

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017

- Transport ferroviaire
- Transport par autocar
- Autoroutes concédées



L'ARAFER

EN QUELQUES REPÈRES

Statut : Autorité publique indépendante (API)

Une API est une autorité publique 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.



**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**



Budget 2018

12,3 M€

L'article 21 de la loi du 20 janvier 2017

portant statut des autorités administratives indépendantes (AAI) et des autorités publiques indépendantes (API), dispose que «toutes les API et AAI adressent chaque année, avant le 1^{er} 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».

SOMMAIRE

LES MISSIONS



Ferroviaire

Garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national, dont le tunnel sous la Manche et 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 concessionnaires.



L'Arafer en quelques repères **p.2**

Les chiffres clés 2017 **p.4**

Les dates essentielles 2017 **p.6**

L'édito **p.8**

// 01

Connaître
l'Arafer
p.10

// 02

La régulation du marché
du transport ferroviaire
p.20

// 03

La régulation
du marché libéralisé
du transport
par autocar
p.34

// 04

L'approche
multimodale
de la régulation
p.40

// 05

Le contrôle
des concessions
d'autoroute
p.46

// 06

L'action
européenne
de l'Arafer
p.56

Les avis et décisions 2017 **p.60**

Chiffres clés 2017



8 auditions
de Bernard Roman,
président de l'Arafer

devant le Parlement,
dont 2 publiques.

59



séances de collège



130 avis et décisions
dont 3 décisions de règlement de différend
et 3 procédures en manquement

En 2017, l'Arafer a été saisie moins souvent par des autorités organisatrices de transport pour la régulation des liaisons de moins de 100 km par autocar. Par conséquent, le collège de l'Autorité a rendu moins d'avis sur les projets d'interdiction ou de limitation de ces services de transport.



6 décisions
relatives aux transmissions de données par les
entreprises régulées

(entreprises et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, exploitants d'installations de service, entreprises de transport routier de voyageurs, exploitants de gares routières, sociétés concessionnaires d'autoroute).

10

consultations
publiques



10

recours
juridictionnels
jugés en 2017



2

décisions de la cour
d'appel de Paris

8

décisions du
Conseil d'État

100% des avis et décisions
de l'Arafer ont été confirmés

14 recours contentieux

en instance au 31 décembre 2017



- 8 devant le Conseil d'État
- 1 devant la cour d'appel de Paris
- 4 devant la Cour de cassation
- 1 référé précontractuel devant le tribunal de grande instance de Nanterre

100%

Taux de respect



du délai de traitement
des demandes d'avis



du délai
d'instruction des règlements
de différends



du délai de traitement
des saisines des autorités organisatrices
de transport pour l'activité autocars

Dates essentielles 2017

1^{er} janvier

Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'Arafer, prend la présidence du groupe des 31 régulateurs ferroviaires indépendants, l'IRG-Rail.

6 janvier

Publication des résultats de l'enquête de l'Arafer sur les pratiques de mobilité des clients de l'autocar longue distance.



24 janvier

Non validation des règles de séparation comptable de SNCF Mobilités.

8 février

Non validation des tarifs 2018 des prestations minimales de SNCF Réseau.



22 février

Le collège de l'Arafer auditionne des représentants de l'État et de SNCF Réseau sur le projet de contrat de performance pour la période 2017-2026.

9 mars

Gares ferroviaires : la cour d'appel de Paris conforte le pouvoir de règlement de différé de l'Arafer.



29 mars

Publication de l'avis de l'Arafer sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.



30 mars

Le Conseil d'État valide un avis de l'Arafer sur un projet d'interdiction d'une liaison par autocar en Nouvelle-Aquitaine et conforte tant la méthode que les résultats du test d'équilibre économique réalisé par le régulateur. Cette analyse est à nouveau confirmée par le Conseil d'État en oct. puis en nov. 2017 (Pays de la Loire).

19 avril

Le Sénat auditionne Bernard Roman au sujet du projet de contrat pluriannuel de performance entre l'État et SNCF Réseau, pour lequel l'Arafer a rendu un avis défavorable le 29 mars 2017.

15 mai

Publication du rapport Observation des marchés de l'IRG-Rail, le réseau des régulateurs ferroviaires européens, avec un focus sur le degré réel d'ouverture à la concurrence ferroviaire en Europe (base 2015, 24 pays étudiés).

16 mai

Actualisation de la décision de collecte de données auprès des entreprises ferroviaires, avec notamment des indicateurs permettant le suivi de la qualité de service du transport de voyageurs.

22 mai

Réunis à Paris, les régulateurs européens de l'IRG-Rail se donnent une stratégie à 3 ans (2017-2020) afin d'accompagner l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires de voyageurs dans l'UE.

2 juin

Transport par autocar :
l'Arafer actualise ses lignes directrices sur la régulation des liaisons de moins de 100 km.



19 juin

L'Arafer recommande de réviser les conditions de financement des projets du plan d'investissement autoroutier.



29 juin

Colloque international organisé par l'Arafer :
« Concurrence et régulation : quelles perspectives pour le transport ferroviaire ? ».



27 septembre

Jean-Marc Vié est nommé secrétaire général de l'Autorité.

29 septembre

Le gouvernement homologue la décision de l'Arafer sur les incitations financières entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires.

4 octobre

À l'issue d'une consultation publique, l'Arafer publie sa décision sur les règles et tarifs d'accès aux gares routières.

13 octobre

Péages ferroviaires :
l'Arafer rappelle le caractère nécessairement exceptionnel des dispositions du décret du 7 septembre 2017.

10 novembre

Bernard Roman est auditionné par Jean-Cyril Spinetta, chargé par le Premier ministre de remettre, début 2018, un rapport en vue de la refondation du système ferroviaire français.

16 novembre

L'Arafer publie le 1^{er} bilan du transport ferroviaire de voyageurs.



30 novembre

L'Arafer publie la synthèse annuelle des comptes 2016 des sociétés concessionnaires d'autoroute.



12 décembre

Le gouvernement homologue la décision de l'Arafer relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires.

tous les trimestres

L'Observatoire des transports et de la mobilité publie un bilan détaillé de l'activité du marché du transport libéralisé par autocar.

Les dates des avis et décisions sont leur date de publication.



Bernard Roman
Président de l'Arafer

La transparence au service des usagers et des décideurs

////////////////////////////////////

Dotée par le législateur du pouvoir de collecte de données, l'Arafer a largement contribué en 2017, en usant de cette mission à éclairer les acteurs de la mobilité et les usagers sur les trois secteurs des transports qu'elle régule ou qu'elle contrôle.

La publication du premier bilan du transport ferroviaire de voyageurs a constitué une contribution majeure pour engager la réflexion sur l'indispensable réforme ferroviaire.

Notre colloque sur l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire domestique de voyageurs a permis, un an avant la transposition de la directive, d'entendre les représentants du monde ferroviaire de nos voisins européens.

La publication de nos études sur les cars « Macron », sur les chiffres annuels des transports routiers de voyageurs, sur les pratiques de mobilité des clients des autocars longue distance ont permis de mieux appréhender l'évolution des pratiques de mobilité dans notre pays.

En outre, les études sur les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroute et sur les marchés ont permis une transparence nouvelle voulue par le législateur et utile aux usagers.

C'est avec ce même souci de transparence et en toute indépendance que l'Arafer a publié un avis critique, sinon sévère sur le Plan d'investissement autoroutier ou sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau. Ce contrat ne permettait ni d'améliorer, ni de dynamiser le système du transport ferroviaire.

Alors que s'annonçaient les chantiers de la réforme ferroviaire et de la loi d'orientation des mobilités, l'Arafer aura contribué en 2017 à alimenter le débat sur l'avenir de la politique des transports.

Par son expertise, aujourd'hui reconnue par tous et par l'affirmation constante de son indépendance, l'Arafer aura montré que la transparence, à travers les données, est au cœur d'une régulation au service des décideurs et des usagers.







//01



Connaître
l'Arafer



Ses missions



TRANSPORT FERROVIAIRE

L'Arafer accompagne le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence. Elle garantit à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national, y compris au tunnel sous la Manche.

- > Elle formule des avis sur les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires (avis juridiquement contraignants sur les tarifs et avis consultatifs sur les conditions non tarifaires),
- > elle contrôle les règles de séparation comptable des entreprises ferroviaires afin de garantir l'absence de discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence,
- > elle règle les différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport et gestionnaires d'infrastructures,
- > elle peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré ou des installations de service. L'amende peut atteindre 3 % du chiffre d'affaires de l'entreprise, 5 % en cas de récidive,
- > elle contrôle la trajectoire financière de SNCF Réseau,
- > elle régule le transport ferroviaire international de voyageurs (cabotage),
- > elle contrôle avec son homologue britannique, l'Office of Rail & Road (ORR), les conditions d'accès techniques et tarifaires au tunnel sous la Manche,
- > elle accompagne l'ouverture de la concurrence ferroviaire.



TRANSPORT PAR AUTOCAR

L'Arafer concourt au bon fonctionnement du marché du transport libéralisé par autocar et régule les liaisons de moins de 100 kilomètres.

- > Elle analyse l'impact des nouveaux services par autocar librement organisés sur l'équilibre économique des services de transport conventionnés (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes d'autocars départementales), et formule un avis juridiquement contraignant, si elle est saisie par une autorité organisatrice de transport souhaitant limiter ou interdire l'ouverture d'une liaison régulière par autocar de moins de 100 km,
- > elle veille au respect de conditions d'accès transparentes, objectives et équitables aux gares routières et, le cas échéant, règle les différends entre opérateurs de transport et gestionnaires des gares,
- > elle peut déclencher une procédure de sanction à l'encontre d'un exploitant de gare routière en cas de manquement à ses obligations. L'amende peut atteindre 3 % du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise, 5 % en cas de récidive,
- > elle procède au recueil des données du marché du transport par autocar afin de rendre compte de son évolution.



AUTOROUTES CONCÉDÉES

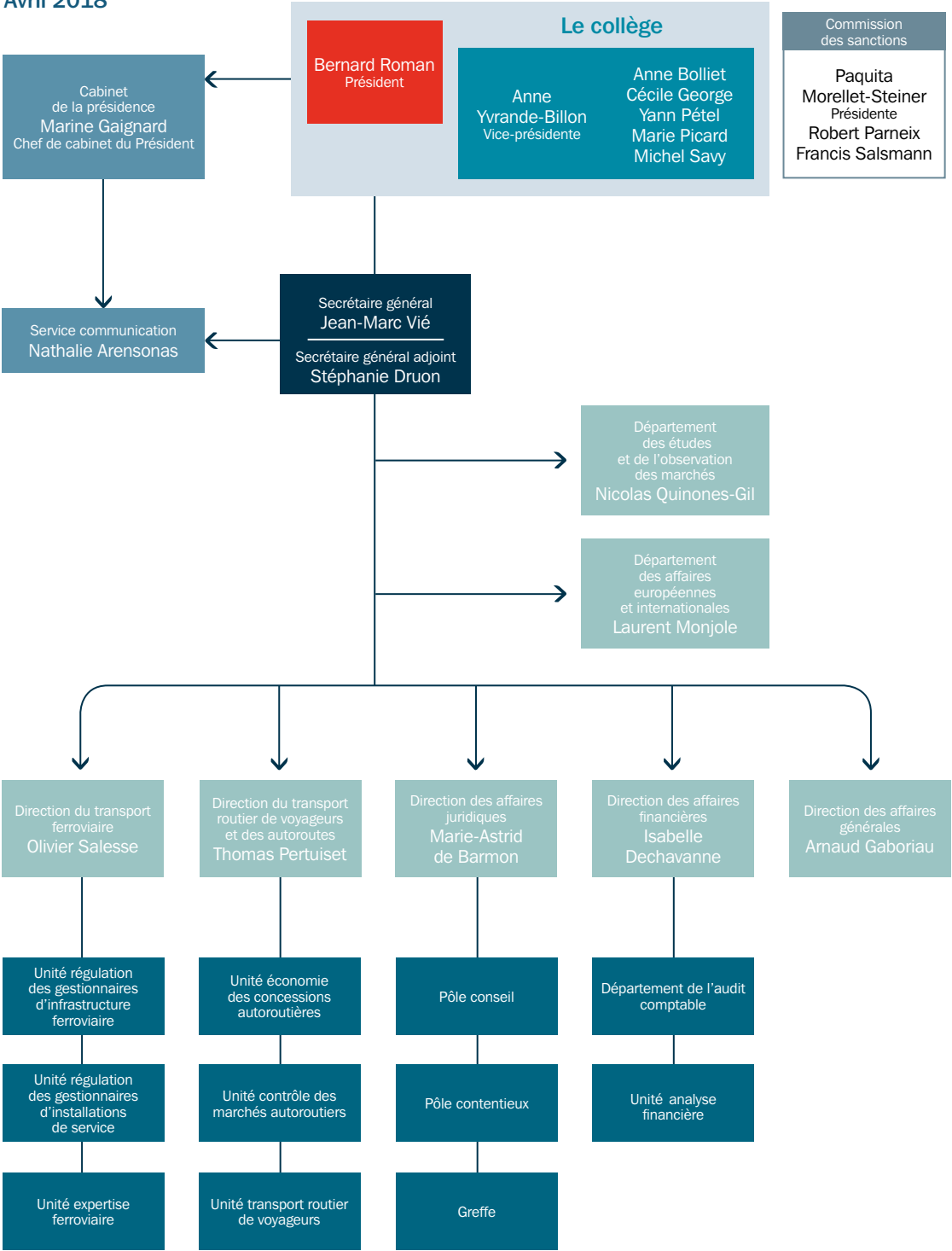
L'Arafer assure le suivi économique des concessions autoroutières, veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage et contrôle les marchés passés par les sociétés concessionnaires.

- > Elle est consultée sur tout nouveau projet de contrat de concession entre l'État et une société d'autoroute et sur tout projet d'avenant à un contrat de concession dès lors qu'il a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la concession,
- > elle analyse la justification des hausses du tarif de péage et/ou l'allongement de la durée de la concession,
- > elle assure le suivi du taux de rentabilité interne de chaque concession et, tous les 5 ans, publie un rapport sur l'économie générale des contrats de concession,
- > elle veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés de travaux, de fournitures ou de services et des contrats d'exploitation des installations annexes (restaurants, stations de distribution de carburant),
- > elle publie un rapport annuel sur l'attribution des marchés passés par les sociétés concessionnaires et leur exécution, sur la base notamment des rapports établis par leur commission des marchés, et est habilitée à engager les recours nécessaires devant le juge en cas d'irrégularités,
- > elle peut déclencher une procédure de sanction à l'encontre d'une société concessionnaire en cas de manquement à ses obligations. L'amende peut atteindre 3 % du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise, 5 % en cas de récidive.

L'organigramme

////////////////////

Avril 2018



Les femmes et les hommes

////////////////////

Le collège

Le collège de l'Arafer définit les grandes orientations, adopte les avis et les décisions - à l'exception des décisions de sanction - qui fondent l'action générale de l'Autorité. Ses décisions et avis relèvent du contrôle du Conseil d'État, à l'exception des décisions de règlement de différend, soumises au contrôle de la cour d'appel de Paris.

Le collège est composé de 7 membres dont 2 permanents (3 à partir de l'été 2018) :

- > le président nommé par le chef de l'État : le mandat de Bernard Roman court jusqu'en août 2022,
- > la vice-présidente nommée par le président de l'Assemblée nationale : le mandat d'Anne Yvrande-Billon court jusqu'en novembre 2020,
- > un second vice-président sera nommé en août 2018 par le président du Sénat,
- > Les 4 autres membres non permanents sont nommés par le gouvernement.

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.

La commission des sanctions

Elle se prononce sur saisine du collège, et peut sanctionner des entreprises régulées pour manquement à leurs obligations au terme d'une procédure contradictoire. Elle est composée de trois membres issus du Conseil d'État, de la Cour de cassation et de la Cour des comptes. Elle est présidée par Paquita Morellet-Steiner, conseillère d'État.

La commission des sanctions

Au centre : Paquita Morellet-Steiner, Présidente. À sa droite : Robert Parneix. À sa gauche : Francis Salsmann.

7 membres
du collège

dont **3** permanents
à partir de l'été 2018



Au 1^{er} plan :
Bernard Roman, président de l'Arafer
et Anne Yvrande-Billon, vice-présidente.
Au 2nd plan : Marie Picard, Yann Pétel, Cécile George,
Anne Bolliet, Michel Savy.





Les services de l'Arafer

Tout au long de l'année 2017, l'Autorité a poursuivi sa montée en charge sur les nouvelles missions qui lui ont été confiées par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi « Macron » :

- dans le secteur du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, la mobilisation des équipes a permis de continuer à gérer les déclarations et saisines relatives à l'exploitation de nouvelles liaisons routières de moins de cent kilomètres, mais également de lancer les premiers travaux relatifs à la régulation des gares routières,
- dans le secteur autoroutier concédé, un important travail de fond a été mis en œuvre sur le modèle économique et financier des concessions, pour apprécier notamment leur rentabilité de la manière la plus précise et la plus objective possible,
- enfin, l'Observatoire des transports et de la mobilité n'a cessé de développer son activité, contribuant à la diffusion d'informations et d'indicateurs fiables, posant ainsi les bases d'une régulation par la transparence, éclairée par des données objectives et fiables.

L'Arafer a également veillé à approfondir la régulation du secteur ferroviaire, en l'accompagnant dans le processus actuel de réforme et d'ouverture progressive à la concurrence.

Dans ce contexte, les effectifs ont progressé entre 2015 et 2017.

Effectif permanent			
Année	2015	2016	2017
Nombre d'agents au 31 décembre	54	69	72
Nombre d'ETP au 31 décembre	53,80	69	72
Nombre d'ETPT*	49,14	63,60	71,20

*Équivalent temps plein travaillé

Le plafond des emplois autorisés de 75 ETPT, fixé dans la loi de finances pour 2017, sera atteint au cours de l'année 2018.

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

PROFIL DES COLLABORATEURS (AU 31/12/2017)



93%
de cadres



51%
d'hommes



49%
de femmes



38 ans
l'âge moyen



Les équipes de l'Arafer (en avril 2018).

Pour assurer la préparation et l'exécution de ses décisions, l'Arafer dispose de services d'instruction, placés sous l'autorité du secrétaire général assisté du secrétaire général adjoint. Ces services 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 national ainsi qu'aux installations dites de service (gares de voyageurs et de triage, centres de maintenance, stations d'approvisionnement de combustible,...) ; elle veille également à assurer la régulation du transport ferroviaire international de voyageurs, et vérifie, en collaboration avec le régulateur britannique, les conditions d'accès au tunnel sous la Manche.

- > **direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes** : elle s'occupe de la régulation du marché du transport par autocar et du secteur des gares routières au bénéfice des acteurs économiques et des usagers ; elle assure également le suivi économique des concessions autoroutières et le contrôle des procédures de marchés passés par les sociétés concessionnaires.

- **et en unités transversales**

- > **direction des affaires juridiques** : elle est chargée de traiter tous les aspects juridiques de l'activité de l'Autorité ; elle veille en particulier à la sécurité juridique de ses avis et décisions, conseille et assiste les autres directions dans l'ensemble de leurs missions et assure la conduite des procédures de règlement de différend et de sanction.

- > **direction des affaires financières** : elle exerce une activité de conseil, d'expertise et d'assistance financière ; à ce titre, elle est responsable de l'élaboration de la doctrine sur les règles de séparation comptable des entreprises régulées

ainsi que de l'instruction des projets soumis ; elle instruit les questions financières relatives aux différents tarifs approuvés par l'Autorité ; elle est chargée de l'analyse des comptes et des perspectives financières des entreprises des secteurs régulés.

- > **département des affaires européennes et internationales** : il contribue à affirmer la dimension européenne du régulateur et à approfondir les coopérations avec les autres autorités de régulation et parties prenantes des systèmes de transport européen.

- > **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 ou contrôlés ; il participe, en étroite collaboration avec les autres services d'instruction, 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 l'amélioration de la transparence de ces secteurs, au bénéfice des clients et usagers, des acteurs du secteur et des décideurs publics.

- > **direction des affaires générales** : elle regroupe les services support, chargés notamment de la gestion des ressources humaines, des affaires budgétaires et comptables, des achats publics ainsi que des moyens généraux de l'Autorité.

- > **service communication** : il est chargé de mettre en œuvre la stratégie de communication interne et externe de l'Autorité. Il participe à la valorisation des travaux des équipes à travers la gestion du site internet, la création et l'édition de l'ensemble des publications, le suivi des réseaux sociaux et les relations avec la presse. Ce service a la particularité d'être rattaché au président de l'Autorité et au secrétariat général.

Les ressources

L'Arafer est essentiellement financée par trois taxes affectées, acquittées par les entreprises des secteurs régulés :

- un droit fixe acquitté par les entreprises ferroviaires, assis, selon le cas, soit sur le montant des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national versées au gestionnaire du réseau ferré national (SNCF Réseau), soit sur le nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire (plafonné à 8,3 millions d'euros depuis 2016),
- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroute, assise sur la part du chiffre d'affaires afférent à l'activité concédée après abattement de 200 millions d'euros (plafonnée à 2,6 millions d'euros depuis 2016),
- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport routier de voyageurs assujetties à la TVA et qui assurent des services réguliers interurbains (plafonnée à 1,1 million d'euros depuis 2016).

Durant l'exercice 2017, l'Arafer a également demandé à pouvoir bénéficier du reversement d'une partie de la contribution acquittée par Eurotunnel, jusqu'alors perçue par la commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG) :

- afin de tenir compte du transfert depuis 2016 à l'Arafer et au régulateur britannique des compétences de la CIG en matière de régulation économique,
- afin d'équilibrer le budget, et notamment de compenser le fort sous-rendement de la taxe sur les entreprises de transport routier de voyageurs (environ 0,2 million d'euros réellement perçus sur le 1,1 million d'euros prévu).

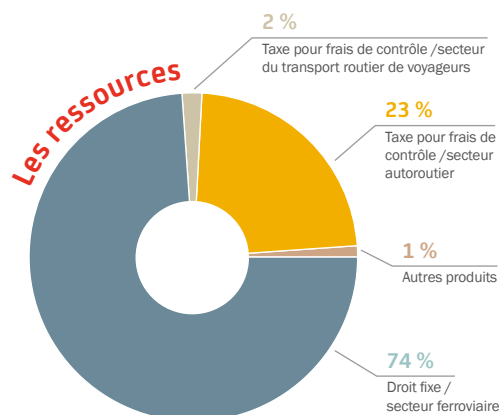
Cette proposition n'a cependant pas été retenue.

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



Au final, en 2017, l'Arafer a perçu 10,8 millions d'euros au titre de ces droits et taxes (nets de reversement à l'État et de frais de gestion).

Répartition des produits nets de reversement et de frais de gestion en 2017 (compte financier de l'exercice 2017)	Montant (en milliers d'euros)
Droit fixe / secteur ferroviaire	8 095
Taxe pour frais de contrôle / secteur du transport routier de voyageurs	229
Taxe pour frais de contrôle / secteur autoroutier	2 496
Sous-total droit fixe et taxes affectées	10 820
Autres produits	82
TOTAL	10 902



Les dépenses

Dans le cadre du compte financier de l'exercice 2017, le montant des charges de fonctionnement hors reversement du droit fixe à l'État et hors frais de gestion sur taxes pour frais de contrôle s'est élevé à 10,9 millions d'euros, soit une augmentation de 9,7 % par rapport à l'exercice précédent, dans une proportion légèrement moindre que celle des effectifs (71,20 ETPT en 2017 contre 63,60 en 2016, soit une progression des effectifs de + 11,90 %). À l'instar des exercices précédents, les dépenses de personnel ont constitué le premier poste de charges.

+7
Équivalents
temps plein
travaillé en
2017

Répartition des dépenses hors reversement et frais de gestion en 2017 (compte financier de l'exercice 2017)	Montant (en milliers d'euros)
Dépenses de personnel	7 838
Dépenses immobilières	1 013
Etudes	493
Autres charges de fonctionnement	1 556
Sous-total dépenses de fonctionnement	10 900
Dépenses d'investissement	546
TOTAL	11 446

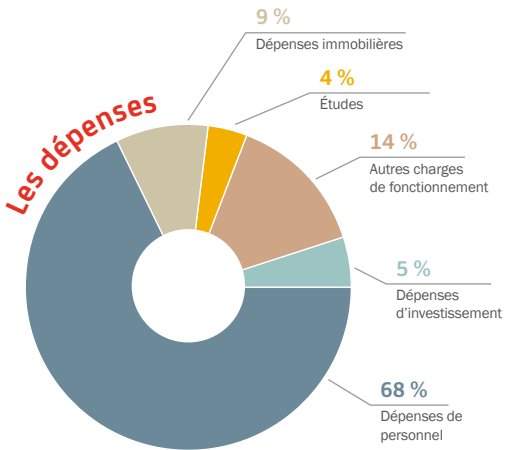


Schéma d'optimisation des dépenses

Rationalisation de la politique immobilière de l'Arafer

La réorganisation des services initiée au cours du second semestre 2015, ainsi que le regroupement des services d'instruction à Paris mis en œuvre en 2016, se sont traduits au final par une rationalisation de la politique immobilière de l'Autorité, avec une optimisation particulièrement notable des surfaces louées.

	Situation au 31/12/2016	Situation au 31/12/2017
Surface locative totale (Le Mans et Paris)	3 147 m ²	2 123 m ²
Surface utile nette (SUN) (Le Mans et Paris)	1 959 m ²	1 205 m ²
Effectif permanent de l'Autorité	69 ETP	72 ETP
Ratio SUN / ETP	28,39 m ² / ETP	16,74 m ² / ETP

Des efforts de gestion

Tout au long de l'année 2017, à l'instar des exercices précédents, l'Autorité s'est attachée à mettre en œuvre d'importants efforts de gestion, dans un souci de maîtrise des dépenses et de rationalisation des modes de fonctionnement.

Maîtrise des frais de déplacement, mission et réception	2015	2016	2017
Montant total des frais de déplacement, mission et réception	274 868 €	221 550 €	191 894 €
Effectif permanent de l'Autorité en ETPT	49,14	63,60	71,20
Ratio montant des frais / effectif	5 594 € / ETPT	3 483 € / ETPT	2 695 € / ETPT

Efficience de la gestion des fonctions support	2015	2016	2017
Effectif gérant (1)	6,20	5,90	7
Effectif géré (2)	49,14	63,60	71,20
Ratio effectif gérant / effectif géré	12,62 %	9,28 %	9,83 %

(1) Effectif en ETPT affecté durant la majeure partie de leur temps (c'est-à-dire plus de la moitié) à la gestion des fonctions support (en l'occurrence agents de la direction des affaires générales).

(2) Effectif permanent en ETPT.

Ratio SUN (surface utile nette) / ETP



28,39 m²
au 31/12/2016

16,74 m²
au 31/12/2017

Maîtrise des dépenses

Frais de déplacement

5 594 € / ETPT
2015



3 483 € / ETPT
2016



2 695 € / ETPT
2017



Vers une mutualisation avec d'autres AAI ou API

L'article 21 de la loi du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes (AAI) et des autorités publiques indépendantes (API) dispose que le rapport d'activité annuel de ces dernières comporte un schéma pluriannuel d'optimisation des dépenses qui évalue l'impact prévisionnel des éventuelles mesures de mutualisation de leurs services avec ceux d'autres AAI ou API ou avec ceux d'un ministère.

En matière de mutualisation, les services de l'Autorité (et notamment la direction des affaires générales) ont organisé un certain nombre de rencontres et de réunions de travail avec leurs homologues au sein des autres AAI et API, afin de pouvoir dans un premier temps recenser les besoins et identifier les fonctions ou services pouvant faire l'objet d'une mutualisation, en vue de l'élaboration à terme d'un plan d'actions.

Différents projets ont pu être initiés :

- réflexion commune sur la mise en œuvre d'une politique partagée de recrutement et de mobilité inter AAI-API, qui se traduit par la diffusion aux agents de l'Arafer des offres d'emploi proposées par l'ensemble des autorités et la diffusion parallèle des offres d'emploi de l'Arafer aux agents des autres autorités,
- constitution de groupement de commandes dans un double objectif de simplification administrative et d'obtention d'un meilleur rapport qualité/prix : pourraient être à terme concernés des services et prestations tels que l'infogérance informatique, les contrats de prévoyance, etc. Un premier projet de groupement est en cours de concrétisation pour les voyages et déplacements,
- réflexion commune autour d'autres modes de coopération comme l'instauration de services communs.



//02

La régulation du marché **du transport ferroviaire**



Chiffres clés

////////////////////



Près de

28 400 km de lignes exploitées

dont **2 200 km** de LGV fin 2016

(chiffres officiels pour l'année 2017 non encore communiqués)



3 000

gares et haltes ferroviaires



31 ans

âge moyen des voies en 2016

19 ans pour les LGV



22

entreprises ferroviaires
actives sur le réseau ferré national en 2016

dont **18** de fret, **3** de voyageurs et **1** mixte



35 %

des trains.km fret
réalisés en 2016 par des opérateurs alternatifs au groupe SNCF



1,4 Md

de voyageurs transportés

en 2016 dont 88 % par les services régionaux (TER et Transilien),

soit **87 Mds** de voyageurs.km



32,6 Mds

de tonnes.km
de fret transportées en 2016

13,4 Mds €

revenus en 2015 des entreprises
ferroviaires de voyageurs

dont **62 %** de recettes

commerciales et **38 %**
de concours publics

(revenus pour l'année 2016
non encore consolidés)

5,7 Mds €

montant des redevances perçues¹
par SNCF Réseau en 2016

dont **97 %** pour le transport
de voyageurs

600 M €

montant des redevances
perçues par
SNCF Gares et connexions
en 2016

¹ Hors compensation fret
Sources : Arafer et IRG-Rail

Vers une refonte de la tarification de l'infrastructure ferroviaire



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 2010 et le niveau des péages aujourd'hui constaté est le fruit d'évolutions successives qui ont obéi à des logiques essentiellement budgétaires, manquant de prévisibilité. Comme le régulateur l'a pointé à plusieurs reprises, les signaux tarifaires envoyés par le barème actuel de redevances manquent de justifications et n'emportent pas d'incitations à une utilisation optimale du réseau ferré.

La refonte tarifaire demandée par l'Arafer est nécessaire 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 sur le réseau. Pour couvrir tout ou partie des coûts fixes du réseau au-delà du « coût direct », les majorations tarifaires des activités ferroviaires concurrentielles et conventionnées doivent être justifiées.

Un travail de co-construction a été engagé entre l'Arafer et SNCF Réseau pour mettre en œuvre cette réforme, indispensable pour offrir aux entreprises ferroviaires la transparence et la prévisibilité propices à la relance du trafic et au bon usage du réseau.

Pour autant, en 2017, l'Arafer n'a pas validé les péages ferroviaires présentés par SNCF Réseau pour l'horaire de service 2018. L'Autorité a relevé que le barème des redevances proposé ne répondait pas aux exigences de la réglementation, en particulier européenne, et méconnaissait les engagements pris il y a deux ans

par le gestionnaire d'infrastructure de réformer sa tarification. Le régulateur a donc demandé à SNCF Réseau de mener à bien une réforme de sa tarification, en concertation avec les acteurs concernés, et dans l'esprit de ses engagements confirmés à plusieurs reprises depuis 2015.

Face à l'incapacité de SNCF Réseau de présenter une tarification conforme à la demande de l'Arafer pour l'année 2018, un décret a été pris le 7 septembre 2017, autorisant SNCF Réseau à reconduire le niveau de ses péages pour l'horaire de service 2018, et ce, malgré l'avis défavorable du régulateur. L'Arafer a insisté sur le caractère nécessairement exceptionnel des dispositions prises par ce décret, qui ne sauraient en aucun cas constituer une modalité régulière de validation des redevances d'accès.

En s'appuyant notamment sur les données de fréquentation voyageurs et de recettes par origine-destination dans le secteur ferroviaire mais également des autocars, l'Arafer effectue actuellement un travail de modélisation de la demande ferroviaire, et notamment de la demande adressée par les services de transport ferroviaire à grande vitesse.

L'objectif est de pouvoir disposer d'une segmentation des liaisons et de déterminer des niveaux moyens d'élasticité-prix de la demande par segment. Ces résultats permettront d'alimenter utilement la réflexion engagée sur la refonte tarifaire, notamment pour le calibrage des majorations tarifaires applicables par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

L'enjeu de la tarification des installations de service dans la perspective de l'ouverture à la concurrence

En 2017, l'Arafer a émis 15 avis conformes portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les installations de service et un avis motivé sur le Document de référence du réseau ferré national (DRR) pour les horaires de service 2017 et 2018.

Dans le cadre de ses différents avis, l'Autorité a consolidé sa doctrine tarifaire. Ses prescriptions et recommandations, ainsi que l'amélioration du dialogue avec les parties prenantes, ont permis de mieux guider les exploitants d'installations de service dans l'élaboration de leurs projets tarifaires et de lever certains avis défavorables. C'est le cas, par exemple, de la tarification des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les

voies de service pour l'horaire de service 2018 ou des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017.

Soucieuse de remplir sa mission de concourir au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, l'Autorité a par ailleurs émis plusieurs avis favorables pour des redevances à hauteur d'un niveau de tarif autorisé, fondé sur des coûts de la prestation, dès lors que les justifications fournies étaient suffisamment probantes, objectives et traçables. Ces avis conformes ont permis aux entreprises ferroviaires de disposer d'une visibilité sur les tarifs de l'horaire de service en cours ou à venir.

Guider les exploitants d'installations de service dans l'élaboration de leurs propositions tarifaires

L'Arafer veille à ce que les dispositions applicables relatives à la tarification des prestations régulées fournies par les installations de services soient respectées, et s'assure en particulier que les coûts pris en compte dans la tarification reflètent le coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ses prescriptions seront précisées dans le cadre de lignes directrices tarifaires qui seront publiées en 2018.

Des coûts justifiés

La méthodologie tarifaire relative aux redevances des installations de services doit s'appuyer, conformément au décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, sur la comptabilité analytique de l'ensemble des recettes et des charges relatives aux prestations régulées.

Dans le cadre de ses différents avis, l'Arafer a demandé, dans l'attente de la mise en place d'une séparation comptable des installations de service et d'une comptabilité analytique permettant de justifier les tarifs des redevances, de ne prendre en compte, pour la détermination des tarifs des prestations, que les coûts directement affectables et pour lesquels sont fournies des justifications suffisamment probantes, objectives et traçables.

S'agissant des activités communes, l'Autorité a rappelé dans ses différents avis que seule la quote-part des

coûts communs liés à la réalisation des prestations régulées peut être affectée à ces dernières. Il est cependant nécessaire de justifier cette quote-part sur la base d'une analyse approfondie des charges en cause.

Dans son avis n° 2017-128 du 21 décembre 2017, l'Arafer a considéré que SNCF Réseau, en ne retenant que des coûts directs d'entretien des voies de service, a adopté une approche prudente permettant d'écarter tout risque de surestimation de la redevance d'usage des voies de service pour utilisation courante.

Une rémunération fondée sur le bénéfice raisonnable

L'Autorité a également rappelé dans ses différents avis que l'exploitant d'installations de service ne pouvait facturer ni marge commerciale ni rémunération d'aléa opérationnel. Conformément au décret n° 2012-70, la rémunération du capital, et à ce titre la rémunération du risque de l'activité, est prise en compte par le biais du bénéfice raisonnable, défini comme un « *taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur pertinent concerné au cours des dernières années* ».

Une modulation tarifaire strictement encadrée

Dans le cadre de ses avis, l'Arafer a rappelé que, conformément au décret n° 2012-70, la modulation ne peut intervenir que dans « des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires, à condition que cette modulation reflète une différence objective de coût de la prestation régulée ou qu'elle incite à une utilisation optimale des ressources ».

Les critères de modulation tarifaire des installations de service doivent être justifiés et la pondération retenue doit être objectivée.

Une tarification pluriannuelle

Comme elle l'a indiqué dans son avis n° 2017-038 du 29 mars 2017, l'Arafer considère qu'une tarification pluriannuelle est vertueuse si elle assure une plus grande prévisibilité de l'évolution des redevances pour les entreprises ferroviaires et candidats à l'accès au réseau, et si elle permet de lisser ainsi sur plusieurs années les évolutions tarifaires liées aux investissements, sans porter préjudice ni à l'exploitant d'installation de service, ni aux entreprises ferroviaires ou candidats.

En outre, lorsque de tels dispositifs sont mis en place, la pluriannualité facilite la mise en œuvre de mécanismes incitatifs visant à une gestion optimale des installations de service.



Cours
de marchandises



Gare de voyageurs



Approvisionnement
combustible



Centres
de maintenance

Inciter les exploitants d'installations de service à améliorer leur productivité et leurs performances

Afin d'inciter l'exploitant à maîtriser ses coûts, tout en veillant à une qualité de service optimale, la réglementation spécifique aux gares de voyageurs impose au gestionnaire des gares de tenir compte, dans l'élaboration de ses redevances, d'objectifs de performance et de productivité applicables aux charges dites maîtrisables. Ces obligations réglementaires ont à nouveau été rappelées par l'Arafer dans le cadre de ses avis conformes et décisions.

La qualité de service n'étant pas un élément facilement quantifiable, l'Arafer veille à ce que des indicateurs précis soient définis par l'exploitant d'installations de service, afin de permettre de l'évaluer. En outre, la définition d'indicateurs et d'objectifs de performance doit nécessairement s'accompagner d'un mécanisme

de pénalités et de gratifications financières permettant d'inciter le gestionnaire à atteindre ou dépasser le niveau de performance affiché.

Au-delà des gares, l'Arafer incite également les exploitants d'installation de service à une plus grande efficacité. Elle a ainsi rappelé dans ses différents avis que le principe d'une tarification fondée sur les coûts ne saurait être interprété comme la reconnaissance d'un modèle exonérant le gestionnaire d'installations de service de tout effort de maîtrise, voire de réduction, de ses charges.

Veiller à l'absence de discrimination et de comportements anti-concurrentiels

Afin que les entreprises ferroviaires et candidats bénéficient d'un accès aux installations de service et aux prestations fournies dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires, l'Autorité a, dans le cadre de différents avis, demandé aux exploitants d'installations de service de modifier certaines pratiques :

- dans son avis n° 2017-032 du 15 mars 2017, l'Autorité a demandé à SNCF Mobilités d'inclure dans l'offre de référence de maintenance les prestations complémentaires qu'il fournit déjà pour ses activités de transporteur en propre, ainsi que des prestations connexes qu'il fournit à certaines entreprises ferroviaires (dont ses filiales Eurostar et Thalys).
- dans ses avis n° 2017-121 et n° 2017-122 du 20 novembre 2017, l'Autorité a rappelé à SNCF Combustible qu'en l'absence d'un écart de coûts justifiant des tarifs différenciés pour la prestation de pilotage, de telles prestations devaient être facturées sans distinction à toutes les entreprises ferroviaires et candidats.
- dans son avis n° 2017-061 du 28 juin 2017, l'Autorité a émis un avis défavorable sur la fixation de la redevance liée à la prestation particulière de sûreté concernant la gare de Lille-Europe. En effet, la mesure mise en place par SNCF Gares & Connexions était imposée aux seuls passagers de l'entreprise Thalys, et non aux services de transport comparables et substituables qui sont ceux également assurés au départ de cette même gare par SNCF Mobilités et Eurostar.
- enfin, dans son avis n° 2017-128 du 4 décembre 2017, l'Autorité a demandé à SNCF Réseau de revoir les modalités de réservation et de tarification des voies de service. En effet, les modalités actuelles de réservation d'un bloc de voies de service et de tarification du nombre de voies utilisées déclarées a posteriori par les entreprises ferroviaires étaient de nature à faciliter de potentiels comportements anticoncurrentiels de la part des entreprises ferroviaires. Dans le système qui prévalait jusque-là, certaines d'entre elles auraient en effet pu réserver des blocs de voies dont elles n'avaient pas réellement besoin, sans que cette réservation leur soit facturée, dans le but d'empêcher l'accès à d'autres entreprises concurrentes.



Les effets positifs des avis et décisions de l'Arafer pour le fonctionnement du marché ferroviaire

Décisions relatives à la séparation comptable

Le gouvernement a homologué en décembre 2017 la décision de l'Arafer relative aux règles de séparation comptable des entreprises ferroviaires (voyageurs et fret), des gestionnaires d'infrastructure et des exploitants d'installations de service.



Quels sont les objectifs de la séparation comptable ?

L'enjeu de la séparation comptable est de veiller à l'absence de discrimination, subventions croisées ou distorsion de concurrence lorsqu'un opérateur exerce plusieurs activités, certaines sous monopole, d'autres en concurrence.

Afin de limiter les risques de discrimination, de subventions croisées ou de distorsion de concurrence, les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et exploitants d'installations de service sur le réseau ferré doivent établir des comptes séparés pour leurs différentes activités.

L'objectif est de pouvoir présenter les comptes des différentes activités indépendamment les unes des autres comme si celles-ci étaient réalisées de manière indépendante.

Les règles de séparation comptable doivent en outre répondre à certains principes généraux, notamment :

- une stabilité dans le temps,
- une application homogène aux différentes activités de l'entreprise,
- une imputation directe à l'activité concernée des éléments de bilan et de compte de résultat pour lesquels il existe une relation d'affectation immédiate et univoque.

Qu'est-ce que le pouvoir réglementaire supplétif de l'Arafer ?

L'Arafer est compétente pour préciser, lorsque cela est nécessaire, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, et dans le cadre de ses missions fixées dans le code des transports les règles relatives :

- aux conditions de raccordement au réseau ferroviaire,
- aux conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation,
- aux conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et aux conditions de leur utilisation,
- aux périmètres de chacune des activités séparées de manière comptable,
- aux règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi qu'aux principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Décisions sur le mécanisme d'incitations réciproques entre les entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

Des précisions nécessaires dans l'intérêt du secteur ferroviaire

Afin que les opérateurs concernés soient en mesure de saisir l'Arafer de règles de séparation comptable satisfaisantes, le régulateur a jugé nécessaire, dans l'intérêt du secteur, de préciser le cadre juridique applicable aux obligations en matière de séparation comptable (périmètre de chacune des activités séparées de manière comptable, règles d'imputation qui leur sont appliquées et principes déterminant les relations financières entre ces activités).



En effet, malgré les exigences européennes, les dispositions législatives applicables et les précisions apportées par les lignes directrices publiées par l'Arafer en octobre 2015, les règles de séparation comptable présentées par SNCF Mobilités en décembre 2015 n'ont pas pu être approuvées. Dans sa décision du 13 décembre 2016, l'Arafer avait en effet constaté que SNCF Mobilités ne s'était pas conformé à plusieurs de ses recommandations.

Après avoir mené une consultation publique, le régulateur a utilisé sa compétence en matière de pouvoir réglementaire supplétif. La décision n°2017-101 du 27 septembre 2017 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, et homologuée le 4 décembre 2017, s'applique désormais à toutes les entreprises ferroviaires. Ces dernières disposent d'un délai de six mois à compter de l'homologation de la décision pour saisir l'Arafer de nouvelles règles de séparation comptable pour approbation.

Ces règles s'appliquent aux comptes séparés des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018 qui devront être transmis au régulateur, accompagnés de l'attestation de conformité établie par un auditeur externe, au plus tard le 30 juin 2019 pour les opérateurs clôturant leurs comptes au 31 décembre 2018.

Les dispositifs d'incitations réciproques (IR) et d'accords de qualité des sillons (AQS) concernent la période d'adaptation de l'horaire, après sa construction. Le premier dispositif s'applique à tous les acteurs sur le périmètre des sillons attribués « fermes » et dont l'acompte est facturé mi-octobre, quand le second est simplement proposé, sans caractère obligatoire. Seul le premier dispositif (IR) est détaillé ci-après.

À l'occasion de plusieurs règlements de différends, l'Arafer a constaté des pratiques non optimales dans les processus de commandes et d'allocation des sillons de la part des candidats et de SNCF Réseau. Après consultation publique, le régulateur a adopté le 15 juillet 2014 un dispositif incitatif visant à réduire l'occurrence des modifications et suppressions opérées sur les sillons attribués « fermes », et améliorer leur anticipation lorsqu'elles sont inévitables.

À l'issue d'un premier retour d'expérience portant sur la mise en œuvre partielle en 2015 du dispositif, et après avoir consulté les parties prenantes, l'Arafer a adopté ce mécanisme incitatif par décision réglementaire supplétive n° 2016-167 du 19 juillet 2016, afin de le poursuivre selon un schéma stabilisé jusqu'en 2019. Cette décision n'a cependant été homologuée par le ministère que pour le seul horaire de service 2017.

La décision de l'Arafer n° 2017-062 du 5 juillet 2017 est venue prolonger et préciser le dispositif. En particulier, l'organisation de l'adaptation horaire pour l'activité Transilien a conduit l'Arafer à aligner le barème des suppressions sur celui des modifications.

Le DRR 2018

Le Document de référence du réseau (DRR) 2018 avait introduit des mécanismes complémentaires de régulation des demandes de sillons (frais de dossier, refus des demandes répétées identiques, etc.), qui ont fait l'objet d'une procédure de sanction au motif principal qu'ils déstabilisaient l'équilibre du dispositif d'incitations réciproques. Ces mécanismes complémentaires ont ainsi été retirés du DRR 2018 par SNCF Réseau.



Lancement d'un audit sur les commandes et attributions de sillons

Avant d'instaurer d'éventuels mécanismes incitatifs complémentaires, ou d'ajuster les dispositifs existants, il s'est avéré essentiel de disposer de données permettant de mieux comprendre, qualifier et quantifier les comportements des entreprises ferroviaires et candidats dans le processus de commande de sillons ferroviaires.

À cette fin, l'Arafer a initié mi-2017 une étude visant à analyser les pratiques de commandes de sillons, qui vient compléter l'étude finalisée au premier semestre sur les ajustements des capacités allouées aux travaux sur le réseau ferré.

Une consultation publique sur les évolutions qui pourront être proposées est prévue d'ici la fin de l'année 2018, en vue d'une mise en application pour le service annuel 2020.

Avis en vue du rétablissement des équilibres financiers de SNCF Réseau

Avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

Dans son avis du 29 mars 2017, l'Arafer a réalisé une analyse détaillée du projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau et conclu que les objectifs de la réforme ferroviaire du 4 août 2014 n'étaient pas atteints. Le régulateur a souligné l'absence d'engagements crédibles des deux parties contractantes, privant ainsi le secteur ferroviaire d'une indispensable vision de long terme, notamment dans la perspective de la prochaine ouverture du marché domestique à la concurrence.

D'une durée de 10 ans, le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau prévu par la loi portant réforme ferroviaire de 2014, doit traduire les priorités de l'État pour la gestion et le développement du réseau et matérialiser les objectifs de productivité, de performance et de sécurité de SNCF Réseau, dans le respect d'une trajectoire financière visant à enrayer la spirale d'endettement du système ferroviaire.

Saisie fin 2016 du projet de contrat, l'Arafer a déploré dans son avis du 29 mars 2017 l'insuffisante préparation du contrat, malgré plus de deux ans de délai depuis le vote de la loi. L'Autorité a relevé l'absence d'un

retour d'expérience détaillé sur le précédent contrat de performance conclu avec Réseau ferré de France (RFF) en 2008 et le manque d'association des acteurs du secteur, autrement que par le biais de consultations de dernière minute.

L'Arafer a formulé dans son avis ses observations et ses recommandations pour faire du contrat un véritable levier de performance, avec des engagements et des mécanismes d'incitations efficaces pour l'État et pour le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

Avis sur le projet de budget 2018 de SNCF Réseau

En 2017, pour la première fois depuis la réforme ferroviaire, le régulateur a pu se prononcer sur la conformité du budget 2018 à la trajectoire financière définie par le contrat de performance conclu en avril 2017 entre l'État et SNCF Réseau. Si les trajectoires financières 2017 et 2018 sont globalement respectées, les incertitudes à plus long terme relevées par l'Arafer dans son avis sur le contrat de performance se confirment et sont toujours d'actualité.

L'Arafer a noté les efforts réalisés et les outils mis en place par SNCF Réseau pour assurer le respect des principales trajectoires financières inscrites au contrat. Elle a cependant relevé que ceux-ci doivent être complétés afin de permettre le suivi des travaux réalisés et des dépenses engagées.

Les efforts réalisés permettent à court terme de respecter les trajectoires contractuelles. Cependant, à moyen et long terme, le respect de ces trajectoires pose toujours question.

Comme elle l'avait conclu dans son avis sur le projet de contrat de performance en mars 2017, l'Arafer considère qu'il est urgent de lancer au plus vite les travaux préparatoires permettant de réviser en profondeur le contrat de performance (au plus tard dans le cadre de sa révision triennale) et de le transformer en un véritable contrat incitatif pour redynamiser le transport ferroviaire en France, y compris sur les aspects relatifs aux indicateurs de suivi qui doivent permettre un réel pilotage du contrat de performance.

La préparation d'un contrat de performance ambitieux et crédible nécessite des travaux de concertation et un audit en profondeur des données de SNCF Réseau qui devraient être initiés au plus vite.



La régulation économique du tunnel sous la Manche

////////////////////

Depuis juin 2016, l'Arafer assure conjointement la régulation économique du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'Office of rail and road (ORR).

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 le cadre de l'examen du document de référence d'Eurotunnel, l'Arafer et l'ORR vérifient qu'il ne contient pas de clauses discriminatoires et n'accorde pas de pouvoirs discrétionnaires au gestionnaire d'infrastructure pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des entreprises ferroviaires.

Le 24 février 2017, les deux régulateurs ont rendu leur premier avis sur le document de référence 2018 d'Eurotunnel dans le cadre de leurs nouvelles compétences. L'Arafer et l'ORR ont ainsi demandé au gestionnaire d'infrastructure d'améliorer la présentation et la transparence des principes de tarification applicables, et leur déclinaison en redevances d'utilisation du tunnel transfrontalier par les entreprises ferroviaires. Cet avis simple reste cependant consultatif et non contraignant.

Le pouvoir de règlement des différends, instrument de régulation

Gares ferroviaires : la cour d'appel de Paris conforte le pouvoir de règlement de différend de l'Arafer

Par deux arrêts du 9 mars 2017, la cour d'appel de Paris a rejeté les recours de SNCF Réseau à l'encontre des décisions de l'Arafer réglant deux différends opposant le Syndicat des transports d'Île-de-France et la région Pays de la Loire à SNCF Réseau, en sa qualité de gestionnaire des quais en gares de voyageurs. Les juges ont reconnu que le régulateur dispose, dans le cadre d'un règlement de différend, du pouvoir de modifier rétroactivement le document de référence des gares (DRG) lorsque cette modification s'avère nécessaire pour régler le litige.

La nécessité d'assurer l'accès équitable aux gares de voyageurs, infrastructures essentielles, suppose en effet que leur gestionnaire adopte une tarification conforme aux règles et principes en vigueur. S'il les méconnaît, l'Arafer peut, afin de régler pleinement un différend portant sur des horaires de service passés, enjoindre de modifier rétroactivement pour ces horaires de service le document de référence du réseau (dont fait partie le DRG) si cela s'avère nécessaire pour remédier à un traitement inéquitable, une discrimination ou un préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire.



La préparation de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires domestiques de voyageurs

Voyages d'étude en Suède et au Japon pour préparer le colloque de l'Arafer et le débat sur l'ouverture à la concurrence ferroviaire

Souvent désigné comme l'un des systèmes ferroviaires les plus efficaces au monde, le modèle japonais fait beaucoup parler de lui en Europe. C'est pour se rendre compte de la réalité de l'organisation nipponne qu'une délégation de l'Arafer est allée à la rencontre des principaux acteurs du marché national : entreprises ferroviaires (Japan Railways), autorité organisatrice des transports de la ville de Tokyo mais aussi laboratoires universitaires spécialisés dans les questions de régulation économique.

Le modèle japonais s'est révélé être une source d'inspiration intéressante en ce qui concerne l'efficacité et la qualité des services. Dans ce pays où la voie de la privatisation de monopoles locaux verticalement intégrés a été suivie, le maintien des lignes, y compris celles desservant les territoires les plus isolés, a été rendu possible.

Le modèle suédois est quant à lui d'une toute autre nature. La Suède a une tradition de concurrence plus récente mais qui, contrairement au Japon où elle a été décidée par le gouvernement central, est venue davantage d'une volonté des autorités régionales. Dans une certaine mesure, la situation suédoise pourrait rappeler celle de la France où il existe une attente de plus en plus pressante de la part des Régions. C'est ce qui a motivé ce voyage à la rencontre d'acteurs qui tous ont décrit un système de montée en puissance progressive qui a été porté par l'attente forte des territoires, et qui aujourd'hui reste plébiscité par ces derniers, tant la qualité de service mais aussi le bon usage des deniers publics ont été significativement améliorés.

zoom sur

Juin 2017 : l'Arafer organise un colloque sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires domestiques de voyageurs

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France, dernier plus gros marché ferroviaire européen non ouvert à la concurrence, est imminente.

Pour contribuer au débat sur les modalités de cette ouverture, l'Arafer a organisé le 29 juin 2017, à Paris, un colloque international où des représentants de la Commission européenne, des autorités organisatrices de transport étrangères, des régulateurs, des opérateurs et des universitaires ont dressé le bilan d'expériences d'ouverture du marché des services ferroviaires conventionnés et commerciaux.



Colloque

//////////

Concurrence et régulation : Quelles perspectives pour le transport ferroviaire ?



« Gardons-nous de vouloir « plaquer » les modèles d'ouverture à la concurrence des autres pays européens au cas français. Cela n'aurait aucun sens : chaque pays a son histoire, ses enjeux, sa culture politique. En organisant ce colloque, l'Arafer a plutôt souhaité

mettre à disposition de l'ensemble des parties prenantes, en France, la boîte à outils et les éclairages sur les facteurs clés de succès, ou les écueils à éviter, pour aborder cette ouverture dans les meilleures conditions.

Dans tous les pays, ces processus d'ouverture se sont déroulés sur des temps longs et souvent de manière progressive. Tous ont connu une courbe d'apprentissage qui démontre qu'il est difficile de tout concevoir depuis le début et qu'il convient davantage de faciliter une dynamique permanente de recherche de transparence et d'efficacité. Sur la base de ces expériences, les acteurs du ferroviaire en France, les autorités organisatrices notamment, pourront certainement gagner du temps en s'appuyant sur des outils, des approches et démarches méthodologiques qui ont fait leurs preuves ailleurs ».

*Bernard Roman,
président de l'Arafer*



« À quoi sert l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et que peut-on en attendre ?

La question peut paraître triviale à

l'utilisateur d'un téléphone portable ou à un touriste qui se déplace en avion... Le fait d'ouvrir à la concurrence peut générer des inquiétudes, des doutes sur les bénéfices à en attendre. Or, les retours d'expériences des pays ayant déjà libéralisé révèlent que malgré la variété des motifs et modalités d'ouverture des marchés nationaux, de nombreux points communs se dégagent quant aux effets et conditions de réussite de cette libéralisation.

Partout, on constate une très forte croissance de la fréquentation, pas seulement de l'offre : c'est la part de gâteau qui augmente. On constate même une augmentation de la part modale du ferroviaire - c'est bien l'objectif de l'ouverture : développer le trafic ferroviaire et la part de ce mode de transport, une baisse durable des subventions, sans dégradation de la qualité de service ».

*Anne Yvrande-Billon,
vice-présidente de l'Arafer*

Visionner les interventions des participants sur le site de l'Arafer ou sur la page YouTube de l'Arafer.



« Les délais sont très courts pour préparer l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France : 2019, c'est demain et 2021, c'est après-demain.

Quelques expériences européennes peuvent nous inspirer mais aussi quelques expériences françaises dans d'autres secteurs, les télécoms et l'énergie. Chacun reconnaît aujourd'hui que l'ouverture du marché des télécoms a permis d'élargir la qualité des services offerts aux consommateurs. L'aiguillon de la concurrence a stimulé le marché avec de nouvelles offres innovantes.

C'est toujours exaltant de voir un nouveau secteur s'ouvrir à la concurrence, on en attend beaucoup de bénéfices en termes financier, écologique et de développement du marché. En Grande-Bretagne, on constate qu'il est possible d'avoir dans une même gare plusieurs transporteurs et que cela fonctionne. En Allemagne, le budget fédéral consacré au ferroviaire a baissé de 20 % depuis la libéralisation et le nombre de passagers a progressé de 36 % ».

*Isabelle de Silva,
présidente de l'Autorité de la concurrence*



« Dans tous les secteurs économiques qui ont été libéralisés - les postes et télécommunications, l'énergie - les opérateurs

historiques ont dû composer avec le poids du passé, mais les règles européennes de l'ouverture des marchés sont suffisamment souples pour aider l'opérateur historique à se préparer à la concurrence. Dans le ferroviaire, nous n'avons plus beaucoup de temps, cela va arriver très vite maintenant, j'invite toutes les autorités concernées à travailler ensemble pour bâtir une stratégie ».

*Henrik Morch,
directeur des transports à la
Direction générale de la concurrence
(Commission européenne)*



« Pour réussir l'ouverture à la concurrence ferroviaire, il faut un cadre juridique et un régulateur fort pour garantir l'indépendance de la gestion de l'infrastructure de celle des trains. Pour

garantir aussi l'indépendance de l'accès à l'infrastructure et bien entendu, aux gares. Personne n'est pour un grand soir en France, il faut une ouverture progressive du marché à la concurrence comme cela s'est fait chez nos voisins européens car les opérateurs n'ont pas la capacité à prendre des parts de marché importantes et parce qu'il faut laisser une chance à l'opérateur historique de se réformer et de s'améliorer, comme la Deutsch Bahn en Allemagne.

Dans le domaine ferroviaire, l'Allemagne n'est toutefois pas le paradis dont on parle toujours car le problème de séparation entre la gestion de l'infrastructure et de la gestion commerciale des trains n'est pas résolu. L'enjeu de l'accès au réseau est crucial : la DB favorise systématiquement les trains de la DB versus les nouveaux entrants. D'ailleurs, les opérateurs sont en train de porter ces sujets auprès des autorités allemandes et européennes. En Suède ou en Grande-Bretagne, le choix a été fait de distinguer totalement la partie gestion du réseau de la partie gestion commerciale des trains ».

Thierry Mallet, PDG de Transdev,



« La concurrence peut et doit être un succès. Il y a des critères pour cela. Le premier critère, c'est qu'il faut qu'il y ait plus de trafic, et donc plus de mobilité durable. Le deuxième critère de réussite, c'est qu'il y ait plus de choix pour les clients, et des clients plus satisfaits. Et le troisième critère, c'est qu'il y ait plus

d'efficacité ferroviaire, et donc notamment de la SNCF. Il faut mesurer toutes les propositions, non pas en termes idéologiques, mais à la lumière de ces trois critères. Mesurer, cela veut dire calculer, étudier quel est l'impact de ces propositions sur chacun de ces trois éléments ».

*Guillaume Pepy, président du directoire de SNCF
et PDG de SNCF Mobilités*



//03

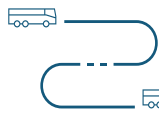
La régulation du marché
**libéralisé du transport
par autocar**

Chiffres clés

////////////////////



3 opérateurs
d'envergure nationale
et **7** opérateurs régionaux



1 666 liaisons
commercialisées
en 2017²
(+ 34% sur 1 an)
² y compris liaisons saisonnières



303 villes
desservies³
(+ 28% sur 1 an)
³ y compris dessertes saisonnières



98 M de kilomètres
parcourus par les
autocars
(- 13% sur 1 an)



707 départs quotidiens en moyenne (+ 6% sur 1 an)



7,1 M de passagers transportés (+ 14,5% sur 1 an)



2,2 Mds de kilomètres parcourus par les passagers (+ 7% sur 1 an)

Chiffre
d'affaires

105,4 M€ HT
(+ 26% sur 1 an)

Recette moyenne
par passager

14,9 € HT
pour un trajet moyen de 315 km
(+ 10% sur 1 an)

Recette moyenne par
passager aux 100 km

4,7 € HT
(+ 17% sur 1 an)



2 343 ETP fin 2017, soit **1 682** emplois créés depuis la
libéralisation du marché (en août 2015)

Source : Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer

L'Arafer concourt au bon fonctionnement du marché libéralisé du transport par autocar. Elle s'assure que l'ouverture de nouvelles liaisons ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des services de transport public conventionnés, ferroviaires ou routiers, sur les liaisons de 100 km ou moins.

L'Arafer vérifie que les opérateurs de transport bénéficient de conditions d'accès transparentes, objectives et non-discriminatoires aux gares routières et, le cas échéant,

règle les différends entre opérateurs de transport et exploitants ou peut sanctionner les gestionnaires qui persisteraient à méconnaître ces principes.

Elle réalise des analyses économiques et statistiques, sur la base des informations collectées trimestriellement ou annuellement auprès des opérateurs de services librement organisés, qu'elle publie afin d'informer les parties prenantes sur le fonctionnement et l'évolution du marché.

Le bilan de la régulation des liaisons de moins de 100 km

En 2017, 200 liaisons de moins de 100 km ont été déclarées à l'Arafer contre 171 l'année précédente. Le nombre de saisines a par ailleurs fortement diminué avec seulement 34 saisines reçues par l'Arafer contre 93 en 2016 alors que le taux de liaisons susceptibles de concurrencer un service de transport conventionné est resté comparable (65 % en 2017 et 70 % en 2016).

Par suite, le nombre d'avis rendus par l'Arafer a significativement baissé avec 32 avis rendus en 2017 contre 77 en 2016. Trois avis favorables ont été rendus et concernent exclusivement la liaison entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris. Dans chacun de ces avis, l'Arafer a en effet conclu que les services librement organisés étaient susceptibles de porter une atteinte substantielle à l'équilibre économique global du contrat de concession de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Par ailleurs, 10 avis favorables sous réserve (limitation des services en lieu et place de l'interdiction demandée) ont été rendus par l'Arafer en 2017, dont 6 concernent également cette même liaison.

	2016	2017
Nombre de déclarations	171	200
Nombre de saisines	93	34
Nombre d'avis	77 pour 86 déclarations	32 pour 38 déclarations
Nombre d'avis défavorables	57	19
Nombre d'avis favorables sous réserve	4	10
Nombre d'avis favorables	16	3

Le dispositif de régulation des gares routières

Nouvelles décisions de collecte d'informations auprès des gestionnaires de gares routières

Afin de fournir une information claire aux parties prenantes sur les gares routières et autres aménagements de transport routier et de garantir aux entreprises des conditions d'accès objectives, transparentes et non-discriminatoires, l'Arafer tient depuis le 1^{er} mai 2016 un registre public des gares routières. Également disponible sous forme de carte interactive, ce registre accessible en ligne a été consulté plus de 8000 fois et constitue à ce jour la source d'information la plus complète sur ces aménagements.

En 2017, l'Arafer a souhaité en faire évoluer le contenu et la forme afin d'en améliorer la qualité et de mieux répondre ainsi à son objectif. Sur le fond, cette évolution est venue, d'une part, modifier le périmètre des gares routières assujetties à l'obligation de déclaration au registre, en précisant la typologie des aménagements considérés et, d'autre part, compléter la liste des informations à déclarer.

S'agissant de la forme, l'Arafer a souhaité faciliter le processus de déclaration et de mise à jour des informations déclarées par les exploitants en mettant à leur disposition une plateforme d'échange sécurisée accessible sur le portail extranet de l'Arafer.

Parallèlement à cette refonte du registre, l'Autorité a mis en place une collecte annuelle d'informations auprès des exploitants. Les données recueillies n'ont pas vocation à être rendues publiques ; elles seront utilisées par l'Arafer pour mener à bien sa mission de régulation des gares routières et pour alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi.



L'ensemble des informations que l'Arafer a intégrées au registre public des gares routières et dans la collecte doit notamment lui permettre :

- d'améliorer la qualité de l'information des parties prenantes du secteur, en particulier les entreprises de transport routier de voyageurs, sur les aménagements de transport routier,
- de mener à bien des analyses pertinentes pour le développement d'une offre concurrentielle de services de transport routier de voyageurs,

- d'identifier les potentiels freins au fonctionnement concurrentiel du marché liés à l'exploitation des gares routières et proposer des remèdes adaptés et proportionnés.

La révision du registre et la mise en place de la collecte d'information ont respectivement fait l'objet des décisions n° 2017-125 et n° 2017-126 adoptées par l'Arafer le 4 décembre 2017 à l'issue d'une consultation publique.

Décisions sur l'allocation des capacités et les règles tarifaires des gares routières

À l'issue d'entretiens avec les acteurs du marché et d'une consultation publique lancée fin août 2017, l'Arafer a adopté, le 4 octobre 2017, sa décision relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier (n° 2017-116).

Cette décision s'inscrit dans le prolongement de la décision du 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès à ces aménagements (n° 2016-101). Elle précise les règles tarifaires et celles relatives à la procédure publique d'allocation des capacités à suivre par les exploitants. Elle traite également des conditions de mise en œuvre et de vérification de l'obligation de tenue d'une comptabilité propre ainsi que des exceptions à cette obligation.

L'ensemble de ces dispositions visent à garantir des conditions d'accès transparentes et non-discriminatoires aux gares routières au bénéfice de tous les transporteurs, et notamment des tarifs raisonnables calculés en fonction des coûts d'accueil des services pour les exploitants. Elles incitent également ces derniers à isoler les coûts et recettes des aménagements, ce qui participe d'une gestion rationnelle et éclairée.

L'Arafer a accompagné tout au long du dernier trimestre 2017 les exploitants de gares routières dans l'élaboration de règles d'accès conformes à cette décision. Elles ont été notifiées aux intéressés le 1^{er} janvier 2018. L'Arafer s'attachera en 2018 à contrôler la bonne exécution de cette décision par les exploitants concernés.





Pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais : règlement de différend entre Frethelle et la Sageb

Le 16 janvier 2017, la société de transport par autocar Frethelle a saisi l'Arafer d'une demande de règlement de différend portant sur les conditions d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé édictées par l'exploitant, la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (Sageb). La société Frethelle contestait les modalités tarifaires d'accès au pôle multimodal et l'attribution saisonnière des capacités non utilisées.

Dans sa décision du 18 octobre 2017 (n° 2017-117), l'Arafer a estimé que les conditions tarifaires ainsi que les règles d'allocation des capacités disponibles définies par la Sageb n'étaient ni transparentes, ni objectives et qu'elles étaient discriminatoires. Dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a notamment établi que le tarif de 90 euros HT demandé par la Sageb pour le passage d'un autocar ne correspondait pas à la contrepartie du service fourni.

Elle a notamment souligné que le tarif d'accès au pôle multimodal, construit à partir d'une méthode ne tenant pas compte des capacités réellement disponibles, constituait un obstacle pour la société Frethelle comme pour tout transporteur souhaitant accéder à cet aménagement routier.

Afin de garantir l'existence d'un tarif défini au regard de critères objectifs et justifiés, et dans l'attente de l'entrée en vigueur de nouvelles règles de tarification et d'allocation des capacités en application de la décision (n° 2017-116) du 4 octobre 2017, l'Arafer a enjoint à la Sageb de fixer le tarif d'accès à 14,70 euros HT. L'Autorité a également enjoint au gestionnaire du pôle multimodal de modifier ses règles d'allocation des emplacements disponibles afin de permettre aux transporteurs d'adresser à tout moment des demandes d'accès.

**Le 13
novembre
2017**

la Sageb a modifié ses règles d'accès pour les rendre conformes à la décision de règlement de différend du régulateur, et, en parallèle, a fait appel de cette décision fin novembre 2017 devant la cour d'appel de Paris. L'arrêt est attendu pour 2018.



Clôture de la procédure en manquement à l'encontre de la Sageb

S'interrogeant sur le caractère transparent, objectif et non-discriminatoire des conditions tarifaires et de la procédure d'allocation des capacités, l'Arafer avait ouvert, en décembre 2016, l'instruction d'une procédure en manquement à l'encontre de la Sageb.

Dans sa décision du 4 décembre 2017 (n° 2017-129), l'Autorité a constaté que, conformément à sa décision de règlement de différend du 18 octobre 2017, la Sageb avait modifié le 15 novembre 2017 les règles d'accès au pôle multimodal. L'Arafer a donc clôturé l'instruction de la procédure en manquement qu'il n'y avait plus lieu de poursuivre. Les nouvelles règles d'accès fixent le tarif d'accès à 14,70 euros HT par passage et permettent aux transporteurs de formuler à tout moment une demande d'attribution de capacités disponibles.

Dans sa décision, l'Arafer rappelle qu'elle veillera au respect par la Sageb de sa décision du 4 octobre 2017 qui encadre les règles tarifaires et la procédure d'allocation des capacités dans les gares routières. Le cas échéant, en cas de méconnaissance de ces dispositions, une nouvelle procédure en manquement pourrait être engagée par l'Arafer.

Zoom sur

Le contrat de concession et le modèle économique de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Délégataire de la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé en application d'une convention de délégation de service public conclue avec le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), la Sageb est exploitante des deux aménagements routiers qui desservent l'aéroport : le pôle multimodal et le parking dépose-bus.

La Sageb est également délégataire de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris (Porte Maillot).

Conclue pour une durée de 15 ans, la convention de délégation de service public a été signée le 19 mars 2008 et est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2008. Le modèle économique du contrat de délégation de service public, signé avant la libéralisation du marché des transports par autocar, repose sur un équilibre global entre les recettes et les charges des différentes activités (exploitation de l'aéroport et exploitation d'une ligne de transport routier). Par conséquent, l'Arafer tient compte de l'équilibre économique particulier dudit contrat, dans les décisions et avis rendus.



//04

L'approche
multimodale
de la régulation

Collecter des données pour mieux réguler : de la « sunshine regulation » à la régulation par la donnée

////////////////////

Collecte régulière de données pour les trois secteurs régulés

2016 a été la première année de mise en œuvre des nouveaux dispositifs de collecte régulière de données dans les secteurs ferroviaire, routier et autoroutier, en application des nouveaux pouvoirs et missions dévolues à l'Arafer par la « loi Macron » du 6 août 2015.

En 2017, le collège de l'Arafer a décidé de mettre à jour les décisions de collecte en instaurant une pluriannualité et en procédant à des optimisations issues du retour d'expérience du premier exercice de collecte. Une nouvelle décision de collecte a par ailleurs été prise auprès des exploitants de gares routières, portant à six le nombre de décisions régulières de collecte de données en vigueur.



Secteur d'activité	Décisions de collecte régulière	Entreprises concernées
Transport routier de voyageurs	29 mars 2017	Opérateurs de service de transport librement organisé (SLO)
	4 décembre 2017	Exploitants de gares routières et autres aménagements routiers
Transport ferroviaire	10 mai 2017	Entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et candidats autorisés
	5 juillet 2017	Gestionnaires d'infrastructure ferroviaire
	11 décembre 2017	Exploitants d'installations de service
Autoroutes concédées	24 mai 2017	Sociétés concessionnaires d'autoroute



L'apport des collectes de données pour la « sunshine regulation » : le cas du transport ferroviaire de voyageurs

En novembre 2017, l'Arafer a publié le premier bilan détaillé du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 et 2016. Fruit d'un travail de près de 18 mois de collectes et d'analyses, cette contribution majeure, compte tenu du contexte, a permis d'afficher des chiffres clés de référence relatifs à l'offre, à la demande et aux résultats financiers pour chaque activité, et à l'échelle régionale pour les TER. Ce bilan innove en raison du niveau de détail inédit pour le secteur.

Ce document de référence, précieux pour l'ensemble des parties prenantes, a été publié en français et en anglais, et sera remis à jour annuellement. Il vient compléter la gamme des publications de l'Observatoire des transports et de la mobilité.

L'arrivée de l'open data

Depuis 2018, les résultats clés des publications de l'Observatoire des transports et de la mobilité sont également disponibles sous forme de jeux de données facilement réutilisables.

Il s'agit de données agrégées et non confidentielles.

Consulter
le bilan
ferroviaire
publié en
novembre
2017





Mesurer le risque d'atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public grâce au test d'équilibre économique

////////////////////

De la « sunshine regulation » à la régulation par la donnée

Compte tenu des enjeux liés à l'asymétrie d'information entre les parties prenantes, la première utilisation d'intérêt général des données collectées par l'Arafer s'est matérialisée par la production de publications de référence dans les secteurs régulés pour assurer de la transparence et éclairer ainsi la décision publique.

Le patrimoine informationnel que constituent ces données est également précieux pour le régulateur qui l'utilise pour renforcer et améliorer ses actions. C'est ce qui a conduit l'Arafer à engager en 2017 plusieurs travaux d'approfondissement économiques et économétriques pour enrichir la compréhension de la demande finale par mode de transport, en tenant compte des évolutions de l'offre et de la demande sur les alternatives modales disponibles.

L'objectif est de pouvoir disposer, à terme, de modèles de demande, mais également de modèle dits « transporteurs », afin d'étudier *ex-ante* les effets possibles de certaines décisions sur l'évolution des secteurs régulés, comme par exemple l'application d'une trajectoire pluriannuelle d'inflation du prix des sillons ferroviaires (voir le chapitre 2, partie 2.1).

Deux ans après l'adoption de ses premières lignes directrices explicitant sa méthode pour analyser les projets d'interdiction ou de limitation de liaisons de moins de 100 km par autocar, et à la suite de l'enquête sur les pratiques de mobilité de longue distance des Français publiée le 6 janvier 2017, l'Arafer a de nouveau actualisé sa méthode d'analyse de la concurrence intermodale (décision n° 2017-045 du 10 mai 2017).

Pour rappel, ces lignes directrices, adoptées et mises à jour après consultation publique, 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.

Si ces nouvelles lignes directrices ne modifient pas en profondeur la méthode d'analyse appliquée par l'Arafer, cette actualisation permet de tenir compte d'un retour d'expérience plus long ainsi que d'une connaissance plus fine des comportements des usagers des services de transports considérés, notamment sur de courtes distances.

En particulier, l'évaluation du risque de report des usagers des services conventionnés vers les services par autocar librement organisés tient compte des différents modes de transport utilisés auparavant par les clients de l'autocar (covoiturage, train, voiture personnelle, autres).

PROFIL DES PASSAGERS EMPRUNTANT LES SERVICES PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉS



44 %

ont moins de 40 ans

et **52 %** sont inactifs
(étudiants, chômeurs ou
retraités)



93 %

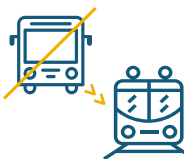
des déplacements sont
effectués pour des motifs
privés



98 %

des clients achètent leurs
billets sur internet,

et **55 %** moins d'une
semaine avant le départ



17 %

n'auraient pas voyagé en
l'absence d'autocars,

et **44 %** auraient pris
le train

Source : enquête Arafer 2017

Le **test d'équilibre économique** réalisé par l'Arafer pour analyser l'impact des nouvelles liaisons par autocar est un véritable test multimodal. En voici les étapes :

> ÉTAPE N° 1

Existe-t-il un service de transport conventionné réalisant sans correspondance la même liaison ou une liaison similaire ? Les points de départ et d'arrivée du service librement organisé sont-ils situés à moins de 5 km (10 km en Île-de-France) des points de départ et d'arrivée du service conventionné ?

> ÉTAPE N° 2

Le périmètre retenu par l'AOT pour évaluer le risque d'atteinte est-il conforme au cadre juridique applicable ? Périmètre admis : ligne, groupe de lignes ou contrat de service public de transport.

> ÉTAPE N° 3

Les services par autocar sont-ils substituables ou complémentaires du point de vue de la demande ? Comparaison des horaires, fréquences, temps de trajet, types de voyageurs (pendulaires/occasionnels). Les prix ne sont pas pris en compte.

> ÉTAPE N° 4

Quel est le risque d'atteinte à l'équilibre économique ? Évaluation du nombre de clients détournés du transport conventionné et des 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.

> ÉTAPE N° 5

Ce risque d'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné est-il substantiel ? Analyse au cas par cas.

Nouvelle méthode d'analyse du test d'équilibre économique

Les avis de l'Arafer du 13 septembre 2017 consécutifs aux saisines de la région PACA sur des liaisons par autocar déclarées par Ouibus entre Marseille et Salon-de-Provence et entre Arles et Montpellier sont les premiers pour lesquels a été appliquée la nouvelle méthode d'évaluation du risque d'atteinte à l'équilibre économique d'un service de transport public, avec une estimation du report modal plafonnée à 37 % de la capacité des autocars librement organisés.

Les impacts concurrentiels ainsi estimés se sont révélés non substantiels, conduisant l'Arafer à rendre des avis défavorables aux demandes d'interdiction des liaisons par autocar demandées par la Région.

Le Conseil d'État confirme les analyses de l'Arafer pour évaluer le risque d'impact économique d'une liaison par autocar libéralisée sur un service conventionné de transport public.



Le Conseil d'État a rendu 8 décisions favorables à l'Arafer

Au cours de l'année 2017, le Conseil d'État a rejeté 7 recours pour excès de pouvoir dirigés contre les avis de l'Arafer rendus sur les projets de décision de plusieurs régions visant à interdire les services libéralisés de transport par autocar déclarés par des opérateurs (FlixBus et Eurolines), et rejeté un référé suspension introduit par la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (Sageb) et le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT).

Ces décisions confirment la pertinence des analyses du régulateur pour évaluer le risque d'impact économique d'une liaison par autocar librement organisée sur un service de transport public.

En particulier, le Conseil d'État a confirmé la définition, retenue par l'Arafer, de la ligne de transport public dont l'équilibre économique était susceptible d'être atteint, l'appréciation de la substituabilité des services déclarés, l'estimation de l'impact économique cumulé des liaisons par autocar sur la ligne conventionnée et enfin, l'appréciation de l'atteinte portée à l'équilibre économique du service conventionné. Cette appréciation repose sur la comparaison entre la perte potentielle de recettes commerciales, les recettes commerciales du service conventionné et le montant de la compensation versée par l'autorité organisatrice.

Le Conseil d'État a notamment estimé que si l'Arafer était tenue de suivre les critères d'analyse définis dans ses lignes directrices, elle pouvait cependant tenir également compte de circonstances pertinentes propres à la situation particulière qui lui était soumise.

Ainsi, l'appréciation de la substituabilité du service de transport par autocar proposé doit nécessairement reposer sur les caractéristiques de l'offre et de la demande (horaires, fréquence, temps de parcours) mais peut également prendre en compte les spécificités du service proposé (localisation des arrêts).



//05

Le contrôle
**des concessions
d'autoroute**

Chiffres clés

////////////////////



9 070 kilomètres d'autoroutes concédées



Trafic 2016

Véhicules légers (VL) : près de 79,5 milliards de véhicules.km (+ 3,2 %)

Poids lourds (PL) : 13,2 milliards de véhicules.km (+ 4,2 %)

+ **3,3 %** de progression du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé

Intensité kilométrique journalière : près de 28 000 veh.km parcourus par km de réseau



17 concessionnaires

Compte tenu d'une mise en service prévisionnelle prévue courant 2020, la société ARCOS n'est pas intégrée dans la présentation des résultats financiers ci-après

Chiffres d'affaires 2016 : 9,8 Mds € (+ 4,5%)

Hausse moyenne des tarifs de péage : + 1,2 % (VL = + 1,2 %, PL = + 1,3 %)



Charges d'exploitation : 2,9 Mds € (+ 4,6 %)

EBIDTA : **7 Mds €** (+ 4,6 %)

Marge d'EBITDA : **70,7 %**

4,4 Mds €

Flux de trésorerie lié à l'activité
(+ 13 %)



4,7 Mds €

Versements de dividendes
(+ 41,3 %)

1,3 Mds €

Dépenses d'investissements
(+ 4%)



31 Mds €

Endettement net
(+ 5,5 %)

Apporter un éclairage indépendant sur les nouveaux projets autoroutiers

L'Arafer s'est prononcée le 14 juin 2017 sur les 7 projets d'avenants aux contrats de concession entre l'État et les sociétés d'autoroutes APRR, Area, ASF, Cofiroute, Escota, Sanef et SAPN, destinés à mettre en œuvre le plan d'investissement autoroutier portant sur la réalisation de 57 opérations pour un montant d'environ 800 millions d'euros.

Conformément aux dispositions introduites par la loi dite « Macron », le régulateur est désormais obligatoirement consulté, avant signature, sur tout projet d'avenant à un contrat existant, dès lors qu'il prévoit une modification des tarifs des péages ou de la durée de la concession. Cet avis est rendu public.

Le plan d'investissement autoroutier porte sur la réalisation d'une cinquantaine d'opérations, devant être essentiellement financées par des hausses de péage sur les années 2019, 2020 et 2021, et, à hauteur de 220 millions d'euros, par des subventions des collectivités locales. Ces opérations concernent, dans leur majorité, la création ou l'aménagement d'échangeurs et de diffuseurs autoroutiers et des travaux d'amélioration d'insertion environnementale tels que des murs anti-bruit ou des passages à faune.



Méthode d'analyse de l'Arafer

Pour répondre aux missions que la loi lui a confiées et se prononcer sur la conformité de chaque projet d'avenant, cinq critères ont guidé l'analyse de l'Arafer :

> VÉRIFICATION DES OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

Les opérations envisagées relèvent-elles d'obligations déjà prévues contractuellement ?

> JUSTIFICATION DU FINANCEMENT DES TRAVAUX PAR L'USAGER DE L'AUTOROUTE

Les opérations entraînant une hausse des tarifs de péage répondent-elles à la condition stricte de nécessité ou d'utilité pour l'exploitation de l'autoroute déjà concédée ?

> COÛTS DES TRAVAUX

Le montant des dépenses d'investissement et d'exploitation correspondant aux nouvelles opérations est-il correctement dimensionné ?

> ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE DU PROJET

Compte tenu de la hausse des tarifs de péage envisagée pour compenser la réalisation des nouveaux investissements, le niveau de rémunération des capitaux investis par le concessionnaire est-il raisonnable et conforme aux conditions de marché ?

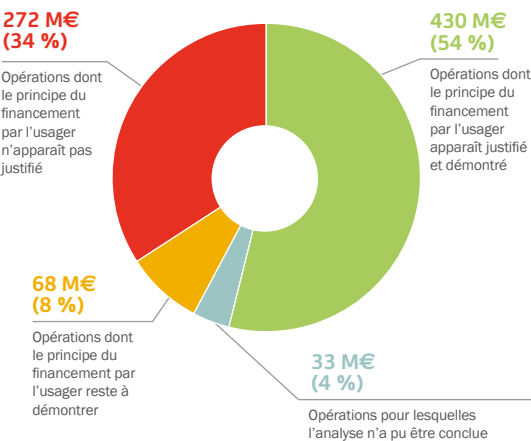
> PARTAGE DES RISQUES ENTRE LE CONCÉDANT ET LE CONCESSIONNAIRE

Le contrat intègre-t-il les clauses d'encadrement prévues par la loi en cas de résultats supérieurs aux prévisions ?

Plan d'investissement autoroutier

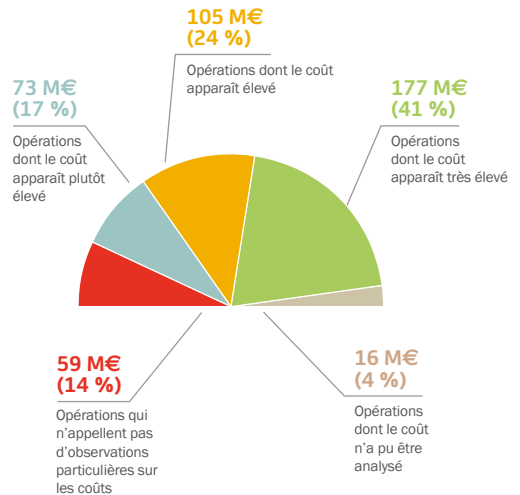
conclusions de l'Arafer

- En l'état des informations fournies, l'Arafer a estimé qu'il n'apparaissait pas justifié de faire supporter par l'utilisateur de l'autoroute le financement de 23 opérations sur 57 au total (représentant environ 34 % du coût total de construction du plan).



Deux motifs ont amené l'Arafer à se prononcer en ce sens, soit parce que les projets correspondaient à des obligations déjà prévues dans les contrats, soit parce qu'il n'était pas établi qu'ils étaient strictement nécessaires ou utiles à l'exploitation de l'autoroute, indépendamment d'autres motifs d'utilité.

- Sur le périmètre des opérations pour lesquelles le financement par une hausse des péages apparaissait justifié, les analyses menées ont conduit à estimer qu'environ 80 % du montant total des investissements présentaient des coûts supérieurs à au moins 10 %, et jusqu'à plus de 30 %, aux référentiels établis par l'Arafer (sur la base de coûts de référence publics et des coûts de marchés autoroutiers récents, relatifs à des opérations similaires).



- Sur la base d'hypothèses légèrement différentes de celles de l'État, l'Arafer a néanmoins abouti à une estimation du taux de rentabilité interne des projets (TRI) identique. Pour autant, ce niveau de rémunération excéderait le coût des capitaux, dans les estimations du concédant comme dans celles de l'Arafer, sans qu'aucun facteur de risque particulier ne justifie cet écart favorable aux sociétés concessionnaires.

L'Arafer a donc conclu de l'ensemble de son analyse que les augmentations des tarifs de péage projetées excédaient le juste niveau qu'il était légitime de faire supporter aux usagers. Elle a par conséquent recommandé une révision en profondeur des projets d'avenants avant toute éventuelle signature.





Informez sur les performances économiques et financières des concessionnaires d'autoroute et veillez au bon fonctionnement du régime des péages

////////////////////////////////////

Synthèse annuelle des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA)

Chargée d'informer le Parlement, le gouvernement et les usagers sur les performances économiques et financières des sociétés concessionnaires d'autoroute et de veiller au bon fonctionnement du régime des péages, l'Arafer a publié le 30 novembre 2017 sa synthèse annuelle sur les comptes des SCA au titre de l'exercice 2016.

Dans la continuité de l'année précédente, l'Autorité a pris le parti de présenter cette synthèse en deux volets :

- un premier volet sectoriel présentant l'évolution des principaux agrégats financiers du secteur,
- un second volet détaillé par SCA, présentant sous forme de fiches la situation financière de chacune d'elles.





Tarif de péage : + 1,2 % en moyenne en 2016

Les SCA ont vu leurs tarifs de péage augmenter au 1^{er} février 2016, avec une hausse moyenne de 1,2 % pour les véhicules légers et de 1,3 % pour les poids lourds. Ces évolutions tarifaires résultent de l'application annuelle des dispositions prévues aux contrats de concession.

Les avenants aux contrats approuvés le 21 août 2015 et le 29 janvier 2016 (sur lesquels l'Autorité n'a pas eu à se prononcer) matérialisent notamment les modalités de compensation de la hausse de la redevance domaniale intervenue en 2013. Cette hausse se traduit par une augmentation des recettes perçues par l'Agence française de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui sont passées de 200 à 300 millions d'euros par an.

Dans le cadre de l'accord conclu en avril 2015 entre les sept SCA historiques privées et l'État, cette compensation se traduit par des hausses spécifiques des tarifs de péage étalées entre 2016 et 2018.

Résultats financiers 2016 des SCA

En 2016, le chiffre d'affaires des SCA atteint 9,8 milliards d'euros, en progression de 4,5 % par rapport à l'exercice précédent. La croissance du chiffre d'affaires est principalement portée par l'augmentation des recettes de péages (+ 4,9 %), à la faveur d'un trafic très dynamique en 2016 : respectivement + 4,2 % pour les poids lourds, + 3,2 % pour les véhicules légers.

Les charges d'exploitation des SCA ont progressé à un rythme équivalent (+ 4,6 %) à celui des recettes, du fait de la forte augmentation des achats et charges externes (+ 9,6 %) et des impôts et taxes (+ 9,9 %).

Ces évolutions se traduisent par une stabilisation de la marge d'EBITDA, qui s'établit à 7 milliards d'euros à l'échelle des 17 SCA du secteur.

Sous l'effet de la baisse des amortissements due à l'allongement de la durée des concessions historiques « privées », suite à l'accord sur le plan de relance autoroutier, le résultat d'exploitation s'est accru sensiblement (+ 9,7 %), atteignant 5,3 milliards d'euros. *In fine*, le résultat net du secteur a progressé de 25,2 %, s'établissant à 2,8 milliards d'euros.

Le montant des dividendes versés par les SCA a de nouveau fortement augmenté en 2016, passant de 3,3 milliards d'euros en 2015 à 4,7 milliards d'euros (+ 40 %). Cette forte croissance a notamment pour origine le versement par une des SCA d'un dividende élevé (60 % des 4,7 Mds€), correspondant à une trésorerie accumulée lors des deux précédents exercices.

Refonte de la collecte de données auprès des SCA

Afin de répondre aux missions que lui a confiées le législateur dans le domaine autoroutier, l'Arafer peut recueillir des données auprès des concessionnaires d'autoroutes.

En 2016, l'Autorité avait adopté une première décision de collecte de données (décision n° 2016-100 du 15 juin 2016 prise après consultation publique) afin de disposer des informations nécessaires de nature technique, financière et contractuelle.

En 2017, tenant compte du retour d'expérience de cette première collecte et dans le souci d'améliorer son processus de collecte d'information, l'Autorité a mis à jour, après consultation publique, cette décision de collecte (décision n° 2017-047 du 24 mai 2017). Il a notamment été procédé à la refonte du modèle d'étude financière (modèle servant à collecter les projections financières des SCA) ainsi qu'à la modification du format et de la fréquence de la collecte des données de trafic.

Contrôle du processus de passation des marchés par les SCA

Rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les concessionnaires autoroutiers

L'Arafer a publié début juillet 2017 son rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les SCA au cours de l'exercice 2016.

Le champ de ce deuxième rapport est plus large que le précédent, qui se limitait, pour l'exercice 2015, aux seules sociétés concessionnaires disposant d'une commission des marchés.

L'Arafer a établi ce rapport à la lumière des dispositions juridiques et contractuelles en vigueur en 2016, qui constitue une année de transition. En effet, deux dispositifs distincts se sont succédé s'agissant de la passation des marchés, mais également, pour les sociétés concessionnaires soumises à l'obligation d'instituer une commission des marchés, s'agissant de la composition, de la validation et de la définition des règles internes de cette commission.

Ce rapport a permis de donner une vision plus exhaustive des achats et des procédures d'attribution par l'ensemble des 18 sociétés concessionnaires pour les besoins de leurs concessions au cours de l'année 2016.

Pour les 9 SCA dotées d'une commission des marchés, le rapport établit que :

- l'activité des commissions des marchés a été plus importante que durant l'exercice précédent (79 séances pour l'exercice 2016 contre 69 en 2015) tout en restant encore concentrée sur le dispositif juridique antérieur à l'entrée en vigueur de la loi du 6 août 2015 ;
- la fraction des marchés soumis à l'avis des commissions des marchés représente, pour l'exercice 2016, en moyenne 65 % du montant total des achats, soit un volume global d'environ 960 millions d'euros ;
- s'agissant de l'analyse des offres dans le nouveau dispositif en vigueur, les sociétés concessionnaires n'utilisent plus le critère unique du prix alors que cette pratique était prépondérante dans les exercices antérieurs ;

- concernant les attributaires de ces marchés passés en 2016, de manière analogue au secteur des travaux publics et au sous-secteur des travaux routiers, les trois principaux groupes de BTP en représentent 55 % en nombre et 50 % en valeur.

En 2017, neuf sociétés ont transmis à l'Arafer 387 projets de marchés et 8 projets d'avenants

Sociétés	Nombre de marchés	Nombre d'avenants
ATMB Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc	13	3
SFTRF Société Française du Tunnel Routier de Fréjus	2	2
APRR	69	0
AREA	13	0
Groupe APRR	48	0
ASF	83	0
Cofiroute	32	0
Escota Société des Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes	10	0
Sanef	60	3
SAPN Société des Autoroutes de Paris Normandie	33	0
Groupe Sanef	25	0
Total	388	8

LOI SAPIN 2



Transparence, lutte contre la corruption et modernisation de la vie économique



Loi Sapin 2 : un ajustement des commissions de marché des SCA

À la lumière des premiers mois d'application de la loi « Macron », et afin d'homogénéiser le dispositif spécifique prévu pour la passation des marchés des concessionnaires d'autoroutes avec le dispositif de droit commun applicable aux pouvoirs adjudicateurs, des modifications du code de la voirie routière ont été introduites dans la loi du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi « Sapin 2 ».

Ces modifications portent sur la durée des marchés, les conditions de leurs modifications et les exceptions à l'applicabilité de ces règles de passation notamment pour cause d'urgence impérieuse. Elles permettent également à l'Arafer de définir elle-même les informations relatives aux marchés passés par les concessionnaires dont elle doit être destinataire.

Le décret du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes, pris après avis de l'Arafer (avis n° 2017-014 du 2 février 2017), est ensuite venu adapter la partie réglementaire du code de la voirie routière pour permettre l'application de ces nouvelles dispositions.

Les modalités de passation de certains marchés passés par les SCA à capitaux majoritairement privés ont ainsi été harmonisées avec celles applicables aux acheteurs publics et les modifications contractuelles plus encadrées. Par ailleurs, la durée des contrats de sous-concessions a été limitée et les avenants à ces contrats encadrés.

Avis sur la composition des commissions des marchés

Au-delà d'un certain seuil kilométrique défini par voie réglementaire, les SCA doivent instituer une commission des marchés composée d'une majorité de membres indépendants n'ayant aucun lien direct ou indirect avec les opérateurs économiques déjà titulaires d'un de leurs marchés ou potentiellement soumissionnaires.

La nomination ou la reconduction d'un des membres de la commission des marchés doit faire l'objet d'un avis conforme préalable de l'Arafer, qui contrôle si la majorité des membres de la commission est indépendante.

Au cours de l'année 2016, l'Arafer avait été saisie par les 9 sociétés concernées par cette obligation et s'était alors prononcée sur l'indépendance des membres pressentis de chacune de ces commissions (18 avis rendus). Par ses avis, l'Arafer avait précisé ses modalités d'appréciation du critère d'indépendance des membres des commissions des marchés.

La composition des commissions ayant été validée pour l'ensemble des 9 sociétés concernées, l'Arafer a été saisie en 2017, par les sociétés ASF et Escota, de modifications mineures qui ne remettaient pas en cause l'équilibre entre membres indépendants et membres non indépendants de ces instances.

Toutefois, à cette occasion, et malgré les trois avis favorables rendus sur la composition des commissions des marchés (avis n° 2017-016 du 2 février 2017, avis n° 2017-025 du 8 mars 2017 et avis n° 2017-048 du 31 mai 2017), l'Arafer a pu caractériser l'existence de liens d'intérêts entre un membre pressenti pour devenir membre indépendant d'une commission des marchés et les opérateurs économiques potentiels, ainsi que rappeler les obligations déontologiques qui s'imposent aux agents de la fonction publique.

L'Arafer assigne Autoroutes du Sud de la France (ASF) en référé précontractuel

Contestant l'emploi de méthodes de notation amenant indirectement à sélectionner l'attributaire sur le critère unique du prix, l'Arafer a décidé, en décembre 2017, de former un recours en référé contre une procédure de marché d'une société concessionnaire appliquant cette méthode. Cette problématique avait déjà été mise en exergue dans le cadre du rapport annuel sur les marchés passés par les SCA au cours de l'exercice 2016.

Le raisonnement de l'Arafer n'a pas été suivi en première instance par le tribunal de grande instance de Nanterre au motif notamment que, même en modifiant la méthode de notation, le résultat de la consultation aurait été identique au cas particulier.

Du point de vue de l'Arafer, une telle approche ne peut être retenue puisqu'elle aurait pour effet de restreindre son contrôle sur la régularité de ces marchés aux hypothèses dans lesquelles un manquement décelé par l'Autorité aurait lésé les intérêts d'un candidat évincé. Garante, en vertu de la loi, de l'effectivité et de la loyauté de la concurrence dans la passation de ces marchés, l'Autorité, qui ne défend pas les intérêts de tel ou tel opérateur économique, estime au contraire devoir porter à la connaissance du juge, en le saisissant d'un référé précontractuel, les manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence qu'elle relève de manière neutre et objective, sans avoir à établir qu'une entreprise candidate a été lésée et une autre avantagée par un manquement du pouvoir adjudicateur à ses obligations de publicité et de mise en concurrence.



L'Arafer a donc décidé de se pourvoir en cassation contre l'ordonnance du TGI de Nanterre afin que la Cour de cassation clarifie le cadre d'action de l'autorité de régulation dans ce domaine. Au cas par cas, l'Arafer pourra être amenée à exercer de nouveau son pouvoir de recours sur des sujets qui constitueraient des violations des procédures de publicité et de mise en concurrence applicables aux sociétés concessionnaires.



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

Le réseau autoroutier concédé français compte environ 350 aires de services, pour environ 630 aires de repos. L'exploitation des aires de services (distribution de carburant, restauration, boutiques, hôtellerie) est externalisée par les SCA auprès de tiers, au moyen de quelques 500 contrats d'exploitation des installations annexes.

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. Ce nouveau processus de passation prévoit notamment :

- pour la SCA, l'obligation d'une publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dont les modalités sont fixées par voie réglementaire ;
- la délivrance d'un agrément à l'attributaire pressenti par l'autorité concédante, préalablement à la signature du contrat ;
- pour l'Arafer, la saisine pour avis consultatif, préalable à l'agrément par le concédant, sur le respect des règles de publicité mentionnées ci-dessus. L'Arafer dispose d'un délai d'un mois pour émettre cet avis, qui ne lie pas le concédant.

En 2017, l'Arafer a été saisie de 49 projets de contrats de sous-concessions. Pour toutes les saisines dont la procédure de passation avait été engagée avant le 1^{er} avril 2016, l'Arafer n'était pas compétente pour examiner les dossiers au fond.

L'Arafer a rendu un avis sur les seuls projets de contrat proposés par la société Sanef (avis n° 2017-073 du 12 juillet 2017), la procédure de passation ayant été lancée postérieurement au 1^{er} avril 2016, et s'est prononcée à cette occasion notamment sur les conditions d'utilisation de l'allotissement ou de l'enchère électronique.

En 2017, l'Arafer a également été destinataire de 29 projets d'avenants aux contrats d'exploitation, transmis par les sociétés Sanef et APRR. Ces avenants concernaient des contrats passés avant le 1^{er} avril 2016 et portaient essentiellement sur des cessions, ou des prolongations de la durée du contrat.



The background of the page is a photograph of the European Union flag, featuring twelve yellow stars on a blue field, waving in the wind. In the background, a modern building with a grid-like facade is visible under a bright sky.

//06

L'action européenne
de l'Arafer

Bilan de la présidence française de l'IRG-Rail en 2017

Une stratégie à 3 ans

En 2017, Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'Arafer, a présidé le groupe des régulateurs ferroviaires européens indépendants, l'IRG-Rail. Les six premiers mois de l'année ont été placés sous le sceau de la réflexion stratégique.

L'Arafer a piloté cette phase de réflexion sur les objectifs communs des régulateurs pour la période 2017-2020. Le produit de ce travail a permis de mettre à jour la stratégie de l'IRG-Rail qui n'avait pas été revue depuis sa création en 2011. Elle s'articule autour de trois axes :

- préparer l'achèvement de l'ouverture à la concurrence des marchés domestiques,
- améliorer la régulation des situations transfrontalières,
- développer des nouveaux outils et méthodes de régulation pour l'ensemble des pays de l'Union européenne.

L'objectif de l'IRG-Rail est d'affirmer son rôle dans la définition d'un cadre de régulation prévisible et homogène propice au développement des activités ferroviaires et la recherche de réponses innovantes aux enjeux posés par le développement du marché unique européen.

2017 a aussi été marquée par une mobilisation forte des régulateurs sur des problématiques touchant à la mise en œuvre du 4^{ème} paquet ferroviaire, notamment dans sa dimension « marché ». Enfin, les régulateurs se sont naturellement mobilisés sur les conditions d'ouverture des marchés domestiques à partir de 2019, qu'il s'agisse des nouveaux services commerciaux de longue distance, dont l'impact sur les contrats de service public existants devront être évalués, ou des services conventionnés pour lesquels ont été introduits des régimes d'exception qui seront déployés sous le contrôle des régulateurs.

Ces axes de travail se poursuivront en 2018 sous la présidence italienne de l'IRG-Rail puis en 2019 sous la présidence portugaise.



Les représentants des régulateurs ferroviaires
européens de l'IRG-Rail réunis à Paris en mai 2017.
Au 2nd rang à droite :
Anne Yvrande-Billon, présidente de l'IRG-Rail en 2017.

Étape décisive pour une juste régulation du marché des installations de service sur les réseaux ferroviaires

////////////////////



L'accès aux installations de service est essentiel pour la réussite de l'ouverture à la concurrence ferroviaire.

C'est par un règlement d'exécution de novembre 2017 que la Commission européenne est venue mettre un terme à la phase de transposition d'un pan important de la directive ferroviaire de 2012 (Recast) consacré aux installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, stations de distribution de combustibles, voies de services, stations de lavage, cours de fret, etc.). L'objet est autant d'harmoniser le régime de régulation des installations de service que d'en finaliser la transposition là où elle était incomplète ou imparfaite.

Les installations de service sont une composante importante des infrastructures ferroviaires. L'accès à ces installations constitue un point majeur pour la réussite de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires domestiques et, plus généralement, pour le fonctionnement du marché. Sans accès à ces infrastructures importantes, il n'est pas possible d'assurer un service de transport ferroviaire.

Si un accès non discriminatoire et transparent au réseau est indispensable, les mêmes règles du jeu s'appliquent aux installations de service. C'est d'ailleurs l'un des enjeux principaux relevés par la Commission

européenne. Le règlement d'exécution de 2017 vient précisément renforcer les obligations de transparence vis-à-vis des entreprises ferroviaires pour leur permettre de bénéficier de toutes les informations nécessaires afin d'accéder à ces installations.

Il s'agit d'une étape importante tant les informations requises sont nombreuses et précises. Pour autant, et afin de ne pas en faire une charge supplémentaire inutile pour les gestionnaires d'installations de service, un régime de différenciation des obligations a été introduit, permettant au régulateur d'exempter de ces nouvelles obligations les installations qui ne sont pas « d'importance stratégique ».

C'est une innovation importante dans le cadre réglementaire du secteur ferroviaire qui, à l'instar d'autres industries de réseau, se voit doté de la possibilité de mettre en place une régulation asymétrique assise sur le pouvoir effectif des acteurs sur le marché. Ce règlement d'exécution constitue une étape importante dans la structuration de la régulation du marché des installations de service et les États membres doivent désormais s'y conformer.

L'observation des marchés ferroviaires européens

Le 5^{ème} rapport sur l'observation du marché ferroviaire européen publié début 2017 par l'IRG-Rail, et piloté par l'Observatoire des transports de l'Arafer, rend compte de la situation des marchés ferroviaires dans les États membres. Il est rédigé sur la base des données collectées par les régulateurs indépendants de chacun de ces pays.

En 2017, et pour la première fois, ces régulateurs ont décidé de se pencher sur le degré effectif d'ouverture à la concurrence dans leur pays respectif. Il en ressort une photographie inédite de l'intensité concurrentielle à travers l'Union européenne : bien que les marchés soient en règle générale ouverts à la concurrence, les opérateurs historiques publics continuent de dominer leur marché de transport ferroviaire de voyageurs.

La situation est plus contrastée pour le fret et révèle une fragmentation du marché. Les régulateurs ont d'ailleurs décidé d'approfondir cette connaissance de la réalité concurrentielle en Europe et la prochaine édition du rapport annuel de l'IRG-Rail approfondira ce focus entamé en 2017 sur le degré d'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires européens, notamment à travers l'examen des stratégies de conquête des opérateurs ferroviaires historiques sur le marché européen de transport de voyageurs (parution prévue en mars 2019).



L'Arafer coordonne le rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires publié par l'IRG-Rail. En 2017, le rapport a mesuré le degré d'ouverture à la concurrence en Europe.



ANNEXES

Avis et décisions
rendus par l'Arafer en 2017



FERROVIAIRE

Collecte de données

- > Décision n° 2017-130 du 11 décembre 2017
Transmission d'informations par les exploitants d'installations de service
- > Décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017
Transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire
- > Décision n° 2017-045 du 10 mai 2017
Transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats

Règlement de différend

- > Décision n° 2017-119 du 8 novembre 2017
Abrogation des décisions n° 2014-016, 2014-017, 2014-18 et 2014-019 du 15 juillet 2014 portant exécution de certains articles des décisions n° 2013-016, 2013-017, 2013-018 et 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 portant règlement des différends opposant les sociétés ECR, Europorte France, T3M, VFLI à Réseau Ferré de France relatifs aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation
- > Décision n° 2017-018 du 22 février 2017
Règlement du différend entre la région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau relatif aux prestations rendues dans les gares de voyageurs
- > Décision n° 2017-008 du 1^{er} février 2017
Règlement du différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Mobilités relatif aux prestations rendues dans les gares de voyageurs par SNCF Gares & Connexions

Procédures en manquement

- > Décision n° 2017-118 du 18 octobre 2017
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la SNCF en application de l'article L. 1264-7 du code des transports pour non-respect des règles fixant les conditions d'exercice des missions d'approvisionnement en combustible par SNCF Réseau et SNCF Mobilités
- > Décision n° 2017-097 du 20 septembre 2017
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités en application de l'article L. 1264-7 du code des transports pour non-respect de ses obligations en matière de transmission d'informations relatives au transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises



FERROVIAIRE

Accords-cadres

- > Avis n° 2017-115 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société VFLI
- > Avis n° 2017-114 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Novatrans
- > Avis n° 2017-113 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société FroidCombi
- > Avis n° 2017-112 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités
- > Avis n° 2017-111 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Europorte France
- > Avis n° 2017-110 du 4 octobre 2017
Accord-cadre de capacités d'infrastructure entre SNCF Réseau et la société Greenmodal Transport

Séparation comptable

- > Décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017
Décision réglementaire supplétive relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires

Projets d'investissement

- > Avis n° 2017-072 du 12 juillet 2017
Projet d'investissement de SNCF Réseau sur la ligne Serqueux-Gisors

Projets de textes réglementaires

- > Avis n° 2017-064 du 5 juillet 2017
Projet de décret modifiant le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France
- > Avis n° 2017-060 du 28 juin 2017
Projet d'arrêté modifiant les arrêtés du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains et du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

- Avis n° 2017-033 du 22 mars 2017
Projet de décret relatif au transfert de propriété du domaine public ferroviaire et portant diverses dispositions relatives au domaine public ferroviaire
- Avis n° 2017-003 du 18 janvier 2017
Projet de décret relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains et sur le projet de décret fixant les conditions de reconnaissance de l'aptitude physique et psychologique délivrée à l'étranger des personnels habilités à certaines tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains

Charte du réseau

- Avis n° 2017-074 du 6 septembre 2017
Charte du réseau
- Avis n° 2017-030 du 8 mars 2017
Charte du réseau

Document de référence du réseau (DRR)

- Avis n° 2017-128 du 4 décembre 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2018
- Avis n° 2017-127 du 4 décembre 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2018
- Avis n° 2017-122 du 20 novembre 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2018
- Avis n° 2017-121 du 20 novembre 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2017
- Avis n° 2017-099 du 27 septembre 2017
Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares
- Avis n° 2017-098 du 27 septembre 2017
Fixation de la redevance relative aux frais de programmation et de reprogrammation concernant l'usage des cours de marchandises de SNCF Réseau pour l'horaire de service 2017



FERROVIAIRE

- > Avis n° 2017-066 du 12 juillet 2017
Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2018
- > Avis n° 2017-063 du 5 juillet 2017
Fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-061 du 28 juillet 2017
Redevances liées aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-039 du 29 mars 2017
Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018
- > Avis n° 2017-038 du 29 mars 2017
Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-032 du 15 mars 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2017 et 2018
- > Avis n° 2017-031 du 15 mars 2017
Fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-029 du 8 mars 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises et à la prestation d'accès sécurisé aux installations de service pour l'horaire de service 2018
- > Avis n° 2017-028 du 8 mars 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-027 du 8 mars 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2018
- > Avis n° 2017-026 du 8 mars 2017
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-017 du 22 février 2017
Document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018

- > Avis n° 2017-007 du 1^{er} février 2017
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017
- > Avis n° 2017-006 du 1^{er} février 2017
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2018
- > Avis n° 2017-005 du 1^{er} février 2017
Documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de services 2017 et 2018

Divers

- > Avis n° 2017-123 du 20 novembre 2017
Projet de budget de SNCF Réseau pour l'exercice 2018
- > Décision n° 2017-062 du 5 juillet 2017
Etablissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation de capacités d'infrastructure
- > Avis n° 2017-059 du 21 juin 2017
Projet de plan de gestion des informations confidentielles de SNCF Réseau
- > Avis n° 2017-037 du 29 mars 2017
Projet de contrat-cadre stratégique entre l'Etat et la SNCF
- > Avis n° 2017-036 du 29 mars 2017
Projet de contrat pluriannuel de performance entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026



AUTOCARS

Collecte de données

- Décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017
Transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers
- Décision n° 2017-042 du 29 mars 2017
Transmission d'informations par les entreprises réalisant des services réguliers interurbains de transport routier de personnes librement organisés

Règlements de différends

- Décision n° 2017-117 du 18 octobre 2017
Règlement du différend entre la société Frethelle et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Procédures en manquement

- Décision n° 2017-129 du 4 décembre 2017
Procédure en manquement ouverte à l'encontre de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect de ses obligations relatives à l'exploitation des aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports

Test d'équilibre économique

- Avis n° 2017-109 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le parking Bus Tourisme de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-079
- Avis n° 2017-108 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le parking Bus Tourisme de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-078
- Avis n° 2017-107 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le parking Bus Tourisme de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-077
- Avis n° 2017-106 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le pôle multimodal de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-076
- Avis n° 2017-105 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le pôle multimodal de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-075

- Avis n° 2017-104 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le pôle multimodal de cet aéroport et Saint-Denis (gare routière) D2017-074
- Avis n° 2017-103 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le parking Bus Tourisme de cet aéroport et Paris (gare de Bercy) D2017-073
- Avis n° 2017-102 du 4 octobre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre cet aéroport (pôle multimodal) et Paris (gare de Bercy) D2017-072
- Avis n° 2017-094 du 20 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction des services déclarés par SNCF-C6 (Ouibus) sur les liaisons entre Fréjus et Nice, Antibes et Fréjus, et entre Fréjus et Le Cannet
- Avis n° 2017-093 du 20 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Toulon
- Avis n° 2017-092 du 20 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Fréjus et Nice
- Avis n° 2017-091 du 13 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Aix-en-Provence / Arles (D2017-084)
- Avis n° 2017-090 du 13 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Arles/Montpellier (D2017-083)
- Avis n° 2017-089 du 13 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Marseille/Salon de Provence (D2017-082)
- Avis n° 2017-088 du 13 septembre 2017
Projet de décision de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison Avignon/Marseille (D2017-068)
- Avis n° 2017-077 du 6 septembre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le parking Bus Tourisme de cet aéroport et Paris (cours des Maréchaux) D2017-071
- Avis n° 2017-076 du 6 septembre 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Lacroix Longues Distances sur la liaison entre le pôle multimodal de cet aéroport et Paris (cours des Maréchaux) D2017-070



AUTOCARS

- > Avis n° 2017-075 du 6 septembre 2017
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 le pôle multimodal de cet aéroport et Paris (parking situé 22 avenue Armand Rousseau) D2017-064
- > Avis n° 2017-068 du 12 juillet 2017
Projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société les Courriers Rhodaniens sur la liaison entre Aix-en-Provence et Avignon (D2017-050)
- > Avis n° 2017-067 du 12 juillet 2017
Projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société « Les Courriers Rhodaniens » sur la liaison entre Aix-en-Provence et Toulon (D2017-048)
- > Avis n° 2017-058 du 14 juin 2017
Projets de décisions de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par Ouibus sur la liaison entre Chartres et La Défense (D2017-035 et D2017-037)
- > Avis n° 2017-057 du 14 juin 2017
Projets de décisions de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par Ouibus sur la liaison entre Chartres et Vélizy-Villacoublay (D 2017-034 et D2017-036)
- > Avis n° 2017-056 du 14 juin 2017
Projets de décisions de la Région Centre-Val de Loire d'interdiction des services déclarés par Ouibus sur la liaison entre Chartres et Paris Bercy (D2017-032 et D2017-033)
- > Avis n° 2017-041 du 29 mars 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par FlixBus France sur la liaison entre cet aéroport et Paris (cours des Maréchaux)
- > Avis n° 2017-040 du 29 mars 2017
Projet de décision du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé d'interdiction du service déclaré par Starshipper sur la liaison entre cet aéroport et Paris (16 boulevard Pershing)
- > Avis n° 2017-024 du 8 mars 2017
Projet de décision de la Région Nouvelle-Aquitaine de limitation du service déclaré par Starshipper sur la liaison entre Mont-de-Marsan et Pau (Gare SNCF)
- > Avis n° 2017-023 du 8 mars 2017
Projet de décision de la Région Nouvelle-Aquitaine de limitation du service déclaré par Starshipper sur la liaison entre Mont-de-Marsan et Pau (avenue de l'université)
- > Avis n° 2017-021 du 1^{er} mars 2017
Projet d'interdiction des services déclarés par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Nantes (D2016-138 et D2016-138)
- > Avis n° 2017-020 du 1^{er} mars 2017
Projet de décision de la Région Nouvelle-Aquitaine de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Brive-la-Gaillarde et Périgueux (D2016-010)
- > Avis n° 2017-019 du 1^{er} mars 2017
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 (parking situé 22 avenue Armand Rousseau) (D2016-173)

- > Avis n° 2017-010 du 2 février 2017
Projet de décision de la Région Occitanie d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Béziers et Montpellier (D2016-122)
- > Avis n° 2017-009 du 2 février 2017
Projet de décision de la Région Occitanie d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Montpellier et Nîmes (D2016-121)

Prolongation des délais d'instruction

- > Décision n° 2017-087 du 13 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-081)
- > Décision n° 2017-086 du 13 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-080 - D2017-085 - D2017-086 - D2017-087)
- > Décision n° 2017-085 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-079)
- > Décision n° 2017-084 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-078)
- > Décision n° 2017-083 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-077)
- > Décision n° 2017-082 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-076)
- > Décision n° 2017-081 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-075)
- > Décision n° 2017-080 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-074)
- > Décision n° 2017-079 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-073)
- > Décision n° 2017-078 du 6 septembre 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-072)



AUTOCARS

- > Décision n° 2017-071 du 12 juillet 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-064)
- > Décision n° 2017-070 du 12 juillet 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-068)
- > Décision n° 2017-069 du 12 juillet 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2017-080)
- > Décision n° 2017-013 du 2 février 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2016-128)
- > Décision n° 2017-012 du 2 février 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2016-127)
- > Décision n° 2017-011 du 2 février 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2016-126)
- > Décision n° 2017-002 du 11 janvier 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2016-121)
- > Décision n° 2017-001 du 11 janvier 2017
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction ou de limitation de service régulier interurbain de transport par autocar (D2016-122)

Divers

- > Décision n° 2017-125 du 4 décembre 2017
Tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L. 3114-10 du code des transports
- > Décision n° 2017-116 du 4 décembre 2017
Règles tarifaires, procédure d'allocation des capacités et comptabilité propre des aménagements de transport routier
- > Décision n° 2017-046 du 24 mai 2017
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
- > Avis n° 2017-004 du 18 janvier 2017
Saisine transmise par l'Autorité de la concurrence en vue du traitement d'une plainte relative à un abus de position dominante sur le marché des services librement organisés de transport par autocar

Collectes de données

- Décision n° 2017-047 du 24 mai 2017
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

Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes

- Avis n° 2017-124 du 27 novembre 2017
Passation du contrat d'exploitation des activités de restauration et de boutiques spécialisées sur les aires Est et Ouest de Lançon-de-Provence par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2017-073 du 12 juillet 2017
Passation des contrats d'exploitation des installations annexes à caractère commercial situées sur les aires de Ressons Est, Sentinelle Ouest, Brumath Est, Longeville Sud, Verdun Nord et Verdun Sud par la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)

Contrôle des avenants aux contrats de concession

- Avis n° 2017-055 du 14 juin 2017
Projet de 11^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 3 mai 1995 et au projet de contrat de plan pour la période 2017-2021
- Avis n° 2017-054 du 14 juin 2017
Projet de 13^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) approuvée par décret du 29 octobre 1990 pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au projet de contrat de plan pour la période 2017-2021
- Avis n° 2017-053 du 14 juin 2017
Projet de 16^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des autoroutes Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 29 novembre 1982 et au projet de contrat de plan pour la période 2017-2021
- Avis n° 2017-052 du 14 juin 2017
Projet de 18^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et COFIROUTE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 12 mai 1970 et au projet de contrat de plan pour la période 2017-2021



➤ Avis n° 2017-051 du 14 juin 2017

Projet de 17^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 7 février 1992 et au projet de contrat de plan pour la période 2017-2021

➤ Avis n° 2017-050 du 14 juin 2017

Projet de 16^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (Area) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 9 mai 1988 et au cahier des charges annexé à cette convention

➤ Avis n° 2017-049 du 14 juin 2017

Projet de 18^{ème} avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes approuvée par décret du 19 août 1986 et au cahier des charges annexé à cette convention

Avis sur les projets de textes réglementaires

➤ Avis n° 2017-015 du 2 février 2017

Projet d'arrêté abrogeant deux arrêtés relatifs à la passation des marchés par les concessionnaires d'autoroutes

➤ Avis n° 2017-014 du 2 février 2017

Projet de décret relatif à la régulation des contrats dans le secteur autoroutier

Commission des marchés des sociétés concessionnaires

➤ Avis n° 2017-048 du 24 mai 2017

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA)

➤ Avis n° 2017-025 du 8 mars 2017

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

➤ Avis n° 2017-016 du 2 février 2017

Nomination d'un membre à la commission des marchés de la société des Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA)

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

NOTES

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Le kiosque de l'Arafer



Le site internet de l'Arafer :
plus de 2 000 pages de contenu,
3 200 inscrits à la newsletter,
21 000 visiteurs uniques en moyenne par mois
et 555 000 pages vues par an. **arafer.fr**



Comme nos 1 871 followers (abonnés),
rendez-vous sur le compte **@arafer_officiel**
pour suivre notre actualité sur Twitter.
@arafer_officiel



La newsletter **Régulation'S, les bilans trimestriels, notes de conjoncture et rapports sectoriels (ferroviaire, autocars, autoroutes concédées), les synthèses des consultations publiques**, retrouvez les principales publications de l'Arafer et de son observatoire des transports et de la mobilité sur **arafer.fr**



La base des avis et des décisions de l'Arafer
sur le site internet
arafer.fr/avis-et-decisions



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



Consultez le **glossaire des secteurs régulés**
par l'Arafer
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 :** **ARA** - Nantes - **Crédits photos :** Arafer : p. 42 - N. Arensonas : p.10, 19, 34, 37 - Ch. Recoura : couverture, p. 10, 22, 25, 28, 30, 36, 37 - Eurotunnel : p.29 - Fotolia : couverture, p.17, 20, 22, 27, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 48, 50, 51, 53, 56 - G. Rolle-REA : p. 8, 13, 15, 31, 32, 33, 49, 50, 57, 14, V. Pancol : p.13 - UNSPLASH-Jeshoots : couverture - **Impression :** Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 1200 exemplaires.

Dépôt légal : juillet 2018 - ISSN : 2270-9606.

L'édition 2017 du rapport d'activité de l'Arafer est consultable en version feuilletable sur le site arafer.fr

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 : 5HC47420
ISSN : 2270-9606
ISBN : 978-2-11-145711-9
Prix : 15 €



**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**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE