès aux installations de service du réseau ferré

Des tarifs fondés sur le coût de la prestation

L'Arafer a constaté que les méthodes tarifaires utilisées pour le calcul des redevances de certaines installations de service n'étaient pas suffisamment justifiées et ne permettaient pas de s'assurer que les coûts pris en compte reflétaient le coût de la prestation éventuellement majoré d'un bénéfice raisonnable.

Gares de voyageurs

Le point d'achoppement entre le régulateur et SNCF Réseau portait sur le niveau d'indexation pris en compte par le gestionnaire d'infrastructure : l'Arafer a estimé que SNCF Réseau devait respecter la formule d'indexation sur laquelle il s'était engagé depuis trois ans et qui constitue le fondement des revalorisations annuelles des péages.

Dans son avis sur la tarification des gares de voyageurs pour 2017 (avis n°2016-046 du 12 avril 2016), l'Arafer a souligné qu'elle ne pouvait s'assurer que les redevances relatives à la prestation de base étaient établies en lien avec les coûts constatés en comptabilité, ni que les charges communes aux différentes activités de SNCF Gares & Connexions étaient correctement réparties.

L'Autorité a également demandé à Gares & Connexions de justifier sa méthodologie de modulation des redevances et de mettre à jour le coût moyen pondéré du capital (CMPC) permettant d'évaluer le bénéfice raisonnable, la valeur de certains paramètres pris en compte dans l'estimation du taux de CMPC ayant évolué (taux sans risque, taux d'endettement, coût moyen de la dette).

ZOOM sur

Le Conseil d'État valide l'avis de l'Arafer sur les redevances des gares

Dans une décision du 3 octobre 2016, le Conseil d'État a validé l'avis défavorable de l'Arafer (n°2015-005 du 17 février 2015) sur le projet de redevances relatives aux prestations régulées de Gares & Connexions (mise à disposition d'espaces en gares) pour l'horaire de service 2016.

Cette décision confirme la position de l'Arafer sur la nécessité de fonder les redevances sur les charges et sur des objectifs de performance et de productivité détaillés dans le document de référence des gares. Par ailleurs, l'introduction d'un système de modulation des redevances doit s'appuyer sur des justifications précises.

La décision de la haute assemblée confirme également les éléments d'appréciation du taux de rémunération du capital (CMPC) pris en compte

par le régulateur : la valeur de la prime de risque doit tenir compte des caractéristiques spécifiques de l'activité de monopole public régulé et des particularités de l'activité ferroviaire.



Stations d'approvisionnement en combustible

Dans son avis sur la tarification des stations d'approvisionnement en combustible (n°2016-225 du 14 décembre 2016), l'Arafer a rendu un avis favorable sur le tarif relatif à la fourniture de gazole livré (hors service de pompiste), tenant compte notamment de la baisse des coûts de transport du gazole des raffineries vers les stations-service.

En revanche, l'Autorité a rendu un avis défavorable sur les tarifs des autres prestations, car en l'absence de séparation comptable des coûts de l'exploitant, les justifications fournies étaient insuffisantes. Une quote-part de coûts communs ne peut être prise en compte dans la tarification d'une prestation régulée qu'à condition d'établir, de manière objective et transparente, une relation de causalité entre cette quote-part de coûts communs et la fourniture de la prestation.

Objectifs de performance et de productivité

Les redevances doivent tenir compte d'objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, afin d'inciter l'exploitant à maîtriser ses coûts tout en veillant à la qualité de service.

L'Arafer a rappelé, dans son avis du 12 avril 2016 (n°2016-046), qu'une définition détaillée des indicateurs pris en compte pour évaluer ces objectifs et la mise en place de mécanismes financiers d'incitation étaient indispensables afin de mesurer les efforts de l'exploitant et rendre ses engagements crédibles.

Transparence tarifaire

La transparence tarifaire est nécessaire pour garantir aux entreprises ferroviaires et candidats un accès non discriminatoire aux prestations régulées fournies sur les installations de service du réseau ferré. L'Arafer s'assure que leurs exploitants fournissent suffisamment d'informations sur les tarifs de leurs redevances et sur le fondement de ces tarifs.

Plus de la moitié des exploitants d'installations de service (chantiers de transport combiné notamment) n'ayant pas publié d'offre de référence, ni transmis à SNCF Réseau une annexe suffisamment détaillée publiable dans le DRR 2017, l'Arafer a, dans son avis du 10 février 2016 (n°2016-014), demandé aux exploitants concernés de fournir à SNCF Réseau l'ensemble des informations requises par la réglementation ou de publier sur leur site internet ces mêmes informations.

Depuis, plusieurs exploitants ont publié les offres de référence manquantes, seuls six d'entre eux (25% des exploitants référencés) ne présentent aucune offre de référence ou de lien internet sur lequel consulter cette offre dans le DRR 2017 modifié. La qualité des informations publiées par les exploitants d'installations de service est cependant très hétérogène au regard de leurs obligations de transparence.



Transparence des tarifs et de la gestion des installations de service

En novembre 2016, le décret relatif aux installations de service du réseau ferroviaire (gares, stations de distribution de combustible, chantiers de transport combiné, centres de maintenance, par exemple) a été modifié pour finaliser la transposition de la directive « Recast ».

Ce décret renforce les obligations de transparence et de non-discrimination d'accès à ces installations ainsi qu'aux services qui y sont fournis et précise les principes tarifaires relatifs aux prestations régulées.



Réguler les tarifs de la sûreté ferroviaire (Suge)

Limiter la hausse des tarifs 2016 et 2017

Suite à la réforme ferroviaire, la Surveillance générale (Suge) qui a pour mission de protéger, assister et sécuriser les voyageurs, le personnel et les biens sur l'ensemble du réseau ferré, est devenue une division de la SNCF. L'Arafer est chargé d'approuver les tarifs des prestations de sûreté commercialisées par la Suge. Son avis est juridiquement contraignant.

Pour ce premier exercice tarifaire portant sur la période allant du 1^{er} septembre 2016 au 9 décembre 2017, le régulateur a émis un premier avis défavorable (n°2016-138 du 12 juillet 2016) et demandé à la SNCF de revoir les tarifs de ses prestations de sûreté, dont la hausse était significative (+11%).

Dans sa deuxième proposition de tarification, la SNCF a répondu à un certain nombre de demandes de l'Autorité, notamment la diminution des coûts et du niveau de marge facturée, ainsi que la suppression du volume minimal de commande de 1 000 heures d'intervention par an qui pouvait constituer une barrière à l'entrée pour les opérateurs ferroviaires.

L'Arafer a émis cette fois un avis favorable (n°2016-199 du 28 sept. 2016). L'intervention du régulateur a permis de limiter la revalorisation des tarifs 2016 et 2017 facturés aux clients de la Suge : entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et Gares & Connexions.

La baisse des tarifs (de 1,5 à 3,2%) par rapport aux tarifs initialement proposés est rendue possible par les efforts de gestion demandés à la SNCF (60 agents retirés de la base de calcul des coûts), sans pour autant réduire le nombre d'agents de la sûreté sur le terrain (2 300 équipes opérationnelles). Cet ajustement porte principalement sur du personnel en cours de reconversion professionnelle.

L'Arafer a invité la SNCF à poursuivre ses efforts de gestion et de productivité dans la perspective d'une tarification pluriannuelle qui permettra de donner plus de visibilité aux entreprises ferroviaires clientes de la Suge.

Veiller à l'indépendance de la gestion des infrastructures essentielles

Garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure

Avis sur la nomination du président de SNCF Réseau

L'Arafer peut s'opposer à la nomination, au renouvellement ou à la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau. La consultation préalable du régulateur s'inscrit dans le cadre des mesures mises en place par la réforme ferroviaire du 4 août 2014 afin de garantir l'indépendance décisionnelle de SNCF Réseau et assurer ainsi l'équité d'accès au réseau ferré national. Ce pouvoir du régulateur est important pour veiller à l'impartialité du gestionnaire de réseau dans le groupe public ferroviaire intégré.

Si le candidat pressenti ne présente pas de garanties d'indépendance suffisantes et n'apparaît pas en mesure d'assurer l'indépendance décisionnelle de SNCF Réseau à l'égard de SNCF Mobilités et des autres entreprises ferroviaires, l'Arafer peut formuler un avis défavorable. Pour mesurer cette indépendance, le régulateur analyse les conditions devant régir le mandat du candidat, la nature et l'intensité des liens d'intérêts éventuellement entretenus avec des entreprises ferroviaires.

Par un avis du 30 mars 2016, l'Arafer a estimé que l'examen de la candidature de Jean-Pierre Farandou, président de Keolis, (filiale de SNCF Mobilités) mettait en évidence des liens d'intérêts objectifs résultant de son parcours professionnel intégralement réalisé au sein du groupe SNCF. Sans que soient nullement en jeu les qualités personnelles ou les compétences de l'intéressé, l'Autorité a considéré que les responsabilités exercées et les liens professionnels étroits noués avec SNCF Mobilités tout au long de sa carrière, étaient de nature à susciter, vis-à-vis des tiers, un doute légitime sur son indépendance.

L'Arafer s'est opposée à la nomination de Jean-Pierre Farandou. Dans son avis du 11 mai 2016, l'Autorité a ensuite examiné la candidature de Patrick Jeantet.

Elle a estimé, au regard notamment de son parcours professionnel, qu'il présentait des gages d'indépendance suffisants et a émis un avis favorable à sa nomination en qualité de président du conseil d'administration de SNCF Réseau.



Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau

Avis sur le plan de gestion des informations confidentielles

Tout gestionnaire d'infrastructure doit adopter des mesures d'organisation interne afin qu'aucune information commercialement sensible (répartition des capacités du réseau ferré, tarification, etc.) ne soit divulguée par son personnel.

Le code des transports impose donc la mise en place d'un plan de gestion des informations confidentielles qui est soumis à l'avis conforme de l'Arafer. Ce plan doit détailler la liste des informations confidentielles dont dispose SNCF Réseau et préciser leurs conditions d'utilisation et de communication. Il doit également détailler le dispositif de contrôle mis en œuvre pour s'assurer du respect des règles de confidentialité.

SNCF Réseau a saisi l'Arafer de son plan de gestion des informations confidentielles le 28 juillet 2016. Le 23 novembre, l'Autorité a émis un avis favorable assorti de trois réserves.

En mars 2017, SNCF Réseau a saisi l'Arafer d'un nouveau projet en vue de la levée de ces réserves. Compte-tenu de l'enjeu de la protection des informations confidentielles pour le développement de la concurrence, l'Arafer se montrera très attentive à la mise en œuvre pratique de ce plan et à son évolution.

SNCF Réseau doit :

- Apporter des précisions sur les modalités et le calendrier de formation des personnels concernés.
- Mettre en place une procédure d'identification et de traitement des incidents intervenus dans la protection des informations confidentielles.
- Porter le plan de gestion des informations confidentielles à la connaissance de l'ensemble de ses agents et leur faire signer une attestation.

ZOOM SUR

Mise en demeure de SNCF Mobilités pour l'exploitation des stations de distribution de combustible

Le réseau ferré national compte 75 stations de distribution de gazole. Affectées à SNCF Mobilités, elles sont en fait exploitées par SNCF Combustible. Ce département placé au sein de l'établissement public de tête du groupe public ferroviaire, est chargé de définir les conditions techniques et tarifaires d'accès à ces stations, tout en déléguant leur gestion opérationnelle dans le cadre de conventions passées avec des services de SNCF Mobilités.

Dans une décision du 25 mai 2016 (n°2016-078), l'Arafer a mis en demeure la SNCF de mettre un terme à toute activité d'exploitant de station d'approvisionnement en combustible.

En effet, sans remettre en cause le principe d'une gestion intégrée ou mutualisée du parc des stations de distribution de gazole, le régulateur a constaté que le rattachement de SNCF

Garantir l'indépendance de Gares & Connexions

L'indépendance organisationnelle et décisionnelle du gestionnaire des gares est nécessaire et obligatoire

Le 8 juin 2016, l'Arafer a rendu un avis (n°2016-094) sur un projet modifiant plusieurs décrets dont celui du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités. Le décret vise à donner au ministre en charge des transports le pouvoir de nommer et de révoquer le directeur des gares, sur proposition du conseil d'administration de SNCF Mobilités et après avis consultatif de l'Arafer.

Le pouvoir de nomination et de révocation appartenait auparavant au conseil d'administration de SNCF Mobilités, sur proposition du président de SNCF Mobilités.

L'Arafer a considéré que si cette évolution contribuait à renforcer l'indépendance décisionnelle du gestionnaire des gares de voyageurs, aujourd'hui juridiquement rattaché à SNCF Mobilités, un avis conforme du régulateur serait plus pertinent pour garantir cette indépendance, à l'instar de son pouvoir d'avis conforme pour la nomination ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau.

En outre, le régulateur a estimé que la modification introduite par le projet de décret ne suffisait pas à garantir l'indépendance décisionnelle et organisationnelle du gestionnaire des gares requise par les règles européennes et a appelé le gouvernement et le Parlement à remédier à cette situation, porteuse de risques de discrimination et de dissémination d'informations confidentielles.

Le décret modifié, l'Arafer s'est de nouveau prononcé le 14 décembre 2016 (avis n°2016-230) sur la nomination de Patrick Ropert au poste de directeur des gares. N'ayant pas d'observation particulière à formuler, elle a toutefois souligné la nécessité de faire évoluer les conditions financières régissant son mandat. Elle a également rappelé, une nouvelle fois, la nécessité d'une évolution structurelle de l'organisation du gestionnaire des gares de voyageurs afin de garantir pleinement son indépendance vis-à-vis d'entreprises ferroviaires et ainsi de prévenir tout risque de discrimination (lire page 40).



Combustible à la SNCF constitue un manquement à l'article L. 2102-1 du code des transports. La loi interdit en effet à l'établissement public de tête d'exercer les missions qui relèvent de la responsabilité de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Concrètement, la SNCF doit donc faire évoluer le rattachement de SNCF Combustible.

Plusieurs options sont envisageables : rattachement à SNCF Réseau, rattachement à SNCF Mobilités ou mise en place d'une structure tierce. Pour que la réorganisation nécessaire soit menée dans de bonnes conditions, l'Arafer a accordé à la SNCF un délai allant jusqu'au 30 juin 2017 pour se mettre en conformité avec la législation.

Regrouper l'ensemble des moyens dédiés à la gestion des gares au sein d'une seule entité séparée de SNCF Mobilités, offre les conditions pour inscrire cette gestion dans un cadre pluriannuel incitatif. Gares & Connexions disposerait d'une autonomie de moyens financiers et humains suffisante et pourrait être ouverte à des apporteurs de capitaux. La création d'une société spécifique à capitaux publics pourrait également être envisagée.

ZOOM sur

La nécessaire évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France

La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 prévoyait dans les deux ans, la remise d'un rapport du gouvernement au Parlement sur le transfert de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs à SNCF Réseau, aux régions ou à un établissement public ad hoc intégré au groupe.

L'Arafer a souhaité contribuer au débat en publiant en juillet 2016 une étude thématique analysant plusieurs scénarios de transfert de la gestion des gares. L'analyse est présentée sous l'angle des conditions d'accès des entreprises ferroviaires à cette infrastructure essentielle mais aussi sous l'angle de l'efficacité économique.

L'amélioration de la performance de la gestion des gares est indispensable. La création d'un gestionnaire disposant en propre des moyens humains nécessaires à ses activités est incontournable. Aujourd'hui, le patrimoine en gare est morcelé entre SNCF Mobilités (l'opérateur historique de transport) et SNCF Réseau ; la gestion opérationnelle des gares est largement déléguée par Gares & Connexions au personnel des autres activités de SNCF Mobilités ; enfin, le modèle tarifaire n'est pas incitatif.

L'ouverture prochaine des marchés ferroviaires domestiques à la concurrence impose des adaptations. L'intégration verticale de la gestion des gares et de l'exploitation de services de transport ferroviaire est susceptible d'entraver le développement de la concurrence sur le marché aval du transport de voyageurs. Ce risque est d'autant plus important que les gares sont

des pôles d'échanges multimodaux et que leur gestionnaire appartient à un groupe présent sur tous les marchés connexes du transport de voyageurs.

Le statu quo et la poursuite du rattachement des gares à l'opérateur historique, de manière directe ou indirecte, ne sont donc pas envisageables. Parmi les solutions garantissant une indépendance réelle du gestionnaire des gares, la création d'une filiale de SNCF Réseau est une option pertinente pour assurer à toutes les entreprises ferroviaires un accès transparent et non discriminatoire aux gares de voyageurs.

Étude thématique sur la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France

Juillet 2016

Consultable
sur le site
de l'Arafer



Contrôler _____ la séparation comptable des activités ferroviaires

Les enjeux de la séparation comptable

L'objectif de la séparation comptable est de pouvoir reconstituer les comptes de chaque activité comme s'il s'agissait d'activités autonomes, afin de favoriser les conditions d'un égal accès au marché, alors que domine un opérateur historique qui continue à exercer plusieurs activités, sous monopole et en concurrence, et permettre de s'assurer qu'aucun fonds public n'est transféré de l'une à l'autre.

Prévenir le risque de subventions croisées

Les fonds publics versés aux activités subventionnées ne peuvent bénéficier aux autres activités. En l'absence de séparation juridique, les règles de séparation comptable permettent de délimiter les périmètres des activités, puis de tracer les flux financiers entre ces activités, pour mieux contrôler l'absence de subventions croisées. Et garantir ainsi les conditions d'une concurrence équitable entre les acteurs d'un marché concurrentiel.

SNCF Mobilités doit produire les comptes de chacune de ces activités comme s'il s'agissait d'activités indépendantes.

Garantir l'absence de pratiques discriminatoires

Les coûts des opérateurs régulés, comme les gestionnaires d'installations de service, doivent être transparents afin de pouvoir justifier les tarifs et redevances. Ils ne sauraient, au travers de la tarification de prestations régulées, empêcher ou limiter l'accès de nouveaux entrants à des marchés régulés.

La première séparation comptable historiquement exigée est celle entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire. Cette séparation se concrétise par l'existence de deux entités juridiques distinctes :

- SNCF Réseau, gestionnaire et exploitant de l'infrastructure ferroviaire
- SNCF Mobilités, gestionnaire à la fois des activités en monopole sur le territoire national (SNCF Voyages par exemple) dont certaines bénéficient de concours publics (Intercités, Transilien et TER) et des activités en concurrence (Fret SNCF). D'autres séparations comptables s'imposent donc à l'opérateur historique en vertu du code des transports.



► Branche SNCF Voyageurs

- Voyage SNCF
- SNCF Transilien - Régions et intercitys
 - SNCF Transilien (1 contrat)
 - SNCF Régions (20 contrats)
 - SNCF Intercitys (1 contrat)
- SNCF Gares & Connexions

► Branche SNCF Logistics

- Fret SNCF

► Fonctions communes

- Fonctions supports et protection sociale
- Matériel et traction (dont gestion de centres de maintenance)

Une séparation comptable est également exigée pour les entreprises ferroviaires qui gèrent des installations de service ainsi que pour SNCF Réseau, pour cette même activité de gestion d'installations de service.

Décision de l'Arafer sur les règles de séparation comptable de SNCF Mobilités

Avec la mise en place du groupe public ferroviaire le 1^{er} juillet 2015, SNCF Mobilités avait saisi l'Arafer fin 2015 de nouvelles règles de séparation comptable de ses différentes activités.

Après avoir examiné le projet qui lui était soumis et recueilli l'avis de l'Autorité de la concurrence, l'Arafer n'a pas approuvé ces règles (décision n°2016-220 du 13 décembre 2016) car elle a relevé des points de non-conformité et n'a pu analyser certains points, faute d'informations transmises par SNCF Mobilités.

Devant le fort enjeu de la séparation comptable pour le contrôle des tarifs et du respect des règles de concurrence et de transparence, l'Arafer a demandé à SNCF Mobilités d'établir de nouvelles règles conformes aux dispositions du code des transports.

QUELS SONT LES POINTS DE NON-CONFORMITÉ ?

Les périmètres de séparation comptable ne respectent pas les exigences requises par le code des transports notamment en ce qui concerne la séparation entre les activités de transport et de gestion d'installations de service.

La structure financière de certaines des activités comptablement séparées ne reflète qu'imparfaitement la situation d'activités autonomes, ce qui peut affecter leur indépendance financière.

Certaines règles de répartition présentent un risque de discrimination, de subvention croisée ou de distorsion de concurrence, en particulier en ce qui concerne les frais financiers, l'impôt sur les sociétés et les charges de structure de SNCF Mobilités alloués aux activités.

Veiller

au redressement des équilibres financiers de SNCF Réseau

Investissements ferroviaires : participer à la définition de la mise en œuvre de la « règle d'or »

Afin de maîtriser la dette de SNCF Réseau, la réforme ferroviaire du 4 août 2014 a introduit un dispositif encadrant le financement des projets de développement du réseau ferré. La participation financière de SNCF Réseau est désormais conditionnée à son niveau d'endettement.

Cette « règle d'or » impose au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de ne pas s'endetter pour financer de nouveaux projets au-delà d'un ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle (MOP) fixé à 18. À défaut, les projets ne peuvent être réalisés que si l'État et les collectivités territoriales demandeuses les prennent financièrement en charge dans leur totalité.

Saisie pour avis sur le projet de décret visant à préciser l'application de cette règle de financement, l'Arafer a estimé que le périmètre d'application du dispositif devrait être étendu aux investissements sur le réseau existant s'ils sont directement liés aux nouvelles lignes à grande vitesse.

L'Autorité a rappelé que l'enjeu essentiel de la politique d'investissement de SNCF Réseau repose sur la rigueur de la sélection des projets de développement et demandé que les choix d'investissements soient fondés sur l'évaluation de leurs bénéfices socio-économiques.

Le décret définitif a été publié le 30 mars 2017 en tenant compte de l'essentiel des recommandations et commentaires formulés par l'Arafer, notamment en ce qui concerne l'élargissement de la définition des investissements de développement, et l'application de la « règle d'or » aux augmentations de parts contributives des projets validés avant l'entrée en vigueur de cette mesure.



Règle d'or, les recommandations de l'Arafer :

- Élargir la définition des investissements de développement pour y intégrer les investissements réalisés sur le réseau existant directement liés à la création d'une ligne nouvelle.
- Déterminer des critères permettant de rattacher aux investissements de développement les projets de modernisation du réseau de grande ampleur qui, soit parce qu'ils permettent d'augmenter la capacité du réseau, soit parce qu'ils en modifient la fonctionnalité originelle, ne peuvent être considérés comme de la simple maintenance.
- Préciser expressément le principe d'application de la règle d'or au financement des investissements de développement quelle que soit la forme de la participation de SNCF Réseau ou le montage retenu pour réaliser le projet.
- Prévoir que, dans l'hypothèse où des projets validés avant l'entrée en vigueur du texte verraient la part contributive de SNCF Réseau être modifiée, l'augmentation de cette part contributive soit soumise à un nouvel examen au regard de la règle d'or.
- À court terme, aucun investissement de développement ne devrait être financé par SNCF Réseau puisque le ratio dette/MOP continue à s'éloigner du seuil plafond fixé par la réforme ferroviaire : de 19 en 2015, il atteindrait 22 en 2016 puis 24 selon le projet de budget pour 2017.

L'avis de l'Arafer sur le projet de budget de SNCF Réseau

Saisie pour avis sur le projet de budget de SNCF Réseau pour 2017, l'Arafer n'a pas été en mesure de vérifier le respect de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure avec le contrat de performance à conclure entre l'État et SNCF Réseau.

L'Arafer a néanmoins procédé à l'examen des grands équilibres du projet de budget de SNCF Réseau et a exprimé sa vive préoccupation devant la persistance des déséquilibres financiers. En effet, les efforts de productivité de SNCF Réseau demeurent beaucoup trop modestes pour mener à bien le redressement économique de l'entreprise ferroviaire.

Si les prévisions d'investissements inscrites au projet de budget confirment bien la priorité donnée à la rénovation du réseau ferré, elles maintiennent un effort de développement important. Si l'on tient compte de la participation de SNCF Réseau au projet CDG Express, les dépenses totales consacrées au développement du réseau sont encore en augmentation.

La dette de SNCF Réseau devrait continuer à augmenter de 2 à 3 milliards d'euros par an dans les années

à venir. Cette situation fragilise SNCF Réseau, notamment si les taux d'intérêt venaient à remonter durablement. L'Arafer s'est inquiétée du désengagement financier de l'État qui ressort à la fois du projet de budget de SNCF Réseau et du rapport sur la dette ferroviaire remis par le gouvernement au Parlement en août 2016.

La persistance des déséquilibres financiers du système ferroviaire aurait dû conduire l'État à revoir les moyens et le niveau de son soutien financier pour accompagner durablement les efforts imposés à SNCF Réseau.

Dans le contrat pluriannuel de performance finalement signé le 20 avril 2017, l'État ne s'engage pas sur le niveau de son soutien financier et ne précise pas sa vision à long terme du transport ferroviaire. À l'inverse, les engagements de SNCF Réseau sont plus nombreux mais ne font pas l'objet de dispositifs d'incitation réellement contraignants.



ZOOM sur

Bilan de la réforme ferroviaire

Deux ans après l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire, l'Arafer a publié en octobre 2016 une étude relative à la mise en œuvre de cette réforme.

Dans la lignée du rapport parlementaire d'information présenté le 19 octobre 2016 par les députés Gilles Savary et Bertrand Panher qui s'inquiétaient des risques de « déconstruction » de la réforme (maintien du différentiel de conditions de travail, nouvelle fuite en avant des projets d'investissement, contournement de la « règle d'or » censée maîtriser l'endettement

du système), l'Arafer a souligné la nécessité de franchir une nouvelle étape.

Dans un contexte de stagnation des trafics et de développement de la concurrence intermodale, cette nouvelle étape est nécessaire pour mieux garantir l'indépendance de SNCF Réseau, rétablir l'équilibre financier du système ferroviaire et renforcer la compétitivité de ce mode de transport.

Ce bilan est consultable sur arafer.fr



En **1^{er}** lieu, la réunification des fonctions de gestion de l'infrastructure doit être poursuivie dans des conditions garantissant un traitement transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires. L'Arafer rappelle l'importance de faire de SNCF Réseau un véritable gestionnaire d'infrastructure unifié, assurant directement ou via une filiale la gestion de l'ensemble des installations de service - y compris des gares de voyageurs -, et disposant de toutes les garanties d'indépendance nécessaires à l'exercice de ses missions.

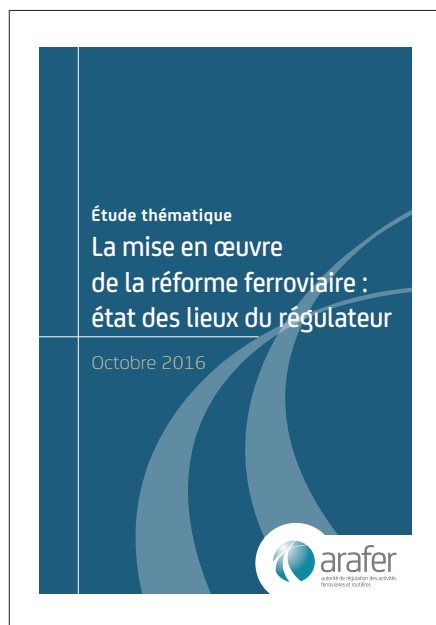
Compte tenu de la structure intégrée du groupe ferroviaire public créée par la réforme, il est nécessaire de garantir la confidentialité des systèmes d'information de SNCF Réseau et le respect de son indépendance. Le renforcement des pouvoirs de contrôle du régulateur sur le fonctionnement de SNCF Réseau et ses relations avec les autres entités du groupe est une condition nécessaire pour assurer l'absence d'entrave au développement de la concurrence.

En **2^e** lieu, la dette non maîtrisée de SNCF Réseau et l'absence d'engagements clairs de l'État met le gestionnaire d'infrastructure en danger. Il est indispensable que la trajectoire financière de SNCF Réseau et les moyens pour le gestionnaire de la suivre soient clairement définis et que ses investissements soient rigoureusement encadrés.

En **3^e** lieu, pour une régulation efficace, il est nécessaire d'adapter les pouvoirs de l'Arafer afin de lui permettre de veiller plus efficacement à la transparence des conditions d'accès des entreprises ferroviaires au réseau et de définir les principes nécessaires au développement d'une concurrence équitable. L'Autorité demande à disposer de délais raisonnables pour examiner les redevances d'accès qui devraient être définies dans un cadre pluriannuel.

En **4^e** lieu, l'Arafer insiste sur la nécessité de disposer, à terme, du pouvoir de définir *ex ante* les obligations tarifaires applicables aux opérateurs et les mesures incitatives pour encourager les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et d'installations de service à améliorer leurs performances.

En **5^e** lieu, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs doit être anticipée et préparée en identifiant les obstacles potentiels. Outre le problème de la gestion des gares, le statut d'EPIC de SNCF Mobilités, le cadre social applicable aux salariés du secteur ferroviaire ou encore la reprise des actifs nécessaires aux activités d'exploitation (le matériel et le personnel) sont autant de difficultés qui peuvent constituer des barrières à l'entrée.





04

Premier bilan de la régulation du marché du transport par autocar

Dès ses compétences élargies au secteur du transport par autocar en octobre 2015, l'Arafer a enregistré les premières déclarations des opérateurs souhaitant commercialiser des liaisons de moins de 100 km, soumises à régulation. Elle a été immédiatement saisie par les autorités organisatrices souhaitant interdire ou limiter ces nouveaux services de transport.

Le rythme des déclarations et des saisines ne s'est pas démenti en 2016, donnant lieu à 77 avis de l'Arafer.

Analyse _____

de la concurrence intermodale : la régulation des liaisons de moins de 100 km

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport de voyageurs par autocar en prévoyant, pour les liaisons de moins de 100 km, la possibilité de limiter ou d'interdire les services librement organisés qui porteraient une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services de transport public.

Si une autorité organisatrice de transport (AOT) saisit l'Arafer d'une demande d'interdiction ou de limitation d'une liaison par autocar, l'Autorité analyse le risque d'impact économique de cette concurrence potentielle sur les services publics, et rend un avis juridiquement contraignant.

La procédure de régulation

Les entreprises de transport par autocar doivent déclarer tout projet de liaison de moins de 100 km à l'Arafer qui la publie sur son site internet.

Si l'Arafer est saisie par une autorité organisatrice de transport (AOT), elle réalise une analyse intermodale pour vérifier si la liaison envisagée porte, ou non, une atteinte substantielle à l'équilibre économique des transports conventionnés (ferroviaires ou routiers).

L'Arafer rend un avis sur la demande de limitation ou d'interdiction de la liaison par autocar librement organisée : cet avis s'impose à l'AOT qui peut le contester devant le Conseil d'État.

Bilan de la régulation des transports par autocar en 2016



171

liaisons autocar
déclarées à l'Arafer
en 2016



77

avis concernant
86 déclarations



16

avis favorables



93

saisines
En 2016, l'Arafer a été saisie
à 93 reprises par une AOT souhaitant
interdire ou limiter une liaison
par autocar au motif qu'elle porterait
atteinte à l'équilibre économique
de services de transport conventionné



57

avis défavorables



4

avis favorables
avec réserve

Concurrence intermodale : l'analyse de l'Arafer

Comment mesurer le risque d'impact économique ?

En octobre 2015, l'Arafer a adopté ses premières lignes directrices pour déterminer la méthode qu'elle entendait appliquer dans son analyse des projets d'interdiction ou de limitation de liaisons de moins de 100 km par autocar.

Après un premier retour d'expérience sur les six premiers mois d'activité, et après une consultation publique au printemps 2016, l'Autorité a mis à jour ses lignes directrices (décision n°2016 du 12 juillet 2016).

Elles précisent la méthode d'analyse suivie par le régulateur pour évaluer l'atteinte que pourrait porter un projet de liaison par autocar à un service de transport conventionné, ferroviaire ou routier.

En 2017, suite à deux enquêtes sur les pratiques de mobilité de longue distance des Français, l'Arafer envisage d'actualiser à nouveau sa méthode d'analyse de la concurrence intermodale.

L'ARAFER CONFORTÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT

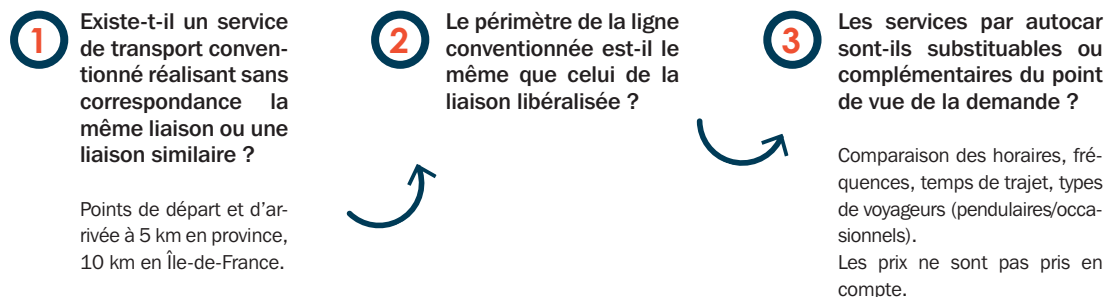
La pertinence de l'analyse de l'Arafer a été une première fois confirmée fin 2016 par le Conseil d'État (décisions du 23 décembre 2016), qui a validé deux avis (n°2016-019 du 17 février et n°2018-023 du 8 mars 2016) dans lesquels le régulateur estimait que les liaisons par autocar déclarées par FlixBus entre Limoges et Brive-la-Gaillarde et entre Niort et Poitiers ne portaient pas une atteinte substantielle à l'équilibre économique des lignes TER en Région Nouvelle Aquitaine et, par conséquent, ne justifiaient pas de mesure d'interdiction.

La Région avait contesté devant le Conseil d'État la méthodologie de l'Arafer pour apprécier cet impact économique et en réaliser l'estimation chiffrée. Sur ces deux points, le Conseil d'État a écarté l'argumentation de la Région et conforté le raisonnement suivi par le régulateur.

La haute assemblée a confirmé que pour apprécier le caractère substantiel de l'atteinte à l'équilibre économique du service TER, l'Arafer peut évaluer la perte de recettes commerciales résultant du report de clientèle du TER vers l'autocar en tenant compte, non seulement des recettes commerciales du TER, mais également du montant de la subvention versée par la Région pour organiser ce service de transport public.

Le Conseil d'État a également validé les estimations de perte de recettes retenues par l'Arafer dans les deux avis attaqués en confirmant que, pour évaluer le report des voyageurs du TER vers l'autocar, le régulateur peut prendre en compte le fait que les liaisons déclarées par FlixBus s'inscrivent dans le cadre de lignes longue distance. Dans ses deux décisions, le Conseil d'État confirme donc que l'estimation par l'Arafer de la perte de recettes commerciales ne permet pas de conclure à l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service TER.

Une analyse en 5 étapes



Paris-aéroport de Beauvais : un cas particulier

Entre novembre et décembre 2016, la liaison entre Paris, ou sa proche banlieue, et l'aéroport de Beauvais-Tillé a fait l'objet de 21 déclarations par FlixBus, Frethelle et Starshipper. Pour 16 d'entre elles, l'Arafer a été saisie par le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), autorité délégante de l'exploitation de l'aéroport et de la navette par autocar reliant Paris porte Maillot à l'aéroport. Le SMABT demandait l'interdiction de ces nouvelles liaisons envisagées par les opérateurs.

Le contrat de délégation de service public présente une particularité : il porte à la fois sur l'exploitation de l'aéroport et sur l'exploitation de la navette routière. Les bénéfices commerciaux de la ligne viennent compenser les pertes d'exploitation de l'aéroport.

L'autorité organisatrice de la plateforme aéroportuaire et du service de navette par autocar a fait valoir le risque d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat de concession conclu en 2008, avant la libéralisation du transport par autocar.

Au vu de l'équilibre financier global prévu dans le contrat de concession, l'Arafer a estimé que les liaisons routières déclarées par FlixBus et Frethelle, en se substituant même partiellement à la ligne existante, menaceraient la poursuite de l'exécution du contrat d'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

L'Arafer a donc rendu un avis favorable aux 16 projets d'interdiction dont elle avait été saisie. Elle a toutefois assorti l'un des avis d'une réserve (n°2016-215 du 19 octobre 2016), afin de permettre la commercialisation d'une liaison à des horaires complémentaires : très tôt le matin au départ de l'aéroport et très tard le soir au départ de Paris.



4

Quel est le risque d'atteinte à l'équilibre économique ?

Évaluation du nombre de clients détournés du transport conventionné avec les pertes de recettes commerciales associées. Comparaison des pertes avec les recettes commerciales du service de transport conventionné sur le périmètre défini par l'AOT (ligne, groupes de lignes ou contrat).

Comparaison des pertes avec le montant des concours publics à la charge de l'AOT sur le même périmètre.

5

Ce risque est-il substantiel ?

Analyse au cas par cas



Suivi _____ du développement du marché libéralisé de transport par autocar

Bilans trimestriels de l'Observatoire des transports et de la mobilité

L'Observatoire publie des bilans trimestriels du marché libéralisé du transport par autocar à partir des collectes recueillies auprès des entreprises (lire le chapitre 2 consacré à la régulation par les données). Ces publications sont une photographie de l'activité à un instant T.

An 1 : les principaux enseignements

En 2016, première année complète d'activité, plus de six millions de passagers ont emprunté ce mode de transport nouvellement libéralisé. Le marché a poursuivi son développement à un rythme soutenu avec une fréquentation qui a augmenté en moyenne de 25 % par trimestre, et un maillage de l'offre qui s'est également étoffé : 180 villes étaient desservies fin 2016 (+32 % comparé à fin 2015) et 985 liaisons étaient commercialisées (+51 % comparé à fin 2015).


Après la phase d'expansion observée au cours des neuf premiers mois qui ont suivi la libéralisation, les opérateurs ont ajusté leur offre à partir du 2^e trimestre 2016 pour suivre l'évolution de la demande et faire progresser le taux d'occupation moyen de leurs autocars : il s'est établi à près de 40 % en 2016, avec un pic à près de 50 % pendant la période estivale.

Le marché a connu deux opérations de concentration au cours du 3^e trimestre 2016, soit près d'un an après sa libéralisation. La première, FlixBus/Megabus, a permis à FlixBus de renforcer sa présence commerciale (fréquences et part de marché) sur les grands axes sur lesquels Megabus avait choisi de se concentrer. La deuxième, Ouibus/Starshipper, a permis à Ouibus d'étendre son réseau et de diversifier son offre.

Fin 2016, FlixBus possédait l'offre commerciale la plus étoffée, à la faveur d'un rythme de développement plus soutenu que ses principaux concurrents.

en 2016

 **6M**
de passagers ont
emprunté les autocars
libéralisés

 **25%**
d'augmentation
de la fréquentation
moyenne par trimestre

 **180**
villes desservies

 **985**
liaisons commercialisées

Ces deux opérations de concentration ont réduit de 5 à 3 le nombre d'opérateurs disposant d'un réseau national (Eurolines/Isilines, FlixBus, Ouibus). En 2016, ils continuaient de se concurrencer sur environ 30 % de l'offre de liaisons commercialisées, soit près de 90 % de la demande totale (deux ratios stables depuis fin 2015).

Aux côtés des trois principaux opérateurs, plusieurs transporteurs régionaux ou locaux ont également pris l'initiative de commercialiser des lignes ou des liaisons régulières, démontrant une certaine facilité d'entrée sur ce nouveau marché pour des opérateurs de taille différente. C'est le cas des entreprises Migratour, Darbier, Jacqueson, Keolis Sud Lorraine et Frethelle, pour la plupart sur des liaisons de moins de 100 km.

Le secteur a créé en 2016 près de 450 emplois (en équivalent temps plein) et généré un chiffre d'affaires d'environ 83 M€ HT, soit une recette moyenne de 13,5 € HT par passager, ou encore 4 € HT aux 100 km (4,7 euros au dernier trimestre 2016).

Les principaux opérateurs ont procédé à une réévaluation régulière de leurs tarifs moyens depuis le 2^e trimestre, partant d'un niveau plancher (au dernier trimestre 2015, la recette moyenne par passager était de 3,2 € HT aux 100 km) lors du lancement commercial du marché suite à sa libéralisation.

en 2016

 **3** opérateurs
(5 début 2016)

 près de
450
emplois créés

 **83 M€**
chiffre d'affaires

 **13,5 €**
recette moyenne
par passager

 **4 €**
recette moyenne
aux 100 km



Premier rapport annuel du marché du transport par autocar et des gares routières

Les principaux enseignements

L'Arafer a également publié en novembre 2016 un premier rapport annuel sur le transport par autocar et les gares routières. Il couvre la période allant du 8 août 2015, date de l'ouverture du marché, jusqu'au 30 juin 2016.

Services libéralisés et services conventionnés

Ce rapport annuel rend compte du fort développement du marché, avec 3,4 millions de passagers en moins d'un an sur un réseau reliant près de 200 villes françaises avec plus de 1 000 liaisons, dont près de 50 % n'ont pas d'alternatives directes en transport collectif terrestre. D'août 2015 à fin juin 2016, le secteur avait généré 40 M€ HT de chiffre d'affaires et créé environ 1 350 emplois.

À l'heure où elle publiait ce rapport (nov. 2016), l'Arafer n'avait pas encore reçu toutes les données des entreprises assurant des lignes par autocar conventionnées, mais l'on recensait déjà 22 000 liaisons routières régionales (y compris cars TER) desservant 3 200 communes (hors cars départementaux).

Les deux réseaux – liaisons librement organisées et conventionnées – sont donc de taille très différente et présentent des caractéristiques assez contrastées : la longueur moyenne des liaisons conventionnées est de 28 km contre 238 km pour les liaisons librement organisées ; 93 % des liaisons conventionnées sont infra-régionales (au périmètre des nouvelles régions) contre 26 % des liaisons librement organisées.

Le résultat de l'analyse comparative entre les deux types de service est également éloquent : seule une quarantaine de liaisons fait l'objet d'une double desserte, ce qui représente 3,7 % de l'offre librement organisée et 0,2 % de l'offre conventionnée.



3,4M

de passagers en moins d'un an sur le réseau des lignes de cars conventionnés



200

villes françaises desservies



1 000

liaisons



40 M€

chiffre d'affaires d'août 2015 à fin juin 2016



1 350

emplois créés

Le rapport est consultable sur le site arafer.fr



Comparaison avec l'offre ferroviaire existante

Sur les 45 000 liaisons ferroviaires desservies par TER, 160 le sont également par un autocar libéralisé, soit moins de 0,5 % de l'offre TER. Près de 560 000 passagers ont voyagé sur ces liaisons en autocar.

Peu de services librement organisés doublonnent avec des services conventionnés au niveau régional.

En revanche, sur cette même période, près de 86 % des personnes qui ont emprunté un autocar ont effectué des liaisons de moyenne ou longue distance également desservies en TGV (2 millions de passagers sur 223 liaisons concernées) ou en Intercités (1,6 million sur 174 liaisons concernées).

Liaisons par autocar de moins de 100 km

Sur la période considérée, environ 70% des liaisons déclarées à l'Arafer étaient susceptibles de concurrencer un service de transport conventionné. Le nombre et la localisation des liaisons déclarées démontrent des stratégies très différentes entre les opérateurs, certains n'ayant déclaré aucune liaison, d'autres se spécialisant géographiquement ou visant un objectif de couverture beaucoup plus fine du territoire.

L'offre déclarée (moins de 100 km) se distingue de celle des services de transport conventionnés : une fréquence hebdomadaire beaucoup plus faible (dans un rapport de 1 à 16), près de 42 fois moins de sièges offerts pour les liaisons ayant fait l'objet de demandes d'interdiction ou de limitation auprès de l'Arafer, un temps de parcours significativement plus élevé (19 mn supplémentaires en moyenne sur un trajet de 1h16).

Gares routières

De nombreux arrêts utilisés par les services de transport librement organisés sont situés sur des communes ne disposant pas de gares routières (environ 45 % des communes desservies).

L'absence de gares routières ne semble pas nécessairement être un frein au développement de la demande et du marché.



Par ailleurs, même quand des villes disposent de gares routières, les transporteurs ne les utilisent pas nécessairement : dans un quart des communes équipées d'une gare routière, au moins un autocariste choisit de ne pas l'utiliser, préférant s'arrêter en périphérie ou sur un échangeur autoroutier. L'existence d'une gare routière historique ne signifie donc pas qu'elle répond aux besoins des transporteurs.



Réguler l'accès aux gares routières

S'assurer de l'équité d'accès pour tous les autocaristes

L'ordonnance du 29 janvier 2016 a modernisé le cadre applicable aux gares routières afin d'accompagner le développement du marché et permettre à tous les transporteurs routiers de voyageurs d'y accéder.

Ce cadre impose des obligations différenciées en fonction de la nature publique ou privée des aménagements, de leurs conditions d'accès (gratuit ou payant, avec ou sans réservation) et de leur desserte ou non par des services libéralisés. Tous les exploitants sont soumis à une obligation minimale de transparence, à savoir l'inscription au registre des gares routières tenu par l'Arafer.

En revanche, seuls les exploitants de gares routières relevant du service public dont l'accès est payant ou avec réservation et qui sont desservis par des cars libéralisés sont soumis à régulation et donc à des obligations particulières concernant l'accès.

Pour les gares routières ne relevant pas du service public, seules sont soumises à régulation celles qui sont adossées fonctionnellement à une gare ferroviaire, un port ou un aéroport, et qui font l'objet d'une demande de desserte par des autocars libéralisés.

Par deux décisions du 14 décembre 2016 (n°2016-224 et 2016-229), l'Arafer a précisé les conditions dans lesquelles l'exploitant d'une gare routière qui n'était pas soumise à régulation et qui le devient, doit être conforme à ces nouvelles obligations, ainsi que les critères d'appréciation de l'adossement fonctionnel conduisant à soumettre à régulation une gare routière ne relevant pas du service public.

Le registre des gares routières

Depuis le 2 mai 2016, l'Arafer publie sur son site internet un registre et une carte interactive des gares routières. Mis à jour au fil des déclarations, cet outil en ligne met à disposition des opérateurs de transport les informations nécessaires pour concevoir leur offre commerciale et adresser une demande d'accès aux exploitants.

Les exploitants des gares routières et des autres aménagements de transport routier doivent faire une déclaration auprès de l'Arafer, en communiquant les informations fixées par une décision du 13 avril 2016 (n°2016-051) : localisation, coordonnées GPS, identité et contact de l'exploitant, nombre de quais, contraintes de gabarit et horaires d'ouverture, services proposés aux voyageurs et aux transporteurs, etc.

Au 31 décembre 2016, 187 gares routières et autres aménagements d'arrêt avaient été déclarés pour être inscrits au registre (204 au 15 juin 2017).

Ce recensement n'est pas exhaustif, les exploitants n'ayant pas tous déclaré les gares routières dont ils assurent la gestion. De son côté, l'Arafer rencontre des difficultés pour identifier ces exploitants.

Les règles d'accès

Les exploitants des gares routières soumises à régulation doivent édicter des règles d'accès objectives, transparentes et non discriminatoires. Elles doivent être notifiées à l'Arafer, préalablement à leur entrée en vigueur.

Le régulateur est chargé de préciser les conditions dans lesquelles ces règles sont établies. Par décision du 15 juin 2016 (n°2016-101), il a défini la structure-type de ces règles d'accès et les conditions de leur notification préalable. L'objectif est d'établir un même niveau de transparence pour l'ensemble des gares routières concernées, mais également d'accompagner les exploitants dans l'élaboration de leurs règles d'accès.

Régler les différends

Le 8 juin 2016, le transporteur Frethelle a saisi l'Arafer d'une demande de règlement de différend portant sur la communication des règles d'accès à la gare routière de l'aéroport Beauvais-Tillé (nombre et disponibilité de quais, tarifs, conditions de réservation, etc.). Frethelle avait demandé communication de ces informations à plusieurs reprises à l'exploitant, la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (Sageb), sans obtenir de réponse.

En cours de procédure, la Sageb a établi et publié sur son site internet les règles d'accès en question. Elle a également lancé une consultation publique en vue de l'attribution des capacités disponibles du 1^{er} novembre 2016 au 31 mars 2017. Frethelle a donc eu connaissance des modalités d'accès à la gare routière et a pu solliciter un accès pour ses autocars.

Par une décision du 14 décembre 2016 (n°2016-229), l'Arafer a constaté que l'objet de la demande de Frethelle avait disparu en cours d'instance et conclu qu'il n'y avait donc pas lieu de statuer sur le différend. Elle a ouvert par ailleurs une procédure en manquement à l'encontre de la Sageb au sujet des règles d'accès (lire ci-contre).

Ce cadre de régulation sera complété en 2017 par de nouvelles décisions, qui préciseront notamment les règles de transparence tarifaire et d'allocation des quais.

Au 31 décembre 2016, les règles d'accès de 88 gares routières avaient été déclarées et inscrites au registre tenu par l'Arafer.

ZOOM SUR

Procédure en manquement contre l'exploitant de l'aéroport de Beauvais

Le 14 décembre 2016, l'Arafer a ouvert une instruction en manquement afin de déterminer si les règles d'accès à la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé communiquées par la Sageb respectent les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination prévus par la loi.

Cette procédure peut, si le manquement est constaté et que la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, aboutir à une sanction prononcée par la commission des sanctions de l'Arafer.





05

Contrôler les concessions d'autoroutes, un nouveau rôle pour l'Arafer

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, dite « loi Macron », a étendu l'action de l'Arafer au secteur autoroutier concédé. Elle assure cette mission depuis le 1^{er} février 2016.

Les marchés

passés par les sociétés concessionnaires

Missions du régulateur

L'Arafer veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) lors de la passation de leurs marchés de travaux, fournitures et services passés pour les besoins de la concession.

Les concessionnaires à capitaux majoritairement privés souhaitant conclure des marchés sont tenus de respecter certaines procédures de publicité et de mise en concurrence imposées aux acheteurs publics ou « pouvoirs adjudicateurs ». Les concessionnaires à capitaux majoritairement publics sont soumis aux mêmes règles.

L'Arafer exerce un contrôle contraignant sur :

- la composition des commissions de marchés des concessionnaires,
- les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés des concessionnaires.

Elle contrôle, selon des modalités définies par le code de la voirie routière (seuils, exceptions), les marchés passés par les concessionnaires avant leur signature ainsi que certains avenants. En cas de manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence dans le cadre de la passation du marché, l'Arafer peut saisir les juridictions compétentes.

Chaque année, elle publie un rapport sur les marchés passés par les SCA et les travaux réalisés. Ce rapport est transmis au Parlement et au gouvernement.

Le rapport est consultable
sur le site arafer.fr

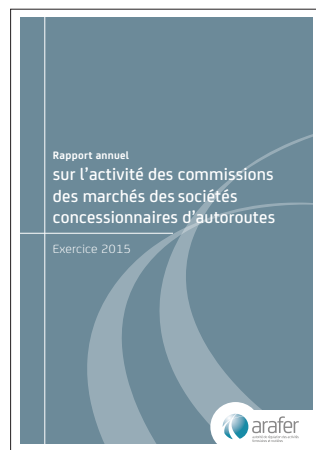


Premier rapport annuel sur l'activité des commissions des marchés

L'Arafer a publié le 29 juillet 2016 son premier rapport annuel sur les marchés de travaux, fournitures et services passés en 2015 par les neuf concessionnaires d'autoroutes historiques (APRR, Area, ASF, ATMB, Cofiroute, Escota, Sanef, SAPN et SFTRF) d'ores et déjà dotés d'une commission des marchés.

Ce premier exercice s'inscrivait dans un contexte particulier puisqu'il se fondait sur le cadre juridique et contractuel en vigueur en 2015, avant la réforme introduite par la loi « Macron ». Ce rapport était donc un document de transition dans la continuité des travaux menés par la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art (CNM) jusqu'à sa suppression début mars 2016 et la reprise de ses prérogatives par l'Arafer. L'Autorité a complété l'analyse en formulant des préconisations dans la perspective de la nouvelle réglementation (entrée en vigueur le 5 mai 2016).

Le rapport détaille les modalités de passation des marchés des concessionnaires, le rôle des commissions des marchés, le nombre et le montant des marchés attribués à des sociétés liées, les niveaux de prix constatés et enfin, les critères de notation des offres.



À l'examen des documents transmis au titre de l'année 2015, l'Arafer a relevé que le nouveau cadre juridique permettait d'apporter un éclairage sur plusieurs points précédemment identifiés par la Commission nationale des marchés (CNM) :

- Le recours à l'appel d'offres restreint : jusqu'alors, les concessionnaires à capitaux majoritairement privés (SCA qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs) avaient principalement recouru à cette procédure. Il appartient désormais aux nouvelles commissions des marchés de préciser les conditions limitatives de recours à cette procédure.
- La passation des avenants : certains concessionnaires à capitaux majoritairement privés n'ont pas suivi les préconisations de la CNM sur le contrôle des avenants par leurs commissions des marchés. La loi « Macron » a renforcé le cadre de ce contrôle en instituant des seuils à partir desquels il est obligatoire.
- L'allotissement : jusqu'alors, les concessionnaires à capitaux majoritairement privés (qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs) ont peu recouru à l'allotissement. Tout concessionnaire qui décide de ne pas alloter un marché devant faire l'objet d'une procédure formalisée doit désormais motiver ce choix.

À la différence de la CNM, dont les recommandations étaient inégalement suivies d'effet, l'Arafer dispose de pouvoirs de contrôle et de sanction pour garantir le respect des nouvelles obligations prévues par la loi Macron. Elle peut également s'appuyer sur un meilleur accès aux informations auprès des concessionnaires.



Avis sur la commission des marchés des SCA

Au-delà d'un certain seuil kilométrique, les SCA doivent instituer une commission des marchés composée d'une majorité de membres indépendants n'ayant aucun lien direct ou indirect avec les soumissionnaires.

La nomination ou la reconduction d'un des membres de la commission des marchés doit faire l'objet d'une saisine préalable de l'Arafer qui contrôle si la majorité des membres de la commission est indépendante. L'avis du régulateur, formulé un mois maximum après sa saisine, est contraignant.

L'indépendance s'apprécie par rapport au concessionnaire, aux entreprises liées, aux attributaires passés et aux soumissionnaires potentiels.

Le dossier de saisine comprend l'identité de la personne, la nature des fonctions exercées, celles précédemment exercées, une déclaration d'intérêts ainsi que les conditions financières et de durée régissant son mandat. Pour préciser les éléments d'information dont l'Arafer doit disposer pour procéder au contrôle,

des lignes directrices relatives à la composition des commissions des marchés ont été publiées le 23 mars 2016 (décision n°2016-029).

Saisie par des SCA dès mars 2016, l'Arafer s'est opposée à l'institution de commissions des marchés dont la composition ne respectait pas les conditions d'indépendance exigées. Des liens d'intérêts caractérisés existaient entre certains membres pressentis et la SCA concernée, les entreprises liées, les attributaires passés et/ou les soumissionnaires potentiels.

Saisie à nouveau, l'Autorité a rendu des avis favorables et a levé les réserves, validant l'ensemble des commissions des marchés des SCA dès le début du mois de juillet 2016.

Les avis portaient à la fois sur l'analyse de l'indépendance des membres pressentis mais également sur les conditions d'exercice de leur mandat et notamment la limitation de leur durée ou encore leur irrévocabilité.



Avis sur les règles internes des commissions des marchés des SCA

La commission des marchés des SCA est notamment chargée de définir les règles internes à chaque société pour la passation et l'exécution des marchés par le concessionnaire. Le projet de règles internes est soumis à l'Arafer qui dispose de deux mois pour rendre un avis conforme (juridiquement contraignant).

L'Arafer s'est assurée que les règles portaient sur les thèmes prévus par la réglementation (modalités de réunion, accès aux informations, etc.) et qu'elles permettaient aux commissions des marchés de veiller de manière effective au contrôle des procédures de passation et d'exécution des marchés.

Entre le 9 mai et le 20 septembre 2016, l'Autorité a formulé 9 avis sur les projets de règles internes des commissions des marchés des SCA : 8 favorables avec réserves, et un défavorable

Réserves et recommandations sur :

- les conditions dans lesquelles les commissions devaient se réunir puis statuer (délai trop court pour l'examen de dossiers complexes, insuffisance des documents de la procédure mis à la disposition des membres), les conditions de quorum et de départ ne permettant pas d'avoir une majorité de membres indépendants, etc.

- les conditions dans lesquelles il peut être recouru à l'appel d'offres restreint (règles floues, absence de limitation ou hypothèses de recours si nombreuses qu'*in fine*, l'objectif poursuivi était privé d'effet utile)
- les conditions d'accès de la commission aux informations nécessaires à l'exécution de ses missions (absence de garantie sur les délais de réponse aux demandes d'information des membres leur permettant d'avoir un avis éclairé sur les dossiers présentés)
- la durée pendant laquelle ces règles sont applicables (absence de limitation dans le temps de la validité des règles).

L'Arafer a ensuite observé que les nouveaux projets de règles internes tenaient compte de toutes ses réserves et que certaines recommandations avaient été suivies.

Le régulateur a donc levé ses réserves et validé les règles internes de huit SCA, seule une société a nécessité un troisième avis avant de lever définitivement toute réserve.

9

avis sur les projets de règles internes des commissions des marchés.

Bilan des marchés et avenants reçus par l'Arafer dans le cadre de l'information préalable

Toutes les SCA doivent transmettre au régulateur, pour information et avant leur signature, les projets de marchés. La procédure est formalisée :

	SCA pouvoirs adjudicateurs	SCA qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs
Marchés de travaux	> 2 M€	>500 k€
Marchés de fournitures ou services	≥ 209 k€	≥240 k€

Les SCA doivent aussi transmettre les projets d'avenants :

Quelle que soit la SCA	
Quelle que soit la nature de la prestation	pour les marchés > aux seuils de la procédure formalisée, avenant entraînant seul ou cumulativement une augmentation > à 5% du montant initial et > à 100 k€
	pour les marchés < aux seuils de la procédure formalisée, avenant entraînant seul ou cumulativement le dépassement des seuils de la procédure formalisée

En 2016, l'Arafer a été informée de 23 marchés et d'un dossier d'avenant en provenance de six SCA.

Elle a formulé 10 demandes de complétude de dossiers et mené quatre mesures d'instruction.

Privilégiant le dialogue et la pédagogie pour améliorer les pratiques de passation des marchés, l'Autorité a choisi de ne pas engager à ce stade de procédure devant les juridictions compétentes. L'année 2017 doit permettre de faire le point d'avancement des progrès attendus.



Avis relatifs aux projets d'agrément pour les contrats de sous-concessions

Le réseau autoroutier concédé français compte environ 350 aires de services (distribution de carburant, restauration, boutiques, hôtellerie). Leur exploitation est externalisée auprès de tiers, ce qui donne lieu à 500 contrats.

Selon les données communiquées par l'État, autorité concédante, la durée moyenne de ces contrats d'exploitation est d'environ 10 ans, soit un renouvellement moyen de 50 contrats par an, avec de fortes disparités selon l'année considérée.

La loi Macron et ses textes d'application ont modifié les modalités d'attribution des contrats d'exploitation dont le processus de publicité est engagé à compter du 1^{er} avril 2016. Ces nouvelles modalités visent à améliorer la concurrence et la transparence lors de la passation de ces contrats :

- les SCA publient une publicité présentant plusieurs offres concurrentes, les modalités sont fixées par voie réglementaire

- l'autorité concédante délivre un agrément à l'attributaire pressenti, préalablement à la signature du contrat
- l'Arafer dispose d'un délai d'un mois pour formuler un avis consultatif, préalable à l'agrément du concédant : cet avis porte sur le respect des règles de publicité.

L'Arafer s'est prononcée sur deux dossiers d'agrément en 2016 :

- la cession à un tiers par le titulaire du contrat d'exploitation de l'aire de Longeville Sud (Moselle, autoroute A4, Sanef),
- l'attribution d'un contrat d'exploitation pour l'aire de Saint-Julien-Montdenis (Savoie, autoroute A43, SFTRF). L'Arafer s'est estimée compétente pour examiner ce dossier au fond et a rendu un avis défavorable du fait de la gravité des irrégularités de passation relevées. Pour assurer la continuité du service pour l'utilisateur, le concédant a décidé néanmoins de délivrer l'agrément au titulaire pressenti.



Le suivi économique _____ des concessions autoroutières

Depuis le 1^{er} février 2016, l'Arafer assure le suivi économique des concessions autoroutières et veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier.

Missions du régulateur

- Analyser et publier les performances économiques et financières du secteur autoroutier concédé : synthèse annuelle des comptes des concessionnaires, rapport quinquennal sur l'économie générale des concessions, suivi annuel des taux de rentabilité interne (TRI) des concessions autoroutières.

- Formuler un avis sur les projets de contrats de concession ou d'avenants aux contrats existants, dès lors qu'ils ont une incidence sur les tarifs des péages ou la durée de la concession.

L'Arafer a adopté le 16 juin 2016, une décision de collecte régulière d'informations auprès des concessionnaires d'autoroutes (décision n°2016-100). Cette collecte lui permet de disposer des informations de nature financière, contractuelle ou technique nécessaires à la rédaction de la synthèse annuelle des comptes puisqu'elle permet d'enrichir ce document d'éléments de contexte indispensables à la compréhension du secteur.

Premier avis de l'Arafer sur une nouvelle concession : le projet de l'A45 entre Saint-Étienne et Lyon

La loi prévoit la consultation de l'Arafer par le gouvernement sur tout nouveau projet de contrat de concession autoroutière. Le gouvernement l'a donc saisie le 26 juillet 2016 du projet de contrat de la concession de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Étienne.

Ce contrat a pour objet de réaliser et exploiter, pour une durée de 55 ans, une nouvelle autoroute de 47 kilomètres en parallèle de l'autoroute A47, dont l'usage est aujourd'hui gratuit. À l'issue d'une procédure de mise en concurrence, le contrat a été attribué à une société de projet adossée au groupe Vinci.

L'Arafer a examiné l'équilibre économique global du projet en étudiant ses principales composantes : les coûts annoncés par le concessionnaire, les niveaux de péages fixés et le volume de trafics prévus. Elle s'est également assurée de l'existence et de l'efficacité de clauses contractuelles limitant les gains du concessionnaire en cas de performance supérieure aux prévisions initiales.

Il n'appartenait pas à l'Arafer de s'exprimer sur l'utilité socio-économique du projet, ni sur le choix de recourir à une délégation plutôt qu'à une maîtrise d'ouvrage publique, ces deux décisions étant du ressort de l'État.

Sur la base des informations fournies par l'État, l'analyse a montré que le montant des dépenses annoncé était globalement cohérent avec celui de projets aux caractéristiques similaires. Les niveaux de péages fixés dans le cahier des charges de la concession étaient également comparables aux tarifs pratiqués sur le réseau historique, les concours publics apportés par l'État et les collectivités territoriales (845 M€, soit les deux tiers du coût de construction) permettant d'assurer l'équilibre économique du projet.

Les prévisions de trafic retenues sur la durée de la concession se sont avérées légèrement plus optimistes que celles effectuées lors des phases antérieures du projet. Toutefois, l'A45 pourrait profiter d'importants reports de circulation supplémentaires si certaines évolutions envisagées du réseau routier à proximité devaient être mises en œuvre. Les recettes supplémentaires qui en découleraient bénéficieraient alors à la société concessionnaire qui supporte seule le risque trafic.

L'examen des clauses du projet de contrat encadrant ces gains supplémentaires a permis de conclure à l'efficacité globale du dispositif qui se traduirait par le remboursement progressif des concours publics versés par l'État et les collectivités territoriales.

Toutefois, cet avis a été assorti de suggestions d'améliorations pour l'avenir, comme la possibilité d'envisager un dispositif de restitution d'économies réalisées par le concessionnaire si les coûts de construction et d'exploitation s'avéraient nettement inférieurs aux coûts initialement estimés.

Au vu de l'analyse des recettes et des coûts provisionnels, l'Arafer a considéré que le taux de rentabilité interne (TRI) du projet ainsi que la rémunération provisionnelle de l'actionnaire traduisaient un équilibre économique raisonnable, et a rendu un avis favorable sur le projet de contrat de concession de l'A45, le 19 octobre 2016.

Le lancement effectif du projet de l'autoroute A45 est désormais conditionné à l'approbation du contrat par décret après avis du Conseil d'État, dont la publication reste en attente à l'heure où nous publions ce rapport d'activité.

ZOOM sur

Résultats financiers 2015 des SCA

En 2015, elles ont réalisé 9,4 M€ de chiffre d'affaires, en progression de 2,5 % par rapport à 2014. Les concessionnaires historiques (APRR, Area, ASF, ATMB, Escota, Cofiroute, Sanef, SAPN et SFTRF) concentrent 95 % du chiffre d'affaires du secteur.

La progression du chiffre d'affaires est principalement portée par la hausse des recettes de péages (+3,2 %) qui représentent 97 % du chiffre d'affaires. Ces recettes ont augmenté à la faveur d'un trafic dynamique (+2,9 %), les tarifs de péage des principales SCA ayant été gelés au 1^{er} février 2015.

Parallèlement, les charges d'exploitation ont progressé moins vite (+1,5 %) que le chiffre d'affaires, entraînant une hausse de l'EBITDA (+3%) qui atteint 6,6 M€, avec en corollaire une amélioration de la marge opérationnelle.

Les dividendes versés par les SCA ont fortement augmenté pour atteindre 3,3 M€ (+127,5 %), un montant supérieur au résultat net du secteur qui représente 2,2 M€.

Au final, les usagers paieraient 500 millions d'euros de péages supplémentaires sur la durée restante de concession pour compenser le coût du décalage dans le temps de ce gel des tarifs.

Premier rapport annuel sur la synthèse des comptes 2015 des concessionnaires d'autoroutes

Le 6 décembre 2016, l'Arafer a publié une synthèse des comptes des SCA au titre de l'exercice 2015. Publié sur son site internet, ce rapport annuel répond à la mission confiée au régulateur par la loi : veiller au bon fonctionnement des tarifs de péage autoroutier.

Il permet d'informer le Parlement, et l'ensemble des usagers du réseau autoroutier concédé sur les principaux constats pouvant être tirés de l'analyse des comptes transmis par les sociétés concessionnaires pour l'année écoulée.

Afin que cette synthèse des comptes fasse sens, l'Arafer a choisi de l'articuler autour de deux parties :

- la **1^{er}** propose une synthèse sectorielle détaillant les évolutions des grands éléments financiers du secteur (chiffre d'affaires, marge opérationnelle, investissement). Une attention particulière a été portée aux évolutions des tarifs de péages afin d'apprécier leur impact pour l'utilisateur.
- la **2nd** partie donne une vision synthétique de la situation financière de chaque société concessionnaire en présentant des éléments de contexte de nature à expliquer certaines évolutions.

Le gel des tarifs de péages des sept principales sociétés concessionnaires (APRR, Area, ASF, Escota, Cofiroute, Sanef et SAPN) au 1^{er} février 2015 a constitué un événement marquant que l'Arafer ne pouvait ignorer. Elle a donc souhaité apporter un éclairage sur les conséquences de cette décision pour les années à venir du point de vue de l'utilisateur.

L'accord du 9 avril 2015 entre l'État et les concessionnaires validant la mise en place d'un plan de relance autoroutier s'est accompagnée de la compensation du gel par le biais de hausses spécifiques des tarifs de péages. Cette compensation s'est matérialisée par l'adoption, en août 2015, d'avenants aux cahiers des charges validant des hausses des tarifs de péage comprises entre + 0,23 % et + 0,82 % par an selon les concessionnaires, et étalées de 2019 à 2023.



Consultable
sur le site
de l'Arafer



The background of the page features a low-angle shot of a modern glass skyscraper, likely the European Parliament building, reaching towards a bright blue sky with scattered white clouds. Two European Union flags are visible, one on the left and one on the right, partially framing the central text area.

06

L'action européenne de l'Arafer

Dans un contexte d'ouverture prochaine à la concurrence de l'ensemble du marché ferroviaire européen, l'Arafer travaille avec les régulateurs européens sur les grands enjeux de la régulation, et contribue au travail d'échanges de données et d'analyses qui doit permettre de faire émerger une régulation ferroviaire européenne homogène d'un État membre à l'autre.

En route

pour la présidence de l'IRG-Rail

L'Autorité est de plus en plus présente auprès des instances européennes : l'IRG-Rail et le réseau de régulateurs ferroviaires de la Commission européenne.

L'année 2016 a vu l'Arafer prendre la vice-présidence du réseau européen des régulateurs ferroviaires indépendants, l'IRG-Rail, en appui de la présidence polonaise. L'IRG-Rail a poursuivi ses travaux sur l'accès et la tarification des installations de service des réseaux ferrés, l'activité des corridors de fret ou encore l'identification de bonnes pratiques en matière de tarification.

2016 a été également marquée par la finalisation de la négociation sur le 4^e paquet ferroviaire au cours de laquelle le rôle des régulateurs ferroviaires a fait l'objet de nombreux débats.

L'IRG-Rail a participé activement aux discussions afin de s'assurer que soit pris en compte le rôle que peut jouer le régulateur dans la bonne application du cadre législatif européen, notamment l'ouverture des marchés ferroviaires intérieurs à la concurrence. L'IRG-Rail a également entamé une phase de réflexion sur sa stratégie et plus largement sur le rôle attendu des régulateurs dans les prochaines années. Cette réflexion a abouti à la révision des orientations stratégiques pour la période 2017-2020.

Il appartient à l'Arafer, qui en assume la présidence depuis le 1^{er} janvier 2017, de concrétiser ce travail de réflexion avec la rédaction d'une feuille de route pour les prochaines années.



Anne Yvrande-Billon (au 2^e rang à droite) a vice-présidé le groupe des régulateurs ferroviaires européens en 2016. Elle le préside en 2017.

4^e paquet

ferroviaire : une année décisive

Si l'année 2015 a vu l'accélération des négociations sur le 4^e paquet ferroviaire, 2016 a été décisive avec l'adoption des textes, suite à quatre années d'intenses discussions. Le Parlement européen, les États membres et la Commission européenne ont finalement trouvé un accord au cours de l'été 2016 sur les derniers sujets qui faisaient encore l'objet de vifs débats.

Le régime et le calendrier de l'ouverture des marchés ferroviaires intérieurs à la concurrence ont été au cœur de ces échanges. Chargés de veiller au respect du cadre législatif européen, les régulateurs ferroviaires auront un rôle central à jouer.

À la lumière de ces textes, le marché français devrait être ouvert à la concurrence dès fin 2019. Il s'agira d'une obligation pour les lignes commerciales (TGV) et d'une possibilité laissée aux autorités organisatrices pour les lignes conventionnées régionales (TER) et nationales (TET). Ce régime deviendra obligatoire pour les contrats de service public en 2023.

Les textes prévoient un rôle renforcé des régulateurs ferroviaires dans la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence. Ils donnent la possibilité de leur confier le pouvoir de contrôler la manière dont les États membres utilisent les exceptions leur permettant de limiter l'ouverture des marchés et protéger l'attribution des contrats de service public sans passer par des procédures d'appel d'offres.

Le régime et le calendrier de l'ouverture des marchés domestiques à la concurrence ont été au cœur des échanges sur le 4^e paquet ferroviaire.

Coopération

transfrontalière entre les régulateurs

Les trafics ferroviaires internationaux entre les États membres restent modestes en France dans le domaine du transport des passagers comme des marchandises. Pour le fret, la lente montée en puissance des corridors de fret européens nécessite des actions coordonnées entre les régulateurs de manière à garantir aux opérateurs un cadre réglementaire homogène, quel que soit le pays traversé par un même corridor.

Cette préoccupation a conduit les régulateurs des trois corridors traversant la France (mer du Nord-Méditerranée, Atlantique et Méditerranée) à réviser l'accord qui les lie et qui organise la procédure de plainte, notamment en cas de difficulté rencontrée par un opérateur.

La Commission européenne a par ailleurs lancé une évaluation des corridors de fret alors que les plus anciens entament leur quatrième année de fonctionnement. L'Arafer a contribué à cette réflexion collective visant à améliorer la qualité des sillons offerts dans le cadre de ces corridors.

Les régulateurs cherchent aujourd'hui à construire des modèles de coopération renforcés à l'image notamment de celle existant entre l'Arafer et l'Office of rail and road (ORR) pour le tunnel sous la Manche. Les deux régulateurs ayant pleinement été investis dans leur mission d'évaluation économique et de contrôle de cette infrastructure transfrontalière en 2016, ils ont démarré leurs travaux afin de produire un premier avis en commun sur le document de référence d'Eurotunnel (plus de détails dans le chapitre 3).

Dans le secteur autoroutier, l'Arafer a poursuivi en 2016 sa coopération renforcée avec les régulateurs britannique, italien et portugais, notamment pour rechercher un partage d'expérience sur le modèle tarifaire et économique des sociétés d'autoroutes.

ANNEXES

Les 226 avis et décisions rendus par l'Arafer en 2016

165 AVIS

DÉCEMBRE 2016

Fixation de la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) liée à l'utilisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour l'horaire de service 2017

> [Avis n° 2016-231 du 14 décembre 2016](#)

Projet de décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

> [Avis n° 2016-228 du 14 décembre 2016](#)

Projet de décret relatif à la sécurité des transports publics guidés

> [Avis n° 2016-227 du 14 décembre 2016](#)

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 pris sur le fondement du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006

> [Avis n° 2016-226 du 14 décembre 2016](#)

Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2017

> [Avis n° 2016-222 du 14 décembre 2016](#)

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par la SNCF dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2017

> [Avis n° 2016-225 du 14 décembre 2016](#)

Nomination du directeur des gares

> [Avis n° 2016-230 du 14 décembre 2016](#)

NOVEMBRE 2016

Projet de décret relatif aux principes de financement des projets d'investissements de SNCF Réseau et sur le projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau

> [Avis n° 2016-219 du 30 novembre 2016](#)

Projet de plan de gestion des informations confidentielles de SNCF Réseau

> [Avis n° 2016-218 du 23 novembre 2016](#)

Passation du contrat d'exploitation des installations commerciales annexes situées sur l'aire de Saint-Julien-Montdenis par la société française du tunnel routier du Fréjus

> [Avis n° 2016-217 du 23 novembre 2016](#)

Projet de décret relatif aux délais de règlement des différends mentionnés aux articles L. 34-8-2-1, L. 34-8-2-2 et L. 49 du code des postes et des communications électroniques, et au fonctionnement du guichet unique mentionné à l'article L. 50 du même code

> [Avis n° 2016-216 du 16 novembre 2016](#)

OCTOBRE 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Fréthelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris (parking cours la Reine)

> [Avis n° 2016-215 du 19 octobre 2016](#)

Projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A45 entre Saint-Étienne et Lyon

> [Avis n° 2016-212 du 19 octobre 2016](#)

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Roanne et Saint-Étienne

> [Avis n° 2016-211 du 12 octobre 2016](#)

Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national

> [Avis n° 2016-210 du 12 octobre 2016](#)

Projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Le Mans

> [Avis n° 2016-209 du 12 octobre 2016](#)

Projet de décision de la Région Grand Est de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Bezannes et Charleville-Mézières

> [Avis n° 2016-208 du 12 octobre 2016](#)

Thèmes : Autocar, Liaisons par autocar
- Avis publié le 3 novembre 2016
- Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> [Avis n° 2016-206 du 5 octobre 2016](#)

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes Rhône Alpes – AREA

> *Avis n° 2016-205 du 5 octobre 2016*

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société Trans-Alpes sur la liaison entre Modane et Saint-Jean-de-Maurienne

> *Avis n° 2016-203 du 4 octobre 2016*

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société Trans-Alpes sur la liaison entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne

> *Avis n° 2016-202 du 4 octobre 2016*

SEPTEMBRE 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)

> *Avis n° 2016-201 du 28 septembre 2016*

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc (ATMB)

> *Avis n° 2016-200 du 28 septembre 2016*

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF

> *Avis n° 2016-199 du 28 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Marseille et Toulon

> *Avis n° 2016-198 du 21 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Béziers – Montpellier

> *Avis n° 2016-196 du 21 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Béziers – Narbonne

> *Avis n° 2016-195 du 21 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Béziers – Perpignan

> *Avis n° 2016-194 du 21 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Narbonne – Perpignan

> *Avis n° 2016-193 du 21 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Avignon – Nîmes

Avis n° 2016-192 du 21 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Montpellier – Nîmes

> *Avis n° 2016-191 du 21 septembre 2016*

Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017

> *Avis n° 2016-213 du 19 octobre 2016*

Projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes (Nouvelle Aquitaine) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Niort (La Crèche) et Poitiers

> *Avis n° 2016-190 du 14 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes (Nouvelle Aquitaine) d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Bessines et Poitiers

> *Avis n° 2016-189 du 14 septembre 2016*

Projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes (Nouvelle Aquitaine) d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Bessines et La Rochelle

> *Avis n° 2016-188 du 14 septembre 2016*

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes Rhône Alpes – AREA

> Avis n° 2016-187 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> Avis n° 2016-186 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc (ATMB)

> Avis n° 2016-185 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)

> Avis n° 2016-184 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA)

> Avis n° 2016-183 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2016-182 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes du Nord-est de la France (SANEF)

> Avis n° 2016-181 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)

> Avis 2016-180 du 14 septembre 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2016-179 du 14 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Montauban et Toulouse

> Avis n° 2016-176 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Pamiers et Toulouse

> Avis n° 2016-175 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Albi et Toulouse

> Avis n° 2016-174 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Cahors et Montauban

> Avis n° 2016-173 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Foix et Pamiers

> Avis n° 2016-172 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Foix et Toulouse

> Avis n° 2016-171 du 7 septembre 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Gaillac et Toulouse

> Avis n° 2016-170 du 7 septembre 2016

Cession du contrat d'exploitation des installations commerciales annexes situées sur l'aire de Longeville Sud par la société des autoroutes du Nord-Est de la France

> Avis n° 2016-169 du 7 septembre 2016

Redevance de réservation négociée entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur la section de la ligne à grande vitesse Atlantique située entre Courtalain et Monts

> Avis n° 2016-168 du 7 septembre 2016

JUILLET 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes Paris-Normandie

> Avis n° 2016-166 du 19 juillet 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des Autoroutes du Nord-Est de la France

> Avis n° 2016-165 du 19 juillet 2016

Composition de la commission des marchés de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc

> Avis n° 2016-164 du 19 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Europorte France

> Avis n° 2016-144 du 12 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Sibelit

> Avis n° 2016-143 du 12 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société VFLI

> Avis n° 2016-142 du 12 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société T3M

> Avis n° 2016-141 du 12 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités

> Avis n° 2016-140 du 12 juillet 2016

Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Novatrans

> Avis n° 2016-139 du 12 juillet 2016

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF

> Avis n° 2016-138 du 12 juillet 2016

Projet d'arrêté fixant les éléments du dossier de saisine en vue de la demande de l'agrément prévu à l'article L. 122-27 du code de la voirie routière

> Avis n° 2016-135 du 6 juillet 2016

Projet d'arrêté fixant la liste des documents annexés au rapport annuel des commissions des marchés des concessionnaires d'autoroutes mentionné à l'article R. 122-38 du code de la voirie routière

> Avis n° 2016-134 du 6 juillet 2016

Projet d'arrêté fixant le contenu du dossier de présentation à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières relatif aux marchés et avenants passés par les concessionnaires d'autoroutes prévu au II de l'article R. 122-39 du code de la voirie routière

> Avis n° 2016-133 du 6 juillet 2016

Fixation des redevances d'infrastructure relatives à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2016

> Avis n° 2016-132 du 6 juillet 2016

Fixation de certaines redevances d'infrastructure liées à l'utilisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-131 du 6 juillet 2016

Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-130 du 6 juillet 2016

Projets de décision des régions Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes et Centre – Val de Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Chasseneuil-du-Poitou et Tours

> Avis n° 2016-129 du 6 juillet 2016

Projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Cholet et Nantes

> Avis n° 2016-128 du 6 juillet 2016

JUIN 2016

Document de référence de la SNCF relatif à la coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire

Avis n° 2016-127 du 29 juin 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société FlixBus sur la liaison entre Bezannes – Charleville-Mézières

> Avis n° 2016-126 du 29 juin 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société FlixBus sur la liaison entre Bezannes – Sedan

> Avis n° 2016-125 du 29 juin 2016

Projet de décision de la Région Normandie de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Avranches et Rennes

> Avis n° 2016-124 du 29 juin 2016

Projet de décision de la Région Normandie de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Avranches et Rennes

> Avis n° 2016-123 du 29 juin 2016

Projet de décision de la Région Normandie de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Coutances et Pontorson

> Avis n° 2016-122 du 29 juin 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes

> Avis n° 2016-121 du 29 juin 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes Esterel-Côte d'Azur

> Avis n° 2016-120 du 29 juin 2016

Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes du Sud de la France

> Avis n° 2016-119 du 29 juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc

> Avis n° 2016-118 du 29 juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)

> Avis n° 2016-117 du 29 juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Rhône Alpes – AREA

> Avis n° 2016-116 du 29 juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> Avis n° 2016-115 du 29 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris Bercy

> Avis n° 2016-114 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris, boulevard Blanqui

> Avis n° 2016-113 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris Opéra

> Avis n° 2016-112 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Saint-Denis

> Avis n° 2016-111 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris gare de l'Est

> Avis n° 2016-110 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris gare d'Austerlitz

> Avis n° 2016-109 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport

et Paris gare du Nord, rue de Dunkerque

> Avis n° 2016-108 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris gare de Lyon

> Avis n° 2016-107 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport

et Bagnolet, gare routière Gallieni

> Avis n° 2016-106 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris, rue Scribe

> Avis n° 2016-105 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et La Défense, Terminal Jules Verne

> Avis n° 2016-104 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Frethelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris Bercy

> Avis n° 2016-103 du 15 juin 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris gare du Nord, rue de Maubeuge

> Avis n° 2016-102 du 15 juin 2016

Projet de décision de la Région Bretagne de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Brest et Quimper

> Avis n° 2016-099 du 15 juin 2016

Projet de décision du Département du Finistère de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Brest et Quimper

> Avis n° 2016-098 du 15 juin 2016

Projet de décision de la Région Bourgogne – Franche-Comté de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Besançon et Montbéliard

> Avis n° 2016-097 du 15 juin 2016

Projet de décision de la Région Bourgogne – Franche-Comté de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Besançon et Dijon

> Avis n° 2016-096 du 15 juin 2016

Projet de décret relatif aux gares routières, à la codification dans le code des transports des dispositions relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et comportant diverses dispositions en matière de transport public de personnes

> Avis n° 2016-095 du 8 juin 2016

Projet de décret relatif à l'accès aux installations de service reliées au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service, et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire

> Avis n° 2016-094 du 8 juin 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat

> Avis n° 2016-090 du 8 juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)

> Avis n° 2016-089 du 8 juin 2016

Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016

> Avis n° 2016-088 du 1^{er} juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> Avis n° 2016-087 du 1^{er} juin 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Rhône Alpes - AREA

> Avis n° 2016-086 du 1^{er} juin 2016

MAI 2016

Projet de décision de la Région Bretagne de limitation des services déclarés par la société FlixBus France sur la liaison entre Lorient et Quimper

> Avis n° 2016-082 du 31 mai 2016

Accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités concernant le périmètre des installations de services transférées à SNCF Réseau

> Avis n° 2016-079 du 25 mai 2016

Règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

> Avis n° 2016-075 du 24 mai 2016

Projet de décision de la Région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Montpellier et Nîmes

> Avis n° 2016-074 du 24 mai 2016

Projet de décision de la Région Bretagne de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Rennes et Saint-Malo

> Avis n° 2016-073 du 24 mai 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine

d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Saint-Dizier et Vitry-le-François

> Avis n° 2016-072 du 24 mai 2016

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Chambéry et Lyon

> Avis n° 2016-071 du 18 mai 2016

Projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux

> Avis n° 2016-070 du 18 mai 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Colmar et Mulhouse

> Avis n° 2016-069 du 18 mai 2016

Projet de décision de la Région Bretagne de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Rennes et Saint-Brieuc

> Avis n° 2016-068 du 11 mai 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François

> Avis n° 2016-067 du 11 mai 2016

Projet de décision de la Région Centre – Val de Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Châteauroux et Vierzon

> Avis n° 2016-066 du 11 mai 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Nord-Est de la France (SANEF)

> Avis n° 2016-064 du 11 mai 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2016-063 du 11 mai 2016

Nomination du président du conseil d'administration de SNCF Réseau

> Avis n° 2016-065 du 11 mai 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Belfort et Mulhouse

> Avis n° 2016-062

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Annecy et Chambéry

> Avis n° 2016-061

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Lyon et Mâcon

> Avis n° 2016-060

AVRIL 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2016-059 du 20 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)

> Avis n° 2016-058 du 20 avril 2016

Projet de décision de la Région Bretagne d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Lorient et Vannes

> Avis n° 2016-054 du 20 avril 2016

Projet de décision de la Région Bretagne d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Lorient et Quimper

> Avis n° 2016-053 du 20 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2016-057 du 20 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)

> Avis n° 2016-056 du 20 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes Estérel-Côte d'Azur (ESCOTA)

> Avis n° 2016-055 du 20 avril 2016

Projet de décision de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Chambéry et Grenoble

> Avis n° 2016-050 du 12 avril 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Metz et Nancy

> Avis n° 2016-049 du 12 avril 2016

Projet d'ordonnance portant transposition de la directive 2014/61/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à des mesures visant à réduire le coût du déploiement de réseaux de communications électroniques à haut débit

> Avis n° 2016-047 du 12 avril 2016

Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-046 du 12 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2016-045 du 6 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes Estérel-Côte d'Azur (ESCOTA)

> Avis n° 2016-044 du 6 avril 2016

Composition de la commission des marchés de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)

> Avis n° 2016-043 du 6 avril 2016

Projet de décision de la Région des Pays de la Loire d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Nantes

> Avis n° 2016-042 du 5 avril 2016

Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Le Mans

> Avis n° 2016-041 du 5 avril 2016

Projet de décision de la Région Pays de la Loire d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Nantes

> Avis n° 2016-040 du 5 avril 2016

Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Le Mans

> Avis n° 2016-039 du 5 avril 2016

MARS 2016

Nomination du président du conseil d'administration de SNCF Réseau

> Avis n° 2016-031 du 30 mars 2016

Projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Strasbourg et Colmar

> Avis n° 2016-038 du 29 mars 2016

Projet de décision de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes de limitation du service déclaré par la société Béarn Pyrénées Voyages sur la liaison entre Pau et Mont-de-Marsan

> Avis n° 2016-037 du 29 mars 2016

Projet de décision de la Région PACA d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Avignon et Marseille

> Avis n° 2016-036 du 29 mars 2016

Projet de décision de la Région PACA d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Avignon et Aix-en-Provence

> Avis n° 2016-035 du 29 mars 2016

Projet de décret relatif à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes

> Avis n° 2016-030 du 23 mars 2016

Projet de modification du décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006

> Avis n° 2016-028 du 9 mars 2016

Fixation des redevances d'infrastructure relatives à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2016

> Avis n° 2016-025 du 8 mars 2016

Projet de décision de la Région Auvergne-Rhône-Alpes de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Lyon et Saint-Étienne

> Avis n° 2016-024 du 8 mars 2016

Projet de décision de la Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes d'interdiction du service déclaré par FlixBus France sur la liaison Niort-Poitiers

> Avis n° 2016-023 du 8 mars 2016

Projet de décision de la Région PACA d'interdiction des services déclarés par FlixBus France sur les liaisons Marseille-Toulon, Marseille-Hyères, Aubagne-Toulon

> Avis n° 2016-022 du 8 mars 2016

FÉVRIER 2016

Projet d'accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Europorte France

> Avis n° 2016-018 du 17 février 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris

> Avis n° 2016-021 du 17 février 2016

Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par la société Fréthelle sur la liaison entre cet aéroport et Paris

> Avis n° 2016-020 du 17 février 2016

Projet de décision de la Région

Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Limoges et Brive-la-Gaillarde

> Avis n° 2016-019 du 17 février 2016

Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-014 du 10 février 2016

Fixation de certaines redevances

d'infrastructure liées à l'utilisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-013 du 10 février 2016

Redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017

> Avis n° 2016-012 du 10 février 2016

Projet d'ordonnance relative

à la réalisation d'une ligne ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

> Avis n° 2016-010 du 2 février 2016

JANVIER 2016

Projet de décret Autoroutes

> Avis n° 2016-008 du 20 janvier 2016

Projet d'ordonnance relative aux gares routières et emplacements d'arrêt

> Avis n° 2016-004 du 13 janvier 2016

Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016

> Avis n° 2016-003 du 13 janvier 2016

59 DÉCISIONS

DÉCEMBRE 2016

Règlement du différend entre la société Fréthelle et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais relatif à l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SAGEB)

> Décision n° 2016-229 du 14 décembre 2016

Critères d'appréciation de l'adossement fonctionnel mentionné au 3° de l'article L. 3114-12 du code des transports

> Décision n° 2016-224 du 14 décembre 2016

Conditions dans lesquelles l'existence d'une demande de desserte d'un aménagement par des services réguliers librement organisés est constatée et le délai dans lequel l'exploitant est tenu de se conformer aux obligations découlant des articles L. 3114-5 à L. 3114-7 du code des transports

> Décision n° 2016-223 du 14 décembre 2016

Règles de séparation comptable et d'imputation, aux périmètres comptables et aux principes régissant les relations financières entre activités comptablement séparées proposés par SNCF Mobilités

> Décision n° 2016-220 du 13 décembre 2016

OCTOBRE 2016

Charte de déontologie de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

> *Décision n° 2016-214 du 19 octobre 2016*

SEPTEMBRE 2016

Transmission d'informations complémentaires relatives au secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes

> *Décision n° 2016-197 du 21 septembre 2016 modifiant la décision n° 2016-077 du 25 mai 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-178 du 7 septembre 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-177 du 7 septembre 2016*

JUILLET 2016

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-163 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-162 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-161 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-160 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-159 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-158 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-157 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-156 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-155 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-154 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-153 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-152 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-151 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-150 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-149 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-148 du 19 juillet 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-147 du 19 juillet 2016*

Mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure

> *Décision n° 2016-167 du 19 juillet 2016*

Adoption des lignes directrices relatives à la déclaration des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres et à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation formées par les autorités organisatrices de transport

> *Décision n° 2016-137 du 12 juillet 2016*

Règlement intérieur du collège de l'Autorité

> *Décision n° 2016-136 du 12 juillet 2016*

JUIN 2016

Structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable

> *Décision n° 2016-101 du 15 juin 2016*

Transmission d'informations par les concessionnaires d'autoroute et par les sociétés visées à l'article L. 122-32 du code de la voirie routière

> *Décision n° 2016-100 du 15 juin 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction d'un service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-093 du 8 juin 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision de limitation d'un service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-092 du 8 juin 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision de limitation d'un service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-091 du 8 juin 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction d'un service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-084 du 8 juin 2016*

MAI 2016

Transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service

> *Décision n° 2016-085 du 31 mai 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar déclaré par la société FlixBus sur la liaison entre Pontorson et Coutances

> *Décision n° 2016-083 du 31 mai 2016*

Projets de décision de la Région Bretagne de limitation des services déclarés par la société FlixBus France sur la prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar déclaré par la société Starshipper

sur la liaison entre Rennes et Avranches

> *Décision n° 2016-080 du 31 mai 2016*

Mise en demeure de la SNCF pour non-respect des règles fixant les conditions d'exercice des missions d'approvisionnement en combustible par SNCF Réseau et SNCF Mobilités

> *Décision n° 2016-078 du 25 mai 2016*

Mise en demeure de la SNCF pour non-respect des règles fixant les conditions d'exercice des missions d'approvisionnement en combustible par SNCF Réseau et SNCF Mobilités

> *Décision n° 2016-078 du 25 mai 2016*

Transmission d'informations complémentaires relatives au secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes.

> *Décision n° 2016-077 du 25 mai 2016*

Règlement intérieur de la commission des sanctions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

> *Décision n° 2016-001 du 19 mai 2016*

AVRIL 2016

Transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats

> *Décision n° 2016-052 du 13 avril 2016*

Registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports

> *Décision n° 2016-051 du 13 avril 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-048 du 12 avril 2016*

MARS 2016

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-034 du 29 mars 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-033 du 29 mars 2016*

Composition des commissions des marchés des SCA : lignes directrices relatives à l'instruction des saisines transmises par les concessionnaires d'autoroute

> *Décision n° 2016-029 du 23 mars 2016*

Règlement intérieur de l'Arafer

> *Décision n° 2016-027 du 9 mars 2016*

Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar

> *Décision n° 2016-026 du 8 mars 2016*

FÉVRIER 2016

Règlement d'un différend entre la société Millet et SNCF Mobilités

> *Décision n° 2016-017 du 17 février 2016*

Règlement du différend entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau relatif à la répartition des capacités par le gestionnaire d'infrastructure

> *Décision n° 2016-011 du 3 février 2016*

JANVIER 2016

Fixation de la périodicité de la communication de la liste des contrats et conventions conclus par la SNCF

> *Décision n° 2016-009 du 20 janvier 2016*

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de la société Novatrans en

application de l'article L. 2135-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations en matière d'accès aux chantiers de transport combiné

> *Décision n° 2016-007 du 20 janvier 2016*

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de la société Naviland Cargo en application de l'article L. 2135-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations en matière d'accès aux chantiers de transport combiné

> *Décision n° 2016-006 du 20 janvier 2016*

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Réseau en application de l'article L. 2135-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations en matière d'accès aux chantiers de transport combiné

> *Décision n° 2016-005 du 20 janvier 2016*

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Réseau en application de l'article L. 2135-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations en matière d'accès et de services rendus dans les cours de marchandises, les gares de triage et les voies de service

> *Décision n° 2016-002 du 13 janvier 2016*

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités en application de l'article L. 2135-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations de gestionnaire de terminaux de marchandises

> *Décision n° 2016-001 du 13 janvier 2016*

2 RECOMMANDATIONS

FÉVRIER 2016

Document de référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2017

> *Recommandations n° 2016-015 du 17 février 2016*

Refonte de la tarification de l'utilisation du réseau ferré national

> *Recommandations n° 2016-016 du 10 février 2016*

NOTES

NOTES

Le kiosque de l'Arafer



Le site internet de l'Arafer :

plus de 2 000 pages de contenu,
3 000 inscrits à la newsletter, 22 000 visiteurs
uniques par mois et 615 000 pages vues par an.

arafer.fr



Comme nos **1 200 followers (abonnés)**,
rendez-vous sur le compte **@arafer_officiel**
pour suivre notre actualité sur Twitter.

[@arafer_officiel](https://twitter.com/arafer_officiel)



La newsletter **Régulation'S, les bilans
et notes de conjoncture (ferroviaire,
autocars, autoroutes), les études
thématiques, les synthèses des consultations
publiques**, retrouvez les principales publications
de l'Arafer sur arafer.fr



La base des avis et décisions,
sur le site internet de l'Arafer.

arafer.fr/avis-et-decisions



Retrouvez les **textes de référence**
sur arafer.fr/les-textes-de-reference/



Retrouvez le **lexique**
sur arafer.fr/glossaire/

Directeur de la publication : Bernard Roman - Rédactrice en chef : Nathalie Arensonas, service communication. Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité : les services de l'Arafer - **Conception et réalisation** : arafer.fr - Nantes - **Crédits photos** : Ch. Recoura : couverture, p.9, 10,16,32,35,36,39,49 - REA : couverture, p.3, 8, 12, 13, 34, 46, 61, 65 - Véronique Tarka-Partouche pour TDIE : p.37 - A. Montauflrier pour Lisea : p.28-29 - Eurotunnel : p.17 - Fotolia : couverture, p.20, 64 - **Impression** : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 750 exemplaires.

Dépôt légal : juillet 2017 - ISSN : 2270-9606.

L'édition 2016-2017 du rapport d'activité de l'Arafer est consultable en version feuilletable

Il peut être commandé en édition papier sur : www.ladocumentationfrancaise.fr



Diffusion
Direction de l'information
légale et administrative

La **Documentation** française
Tél. 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr

Imprimé en France
DF : 5HC45190
ISSN : 2270-9606
ISBN : 978-2-11-145308-1
Prix : 17 €



Ce rapport a pour vocation d'informer
le gouvernement, le Parlement,
les acteurs des secteurs régulés et le public
des activités de l'Arafer.



Il peut être consulté
sur **arafer.fr**

 [@arafer_officiel](https://twitter.com/arafer_officiel)