

RAPPORT 20 d'ACTIVITÉ 18

- 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.

7 membres du collège dont **3** permanents

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

75 agents¹ en 2018

11,4 M€ Budget 2018

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».

¹ Plafond ETPT de la loi de finance 2018.

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.



Autocars

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.



> 8



> 10



> 20



> 38



> 44

SOMMAIRE

L'Arafer en quelques repères	p.2
Les chiffres clés 2018	p.4
Les dates essentielles	p.6
L'édito	p.8
Le collègue	p.10

01 Connaître l'Arafer	p.12
------------------------------	------

02 La régulation du marché du transport ferroviaire	p.20
--	------

03 La régulation du marché libéralisé du transport par autocar	p.38
---	------

04 Le contrôle des concessions autoroutières	p.44
---	------

05 La régulation par la donnée : de la collecte aux études	p.56
---	------

06 L'action européenne et internationale	p.60
---	------

Les avis et décisions 2018	p.70
----------------------------	------

CHIFFRES CLÉS 2018



10 **auditions**
de Bernard Roman,
Président de l'Arafer
devant l'Assemblée nationale
et le Sénat

54



séances
de collège



94 **avis et décisions**
dont 1 règlement de différend
et 9 procédures en manquement

En 2018, 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.



1 **décision**
relative 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).



1 **consultation publique**
relative au dispositif d'incitations réciproques

13 recours juridictionnels jugés en 2018



- 1 décision de la Cour d'appel de Paris (avis confirmé)
- 4 décisions de la Cour de cassation (avis confirmés)
- 7 décisions du Conseil d'État (avis confirmés)
- 1 référé précontractuel devant le TGI de Nanterre pour lequel l'Arafer a été déboutée en première instance devant un juge judiciaire.
Un appel est en cours devant la Cour de Cassation, la décision sera rendue fin 2019.



2 recours contentieux en instance au 31 décembre 2018

- 1 devant le Conseil d'État
- 4 devant la Cour de cassation

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

JANVIER

23

L'Arafer publie les résultats d'une enquête de terrain sur le profil des voyageurs en autocar.



24

Projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) : audition de Bernard Roman par l'Assemblée nationale.



31

L'Arafer rend ses premières décisions motivées relatives au contenu du dossier de présentation des projets de marchés ou d'avenants passés par les concessionnaires d'autoroutes, ainsi que les informations contenues dans le rapport d'activité annuel de leurs commissions des marchés.

FÉVRIER

14

La Cour de cassation conforte le pouvoir réglementaire de l'Arafer dans le cadre d'un règlement de différend.



20

Le Conseil d'État confirme le pouvoir de collecte de données de l'Arafer.

MARS

27

Publication des quatre cahiers thématiques sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs.



AVRIL

9

Publication du 7^{ème} rapport annuel d'observation des marchés par l'IRG-Rail.



MAI

16

L'Arafer et l'ORR publient leur avis sur le document de référence d'Eurotunnel.



17

Mise à disposition du public pour la première fois par l'Arafer des données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs.



22

Audition de Bernard Roman au Sénat dans le cadre du projet de loi pour « un nouveau pacte ferroviaire ».



14

L'Autorité réaffirme l'urgence de réviser le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau (avis n° 2018-035 du 14 mai 2018).

30

Audition de Bernard Roman à l'Assemblée nationale dans le cadre de la mission d'information sur l'évaluation de la loi dite « Macron » (loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques).

2018

JUIN

4

Rencontre à Bonn entre l'Arafer et la BNetzA, le régulateur allemand des transports.



11

L'Arafer valide la refonte des redevances d'infrastructure proposée par SNCF Réseau pour 2019 (avis n° 2018-045 du 11 juin 2018).

27

Publication de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire



JUILLET

6

L'Arafer publie son rapport sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'année 2017.



23

Publication de l'avis n° 2018-059 relatif à la participation de SNCF Réseau au projet de liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (CDG Express).



25

Publication du rapport annuel 2017 sur le transport routier de voyageurs en France.



SEPTEMBRE

21

Consultation publique sur la mise à jour des dispositifs incitatifs réciproques à la stabilité des attributions de sillons sur le réseau ferré national.

9

Nomination de Philippe Richert en tant que Vice-président de l'Arafer.



15

Publication de l'avis n° 2018-079 relatif à l'ordonnance dite « à 6 mois » (relative au projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs).

DÉCEMBRE

4

Publication de la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2017.

7

L'Arafer publie une étude thématique sur les enjeux liés à la qualité de service et aux droits des passagers dans le transport ferroviaire en Europe et en France.



11

Publication du bilan du transport ferroviaire de voyageurs sur l'année 2017.

L'ÉDITO



Bernard Roman

Président de l'Arafer

Une expertise reconnue et une légitimité renforcée

L'année 2018 a vu l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) s'affirmer comme un acteur incontournable de la politique des transports par son expertise et son indépendance.

Cette année aura tout d'abord été marquée par l'adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire qui a inscrit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs comme une réalité tangible. C'est dans ce cadre que nous avons publié quatre cahiers thématiques présentant les enjeux et les conditions nécessaires permettant une ouverture à la concurrence ferroviaire effective, sans discrimination ni barrière à l'entrée. C'est également à l'occasion d'un avis rendu par l'Autorité sur l'ordonnance dite « à 6 mois » prise en application de ladite loi, que nous avons pu rappeler le caractère essentiel de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure dans le système choisi par le Gouvernement pour le groupe public unifié d'une structure verticalement intégrée.

Nous avons par ailleurs posé le premier acte de la refonte tarifaire de l'accès à l'infrastructure ferroviaire en validant les tarifs des redevances d'infrastructure pour l'horaire de service 2019. La réforme proposée par le gestionnaire d'infrastructure permettait d'assurer une première base pour la mise en œuvre des révisions tarifaires à venir nécessaires pour répondre aux enjeux de l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs.

Concernant notre mission de contrôle des concessions autoroutières, les avis critiques rendus par l'Arafer dans le cadre du Plan d'investissement autoroutier (PIA) en 2017 ont partiellement été suivis. En effet, à la suite des avis de l'Autorité, le périmètre du plan a été ajusté. Publiés par décret, les avenants aux contrats mettant en œuvre le PIA ne comprenaient plus que 43 opérations (au lieu de 57) pour moins de 700 millions d'euros de coûts prévisionnels (au lieu de 800 millions d'euros environ).

Enfin, comme nous le prouve chaque année notre Observatoire, l'enjeu de la collecte de données est d'importance. Grâce à notre pouvoir de collecte, nous avons présenté plusieurs rapports dans chacun des trois secteurs régulés. Ces rapports dressent des bilans sectoriels objectifs, neutres et transparents.

Un nouveau chapitre s'est donc ouvert dans le domaine des transports. Le régulateur créé fin 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire est résolument tourné vers l'avenir et il reste pleinement mobilisé pour que ces nouvelles pages permettent de renforcer la performance des secteurs qu'il régule au service de la mobilité et des usagers.



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 3 permanents.

Au 31 décembre 2018, il était composé de manière effective par les 6 membres présentés ci-après.

La durée de leur mandat est de six ans, il est 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.

Les membres du collège

Bernard Roman Président

Nommé par décret du Président de la République en août 2016.

Licencié en lettres, titulaire d'un diplôme d'études approfondies en histoire contemporaine (option sciences politiques), avocat au barreau de Lille, Bernard Roman a été directeur de cabinet de Pierre Mauroy, maire de Lille, de 1979 à 1982. En 1981, il est nommé chargé de mission au cabinet du Premier ministre à Matignon jusqu'en 1983, avant d'être directeur général adjoint au Conseil général du Nord jusqu'en 1986. Adjoint au maire de Lille et vice-président de la Communauté urbaine de 1983 à 2004, il est conseiller régional (PS) du Nord-Pas de Calais de 1986 à 1989 et de 2004 à 2015. Il est élu conseiller général du Nord de 1988 à 1997. De 2014 à 2015, Bernard Roman est premier vice-président du Conseil régional du Nord-Pas de Calais. Suppléant à l'Assemblée nationale de Pierre Mauroy, député de la 1^{re} circonscription du Nord, de 1988 à 1997, candidat aux élections législatives de 1993, Bernard Roman est élu député du Nord en 1997 et vice-président du groupe socialiste de l'Assemblée nationale. Il est élu président de la commission des lois en 2000. Réélu député aux élections législatives de 2002, 2007 et 2012, Bernard Roman est élu premier questeur de l'Assemblée nationale de juin 2012 à juillet 2016. Il démissionne à cette date de son mandat de député à la suite de sa nomination à la présidence de l'Arafer.

Anne Yvrande-Billon Vice-présidente

Nommée par décret du Président de la République en octobre 2014.

Docteur en sciences économiques de l'Université Paris-Sorbonne, Anne Yvrande-Billon est nommée vice-présidente de l'Arafer en octobre 2014 et préside le groupe des régulateurs ferroviaires européens (IRG-Rail) en 2017. Depuis avril 2017, elle est membre de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. Elle est également présidente du Club des Régulateurs (Fondation Paris-Dauphine) et membre du bureau du réseau des régulateurs économiques (NER) de l'OCDE, depuis décembre 2018. À l'Autorité de la concurrence, où elle travaillait auparavant (2011-2014), elle a occupé le poste d'économiste sénior puis celui d'adjointe au chef du service des concentrations. Elle a été conseillère scientifique au Conseil d'analyse économique de 2008 à 2011, et maître de conférences en sciences économiques à l'Université Paris-1 de 2003 à 2008.

Philippe Richert Vice-président

Nommé par décret du Président de la République en novembre 2018.

Ancien professeur de sciences naturelles, Philippe Richert a réalisé une carrière de près de 20 ans au sein de l'Éducation nationale. Élu pour la première fois au Conseil général du Bas-Rhin en 1982, il en exerça la présidence de 1998 à 2008. Devenu sénateur du Bas-Rhin en 1992, il occupa successivement les fonctions de vice-président, de 2004 à 2008, puis de questeur, de 2008 à 2010, au sein de la chambre haute. Il est élu président du Conseil régional d'Alsace en 2010. La même année, il est nommé ministre chargé des collectivités territoriales au sein du gouvernement de François Fillon. En 2016, il devient président de l'Association des Régions de France en tant que président de la nouvelle région Grand Est.



Les membres du collège

De gauche à droite :

Philippe Richert (Vice-président)
Marie Picard,
Bernard Roman (Président),
Anne Yvrande-Billon (Vice-présidente),
Cécile George,
Yann Pétel.

Cécile George

Nommée par décret en décembre 2016.

Ingénieur des Mines, Cécile George conseille également la Commission européenne sur les interconnexions électriques et enseigne l'économie de la régulation à l'École des Ponts ParisTech.

Elle exerçait précédemment à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) comme directrice de l'Accès aux réseaux électriques depuis 2007, après avoir été chef du département Économie et Tarification.

Au préalable, chef de la division Développement industriel à la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (Drire), elle avait coordonné le soutien public aux entreprises en région Bourgogne.

Yann Pétel

Nommé par décret en mars 2016.

Élève de l'ENA (promotion « Droits de l'Homme » 1981), Yann Pétel a commencé sa carrière au ministère de l'Industrie à la direction générale de l'énergie et des matières premières, puis à la direction générale de l'Industrie. Inspecteur des finances en mobilité entre 1986 et 1988, il devient ensuite sous-directeur des affaires européennes du ministère de l'Industrie, avant d'être nommé en 1993 chef du service de la régulation des Postes au ministère des Postes et Télécommunications. Commissaire du gouvernement au conseil d'administration de la Poste, il a présidé l'Observatoire des tarifs postaux de transport de presse avant d'être nommé Médiateur du service universel postal en 2002.

Marie Picard

Nommée par décret en février 2015.

Diplômée de l'IEP Paris, énarque (promotion Léonard de Vinci), Marie Picard a été nommée conseillère de tribunal administratif en 1985, à sa sortie de l'ENA. Elle a ensuite été conseillère au tribunal administratif d'Orléans, de Versailles et de Paris, rapporteure permanente au Conseil de la Concurrence (ancienne appellation de l'Autorité de la concurrence) de 1991 à 1995, puis rapporteure générale de 1995 à 1999.

Nommée maître des requêtes au Conseil d'État, elle est conseillère d'État depuis février 2012.

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 : sa présidente Paquita Morellet-Steiner, conseillère d'État ; Robert Parneix, conseiller à la Cour de cassation ; et Francis Salsmann, conseiller maître à la Cour des comptes.



La commission des sanctions

Au centre : Paquita Morellet-Steiner, Présidente.

À sa droite : Robert Parneix, à sa gauche : Francis Salsmann.



01 **Connaître** l'Arafer

Pour assurer la préparation et l'exécution de ses décisions, l'Autorité dispose de services, placés sous l'autorité du secrétaire général et composés des collaborateurs d'un haut niveau de formation, disposant d'un niveau d'expertise élevé dans des domaines aussi variés que le droit, l'audit financier, l'économie des transports ou l'ingénierie. Ces derniers se sont appliqués tout au long de l'année 2018, à l'instar des années précédentes, à prendre en charge avec engagement et efficacité les différentes missions confiées à l'Arafer par le législateur.

Autorité publique indépendante, l'Autorité est dotée de ressources propres et dispose de l'autonomie financière; elle est financée pour l'essentiel par le produit de taxes affectées, prélevées sur les entreprises des secteurs régulés. En 2018, elle s'est efforcée de poursuivre les efforts entrepris au cours des exercices précédents afin de maîtriser et optimiser ses dépenses.



Chiffres clés 2018

Nombre d'agents
au 31 décembre 2018

73

Nombre d'ETPT
(équivalent temps plein travaillé)
en 2018

70,83

96 %
de cadres

Montant des dépenses
en 2018

11,4 millions
d'euros

dont montant des dépenses
de personnel :
7,8 millions d'euros

Montant des produits perçus
en 2018

11,2 millions
d'euros

dont montant du droit fixe ferroviaire :

8,3 millions d'euros

dont montant de la taxe pour frais de contrôle / secteur autoroutier :

2,5 millions d'euros

dont montant de la taxe pour frais de contrôle / secteur du transport public routier de voyageurs :

0,3 millions d'euros

Les services de l'Autorité

Des équipes pluridisciplinaires avec un niveau d'expertise élevé

Les collaborateurs de l'Autorité sont d'un niveau de formation et d'expertise élevé dans des domaines aussi variés que le droit, l'audit financier, l'économie des transports ou l'ingénierie.

Le « profil type » des agents employés par l'Autorité peut être dressé comme suit :

- > cadres (96 % des collaborateurs au 31 décembre 2018) ;
- > 58 % d'hommes et 42 % de femmes au 31 décembre 2018 ;
- > 38 ans : âge moyen du personnel au 31 décembre 2018 ;
- > 37 ans : âge médian du personnel au 31 décembre 2018.

L'organisation des services

Placés sous l'autorité d'un secrétaire général, les services d'instruction de l'Autorité sont organisés :

- en unités sectorielles

- **direction du transport ferroviaire** : elle est en charge de la régulation économique de l'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure ainsi qu'aux installations dites de service (gares de voyageurs et de triage, centres d'entretien, stations d'approvisionnement,...) ; elle veille

également à assurer la régulation du transport international de voyageurs et vérifie les conditions d'accès au tunnel sous la Manche.

- **direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes** : elle met en œuvre la régulation du marché du transport par autocar et du secteur des gares routières au bénéfice des acteurs économiques et des usagers ; parallèlement, elle est chargée de la régulation et du contrôle des concessions autoroutières, notamment en assurant leur suivi économique et en contrôlant les procédures de marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires.

- en unités transversales

- **direction des affaires juridiques** : elle est chargée de traiter tous les aspects juridiques de l'activité de l'Autorité ; elle veille en particulier à la sécurité juridique de ses 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 et de l'instruction des projets soumis, chargée de l'analyse des comptes et des perspectives financières des entreprises des secteurs régulés.



- **direction des études et de l'observation des marchés**: elle est chargée de collecter, de traiter et d'analyser les informations nécessaires à la bonne compréhension des secteurs régulés ou contrôlés; elle participe, en étroite collaboration avec les autres services d'instruction, au développement d'outils de régulation fondés sur des données fiables; elle 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.
- **département des affaires européennes et internationales**: il contribue à affirmer la dimension européenne du régulateur et à approfondir les coopérations avec les autres instances de régulation et parties prenantes au système ferroviaire européen.

La **direction des affaires générales** regroupe les services dits « support », en charge notamment de la gestion des ressources humaines (mise en œuvre de la politique de recrutement, de formation professionnelle, et notamment déclinaison du plan

de formation, etc.), des affaires budgétaires et comptables, de la commande publique et des moyens généraux ainsi que des systèmes d'information.

Le **service communication**, sous la responsabilité conjointe du secrétariat général et du cabinet du président, est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie globale de communication externe et interne de l'Autorité, d'en assurer la visibilité notamment auprès des institutions, des secteurs régulés et des médias.

Placé sous l'autorité du Président, son **cabinet** l'accompagne dans le développement et le fonctionnement de l'Autorité, dans l'identification et la constitution des dossiers à enjeux. Il supervise également l'organisation des réunions du collège, assure la conduite de projets ou l'organisation d'événements stratégiques, co-supervise l'organisation et le fonctionnement du service communication et assure le suivi des relations de la présidence avec les différentes institutions ainsi qu'avec les dirigeants et responsables des entreprises et principaux acteurs des différents secteurs régulés.

PROFIL DES COLLABORATEURS

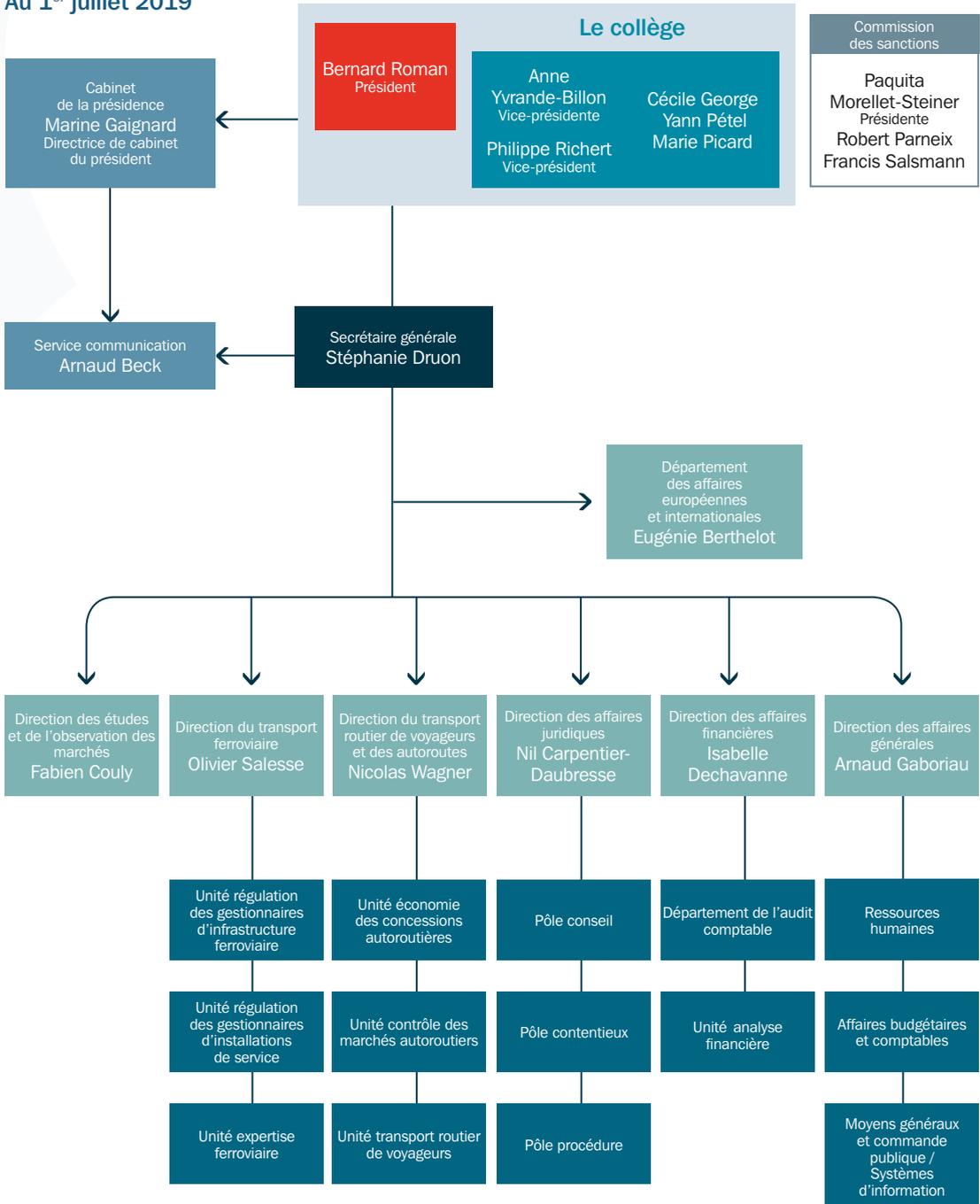
(Au 31 décembre 2018)



Les équipes de l'Arafer (avril 2019).

Organigramme

Au 1^{er} juillet 2019



L'évolution des effectifs

L'extension du périmètre d'intervention de l'Autorité, s'est traduite par un fort accroissement de ses effectifs.

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que les règlements d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 et (UE) 2018/1795 de la Commission du 20 novembre 2018 ont conféré à l'Autorité, à compter du 1^{er} janvier 2019, de nouvelles missions de régulation.

Effectif permanent de l'Autorité	2015	2018
Nombre d'agents au 31 décembre	54	73
Nombre d'ETP (équivalent temps plein) au 31 décembre	53,80	73,00
Nombre d'ETPT (équivalent temps plein travaillé)	49,14	70,83

Afin que l'Autorité puisse disposer des moyens humains nécessaires pour faire face à ses nouvelles responsabilités, la loi de finances pour 2019 a relevé le plafond des emplois autorisés (fixé en 2018 à 75 ETPT) à 83 ETPT, soit 8 emplois supplémentaires pour l'année 2019.

Quelles ressources financières pour l'Autorité ?

Le financement de l'Autorité

En 2018, le montant des produits perçus par l'Autorité s'est élevé à 11,2 millions d'euros¹, la quasi-totalité de ces derniers provenant, à l'instar des années précédentes, des trois taxes affectées, prélevées sur 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'autoroutes, 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 public routier de personnes assujetties à la TVA et qui assurent des services réguliers interurbains (plafonnée à 1,1 million d'euros depuis 2016).

Répartition des produits nets de reversement et de frais de gestion en 2018 (Compte financier de l'exercice 2018)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Droit fixe / secteur ferroviaire	8 290	74 %
Taxe pour frais de contrôle / secteur autoroutier	2 496	22 %
Taxe pour frais de contrôle / secteur du transport public routier de personnes	297	3 %
Autres produits	84	1 %
TOTAL	11 167	100 %

¹ Ressources nettes de reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et nettes de frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques dans le cadre du reversement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et de la taxe pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport public routier de personnes.

À partir de 2019, l'équilibre des sources de financement de l'Autorité sera modifié, la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 prévoyant :

- la suppression de la taxe annuelle pour frais de contrôle sur les activités de transport public routier de personnes, dans le cadre de la politique de rationalisation des taxes à faible rendement ;
- le relèvement du plafond du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires (actuellement à 8,3 millions d'euros) à 8,8 millions d'euros :
 - une première hausse à hauteur de 0,2 million d'euros visant à compenser la suppression de la taxe susmentionnée ;
 - une seconde hausse à hauteur de 0,3 million d'euros au titre de l'extension des missions de l'Autorité dans le cadre de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

Or, cette première hausse à hauteur de 0,2 million d'euros ne permettra pas de compenser en totalité la suppression de la taxe pour frais de contrôle sur les activités de transports publics routiers de personnes (0,3 million d'euros perçus en 2018 et

un montant très certainement largement supérieur au cours des exercices suivants, compte-tenu de l'accroissement du marché).

Quant à la seconde hausse, à hauteur de 0,3 million d'euros, elle se révèle très largement insuffisante pour pouvoir financer les huit emplois supplémentaires accordés à l'Autorité, dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Par ailleurs, depuis juin 2016, l'Autorité assure la corégulation économique du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'Office of rail and road (ORR). Ce transfert de mission de la commission intergouvernementale (CIG) à l'Arafer et à l'ORR ne s'est accompagné, côté français, d'aucune contrepartie financière, aucun reversement – même partiel – de la contribution acquittée par Eurotunnel auprès de la CIG (soit 1,25 million d'euros). L'Autorité continue donc d'assurer pleinement, depuis plus de trois années, la régulation économique des activités liées au tunnel sous la Manche, sans en percevoir aucune contrepartie financière.



Des dépenses maîtrisées

Le montant des charges de fonctionnement s'est élevé en 2018 à 11 millions d'euros², les dépenses

de personnel constituant le premier poste de charges.

Répartition des dépenses hors reversement et frais de gestion en 2018 (compte financier de l'exercice 2018)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Dépenses de personnel	7 761	68 %
Dépenses immobilières	1 176	10 %
Autres charges de fonctionnement	2 001	18 %
Sous-total dépenses de fonctionnement	10 938	96 %
Dépenses d'investissement	487	4 %
TOTAL	11 425	100 %

² Dépenses hors reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et hors frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques dans le cadre du reversement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et de la taxe pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport public routier de personnes.

L'Autorité s'est efforcée tout au long de l'année 2018 de poursuivre les efforts entrepris au cours des exercices précédents afin de maîtriser et optimiser ses dépenses.

Indicateur n° 1 : Efficience de la gestion des fonctions support	Année 2015	Année 2018
Effectif gérant ³	6,20	7,00
Effectif géré ⁴	49,14	70,83
Ratio effectif gérant / effectif géré	12,62 %	9,88 %

Indicateur n° 2 : Maîtrise des frais de déplacement, mission et réception	Année 2015	Année 2018
Montant total des frais de déplacement, mission et réception	274 868 €	99 533 €
Effectif permanent de l'Autorité en ETPT	49,14	70,83
Ratio montant des frais / effectif	5 594 € / ETPT	1 405 € / ETPT

Elle a également veillé à continuer à rationaliser sa politique immobilière, avec une optimisation particulièrement notable des surfaces louées au fil de ces dernières années. Ainsi, après avoir réorganisé ses services au cours du second semestre 2015, puis regrouper le collège et l'ensemble des services d'instruction à Paris à compter du 1^{er} février 2016, elle a décidé de procéder au transfert du greffe (devenu pôle procédure) dans ses locaux de la tour Montparnasse à partir de la rentrée 2018.

Indicateur n° 3 : Données immobilières	Situation au 31/12/2015	Situation au 31/12/2018
Surface locative ⁵	2 316 m ²	2 123 m ²
Surface utile nette ⁶	1 546 m ²	1 205 m ²
Effectif permanent de l'Autorité ⁷	53,80 ETP	73,00 ETP
Ratio SUN / ETP	28,74 m ² / ETP	16,51 m ² / ETP

³ Effectif de l'Autorité en « équivalent temps plein travaillé » (ETPT) affecté durant la majeure partie de son 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).

⁴ Effectif permanent de l'Autorité en ETPT.

⁵ Surface locative totale, incluant les locaux parisiens et manceaux loués par l'Autorité, exprimée en m².

⁶ Surface utile nette (SUN) totale, incluant les locaux parisiens et manceaux loués par l'Autorité, exprimée en m².

⁷ Effectif permanent de l'Autorité au 31 décembre en « équivalent temps plein » (ETP).





02 La régulation du marché du transport ferroviaire

L'année 2018 a marqué un tournant important pour le secteur ferroviaire en France. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 a établi un cadre législatif et institutionnel pour permettre l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs domestiques, conformément au droit européen.

Durant l'année 2018, l'Autorité a poursuivi et renforcé son action en vue de préparer au mieux cette ouverture à la concurrence, à travers ses avis et décisions mais également à travers les études qu'elle a publiées sur le sujet. Si la cartographie des enjeux pour le secteur ferroviaire, en vue d'une ouverture complète, à partir de l'horaire de service 2021, a bien été posée, et que certaines avancées remarquables ont pu être validées - telles qu'un premier acte de la refonte des tarifs d'accès à l'infrastructure -, 2018 a surtout permis d'identifier tous les sujets sur lesquels l'Autorité devra porter son attention dans les prochaines années afin d'accompagner au mieux le secteur dans ses transformations.



Chiffres clés du marché en 2017

28 654 kilomètres de lignes exploitées

dont **2 640** kilomètres de LGV
(au 31 décembre 2017)

3 000 gares et haltes ferroviaires

Âge moyen des voies :

30 ans
(17 ans pour les LGV)

1,4 milliard de voyageurs transportés

dont **88 %** par les services régionaux (TER et Transilien)

soit **93 milliards** de voyageurs.kilomètres

26 entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national

(dont **22** de fret, **3** de voyageurs, **1** mixte)

33 % des trains.kilomètres fret

réalisés par des opérateurs alternatifs au groupe SNCF.

33,4 milliards de tonnes.kilomètres de fret transportées

Montant des redevances perçues par SNCF Gares et connexions.

607 millions d'euros

Revenus des entreprises ferroviaires de voyageurs

13,8 milliards d'euros

(dont **61 %** de recettes commerciales et **39 %** de concours publics)

Montant des redevances perçues par SNCF Réseau

5,7 milliards d'euros

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

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

Les missions de l'Autorité

Depuis sa création, l'Arafer a pour mission d'accompagner le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence.

Veiller au respect de la concurrence

L'Arafer garantit à toutes les entreprises ferroviaires un accès libre et équitable au réseau ferré et à ses installations de service :

- elle formule des avis, simples ou conformes selon les cas, sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau, à la conception et à l'utilisation des infrastructures et matériels de transport ferroviaire, sur les documents de référence des réseaux, sur les redevances acquittées par les entreprises ferroviaires pour utiliser le réseau ou les services offerts dans les gares et autres installations de service, sur la tarification des prestations de la sûreté ferroviaire ;
- elle veille à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, notamment à travers l'avis sur la nomination ou la cessation anticipée des fonctions de dirigeant de SNCF Réseau ;
- elle réalise études et travaux utiles et nécessaires en vue de permettre une ouverture effective à la concurrence ;
- elle assure le suivi des marchés des services ferroviaires et, notamment, de la situation de la concurrence ; elle analyse notamment l'état concurrentiel des marchés relatifs aux différentes installations de service afin d'appliquer les dispositions du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 concernant le processus de demande d'accès aux dites installations, la mise en œuvre de certaines exemptions à l'application de ce règlement d'exécution et la procédure relative aux installations non utilisées ;
- elle prépare la mise en place des outils destinés à prévenir les risques de déséquilibre économique des services ferroviaires de voyageurs conventionnés par les services ferroviaires de voyageurs librement organisés (réalisation d'un test d'équilibre économique à la demande

des autorités organisatrices de transport, de l'État, du gestionnaire d'infrastructure ou des entreprises ferroviaires titulaires du contrat de service public, afin d'évaluer si des services ferroviaires de voyageurs librement organisés sont susceptibles de compromettre l'équilibre économique d'un ou plusieurs services ferroviaires conventionnés, etc.) ;

- elle contrôle les règles de séparation comptable des entreprises ferroviaires afin de veiller à l'absence de discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence ;
- elle règle les différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport et gestionnaires d'infrastructure et gestionnaires d'installations de service ; elle peut notamment être saisie dans le cadre d'un règlement de différend ou d'une procédure en manquement, ou s'autosaisir, dans le cadre d'une procédure en manquement, s'agissant du transfert des données de SNCF Mobilités vers les AOT aux fins d'élaborer leurs appels d'offres, de l'évaluation des personnels à transférer en cas de désaccord entre le cédant et l'autorité organisatrice, du respect des garanties d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, etc...
- elle peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré et des installations de service ;
- elle vérifie les conditions d'accès au tunnel sous la Manche : la régulation économique de la liaison fixe transmanche est réalisée par l'Arafer et son homologue britannique, l'Office of Rail & Road (ORR), les deux régulateurs vérifiant que l'accès à l'infrastructure ferroviaire transfrontalière est transparent et non discriminatoire.



Contrôler la trajectoire financière de SNCF Réseau

L'Arafer est notamment consultée pour avis sur :

- les projets de contrat liant l'État à SNCF Réseau ;
- l'exécution annuelle du contrat liant l'État et SNCF Réseau, notamment le respect de la trajectoire financière qui y est inscrite, ainsi que le budget prévisionnel de SNCF Réseau ;
- les modalités de financement des investissements de plus de 200 millions d'euros de SNCF Réseau.



Alimenter le débat : la publication de quatre cahiers de contributions sur l'ouverture à la concurrence

En mars 2018, afin de partager des éléments d'éclairage avec les acteurs du secteur et les pouvoirs publics, en vue de la réussite de l'ouverture imminente à la concurrence des services ferroviaires domestiques de transport de voyageurs, l'Autorité a publié quatre livrets thématiques.



Contribution n° 1 : les expériences européennes d'ouverture à la concurrence

L'Autorité a dressé un panorama des expériences étrangères, d'une part, en se plaçant plus particulièrement du point de vue des voyageurs ainsi que des autorités organisatrices de transport, d'autre part, en prenant soin d'y présenter les effets de l'ouverture tant sur l'offre que sur la demande, la qualité de service, les tarifs, la performance des opérateurs historiques et des nouveaux entrants.

Contribution n° 2 : lever les obstacles pour une ouverture à la concurrence réussie

Dans cette contribution, l'Autorité a apporté un certain nombre d'éclairages quant aux barrières technologiques, économiques, réglementaires ou informationnelles, susceptibles de compromettre ou de limiter l'exercice d'une concurrence effective. Elle y a recensé également les solutions pour surmonter ces dernières, afin que l'opportunité de « new deal » ferroviaire que représente l'ouverture à la concurrence soit une réussite, au bénéfice des usagers et des clients.

Contribution n° 3 : l'ouverture à la concurrence des services conventionnés²

Certaines autorités organisatrices des transports ont manifesté leur intention d'ouvrir au plus vite à la concurrence leurs services conventionnés, d'autres ont exprimé un intérêt moindre ou des craintes pour cette ouverture. Désireuse d'éclairer les acteurs du secteur et les pouvoirs publics sur les règles souvent méconnues, ou mal comprises, appelées à régir très prochainement cette ouverture du marché, l'Autorité s'est attachée dans ce troisième livret à décrire les grandes étapes du calendrier d'ouverture à la concurrence des services conventionnés, proposant également quelques recommandations afin que le processus de libéralisation puisse être effectif au profit des régions autorités organisatrices de transport comme des usagers.

² Les services de transport ferroviaire conventionnés comprennent actuellement les services régionaux TER, qui font l'objet de conventions de service public conclues entre les Régions et SNCF Mobilités, les services « Transilien » qui font l'objet d'une convention conclue entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Mobilités, ainsi que des services moyenne et longue distance de trains d'équilibre du territoire (TET), exploités sous la dénomination Intercités, qui font l'objet d'une convention conclue entre l'Etat, en tant qu'autorité organisatrice, et SNCF Mobilités.

Contribution n° 4 : l'ouverture à la concurrence des services commerciaux non conventionnés (services de trains à grande vitesse notamment)

Depuis le 1^{er} janvier 2019, les entreprises ferroviaires ont la possibilité de réserver des créneaux de circulation (« sillons ») auprès de SNCF Réseau pour les services commerciaux (TGV, Eurostar, Thalys, Ouigo par exemple) et disposent également d'un droit d'accès aux installations de service³. Dans ce quatrième et dernier livret, l'Autorité a veillé à poser les grandes problématiques liées à l'ouverture de ces services, en notant notamment que la France, en raison de sa position géographique et de son réseau de lignes à grande vitesse (le deuxième en Europe derrière celui de l'Espagne), dispose d'atouts indéniables pour que la concurrence sur les services commerciaux soit possible, sous réserve que les barrières à l'entrée soient levées. A été également abordée la question de la définition proprement dite des services commerciaux ouverts à la concurrence.



Le député Benoit Simian, à l'Assemblée nationale, lors du débat sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Calendrier de l'ouverture à la concurrence

- **Avril 2019** : les entreprises ferroviaires souhaitant commercialiser des services ferroviaires commerciaux pourront entrer dans le processus de commande des sillons à SNCF Réseau.
- **12 décembre 2020 (début de l'horaire de service 2021)** : ces mêmes entreprises pourront faire circuler leurs trains sur le réseau ferré national. Il n'y aura donc plus de monopole d'État pour la circulation des services domestiques commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.
- **3 décembre 2019** : si elles le souhaitent, les autorités organisatrices de transport pourront lancer des appels d'offres pour les services ferroviaires conventionnés.
- **25 décembre 2023** : l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés sera obligatoire, sauf exceptions prévues par le droit européen et le droit national.



³ Installations de service reliées au réseau ferré telles que les gares, centres de maintenance, stations de distribution de combustible, etc.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance dite « à six mois »



L'adoption de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire constitue indéniablement un fait marquant de l'année 2018, cette dernière organisant une réforme institutionnelle, financière et concurrentielle du secteur ferroviaire et, plus particulièrement, mettant en œuvre l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs selon les modalités définies par le quatrième paquet ferroviaire.

De nouvelles compétences confiées à l'Autorité

À l'aube de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs en France, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 ont conféré à l'Autorité de nouvelles missions de régulation.

Afin de veiller au respect de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, l'Arafer a vu ses compétences en matière de règlement des différends et de procédures en manquement élargies aux cas de non-respect des garanties d'indépendance de SNCF Réseau. Par ailleurs, lui a été confiée la mission de veiller au respect du code de bonne conduite établi par le gestionnaire d'infrastructure afin d'éviter toute influence décisive sur ses décisions relatives aux fonctions essentielles.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs à compter de l'horaire de service 2021, l'Autorité sera amenée, en cas de saisine, à limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès aux nouveaux services librement organisés (SLO) de transport ferroviaire de voyageurs si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet

alternatif. La création de ces SLO pourra aussi faire l'objet d'une saisine en règlement de différend.

Concernant l'ouverture à la concurrence des services conventionnés, l'Autorité pourra être saisie de règlements de différends liés au défaut de transmission d'informations de la part notamment de l'entreprise ferroviaire exploitant le contrat de service public, sur demande de l'autorité organisatrice de transport, ainsi que de différends concernant la transmission par cette dernière d'informations aux candidats. Les difficultés liées à la transmission d'informations de la part notamment de l'entreprise ferroviaire exploitant le contrat de service public, sur demande de l'autorité organisatrice de transport, pourront aussi faire l'objet d'une procédure en manquement.

Par ailleurs, l'Arafer pourra être saisie pour avis sur les contrats de service public conclus par une région avec une entreprise ferroviaire offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elle adapte les conditions d'exploitation du service dans son territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de voyageurs régionaux. En outre, à compter de décembre 2023 où la mise en concurrence constituera le principe, l'Autorité devra être saisie pour avis conforme du recours aux exceptions dites « de performance » et « de circonstances exceptionnelles », et pour avis simple du recours à l'exception visant le cas où l'entreprise ferroviaire est également gestionnaire de l'infrastructure.

L'Arafer a également vu ses compétences en matière de règlement de différend étendues à la gestion opérationnelle des circulations ainsi que, en cas de changement d'attributaire du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, à la fixation du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. Par ailleurs, elle est chargée du contrôle de l'exécution des accords de coopération. Enfin, elle est tenue de



rendre un avis sur le projet de contrat pluriannuel conclu entre l'État et le gestionnaire des gares ainsi que sur leurs projets d'actualisation.

L'avis de l'Autorité sur le projet d'ordonnance dite « à six mois »

Par un avis du 15 novembre 2018, l'Autorité s'est prononcée sur le projet d'ordonnance dite « à six mois », prise en application des dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Elle a appelé notamment l'attention du Gouvernement sur les quatre points suivants.

Tout d'abord, elle a rappelé la nécessité que soit garantie l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure (GI), en particulier au sein d'entreprises verticalement intégrées. À cet égard, il convient de noter que l'ordonnance du 12 décembre 2018¹ a finalement repris expressément à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, sur les recommandations de l'Autorité, le principe prévu par la directive 2012/34/UE modifiée selon lequel les autres entités juridiques ne peuvent avoir d'influence décisive sur les décisions du GI en ce qui concerne les fonctions essentielles (tarification et répartition des capacités). S'agissant de l'impartialité des membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du GI, l'ordonnance n'a pas précisé, contrairement à ce que demandait l'Autorité, la notion de conflit d'intérêts. En revanche, elle a prévu que soit défini un code de bonne conduite. Cette mesure n'a toutefois pas permis de garantir l'objectif fixé, le document, élaboré par le GI lui-même, étant peu prescriptif tandis que le rôle confié à l'Autorité reste en la matière de portée limitée.

L'Autorité a également estimé indispensable de renforcer le cadre de régulation des installations de service, suggérant que son pouvoir réglementaire supplétif soit élargi afin de lui permettre de proposer une évolution des règles applicables aux installations de service et que la notion d'opérateur efficace soit introduite en droit national. Cette disposition n'a toutefois pas été reprise dans l'ordonnance. De plus, l'Arafer a rappelé qu'elle serait attentive à la bonne adaptation du cadre réglementaire, en particulier du décret du 20 janvier 2012 modifié, aux obligations figurant dans la directive 2012/34/UE modifiée, s'agissant notamment du périmètre des prestations régulées.

Par ailleurs, dans le cadre des dispositions relatives aux transferts aux régions des matériels roulants et des centres d'entretien et de maintenance appartenant actuellement à SNCF Mobilités, l'Autorité a rappelé la nécessité de veiller à ce que l'ensemble des informations nécessaires détenues par l'opérateur historique soient transmises dans de bonnes conditions et à titre gratuit aux autorités organisatrices.

Enfin, eu égard au peu de précisions apportées quant aux modalités selon lesquelles les autorités organisatrices pourraient confier à une entreprise ferroviaire titulaire d'un contrat de service public tout ou partie des prestations en gare lorsque celles-ci sont majoritairement utilisées par des services conventionnés, l'Autorité a souligné les risques inhérents à la reconstitution, par ce biais, d'un schéma verticalement intégré et rappelé toute l'attention qu'elle porterait au projet de décret à venir sur ce sujet.

¹ Ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs (ordonnance dite « à six mois »), publiée au Journal officiel de la République française du 13 décembre 2018.

Le premier acte de la refonte tarifaire de l'accès à l'infrastructure ferroviaire



Depuis le premier avis rendu en 2011 sur la tarification des prestations minimales, l'Autorité a identifié à plusieurs reprises les carences du système tarifaire jusqu'alors retenues par SNCF Réseau et a proposé en conséquence des modifications. En 2015, après avoir constaté qu'un certain nombre des observations faites n'avaient toujours pas été suivies d'effet dans la tarification présentée pour l'horaire de service 2016, et non sans avoir à nouveau renouvelé ses réserves, l'Autorité a néanmoins souhaité faire bénéficier SNCF Réseau d'un délai propre à lui permettre de réviser l'ensemble de sa tarification : elle a fixé, en ce sens, une échéance contraignante pour l'horaire de service.

En dépit de ce délai de deux ans ainsi que de ses nombreuses recommandations, l'Autorité a été conduite à émettre un avis défavorable sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2018. Face à l'incapacité du gestionnaire d'infrastructure de présenter une tarification conforme aux demandes de l'Arafer, un décret, adopté le 7 septembre 2017, a finalement fixé par voie réglementaire la tarification pour l'horaire de service 2018, permettant ainsi à SNCF Réseau de s'affranchir de l'avis défavorable de l'Autorité.

Dans ce contexte, la validation par l'Autorité des tarifs des redevances d'infrastructure pour l'horaire de service 2019, dans son avis du 11 juin 2018⁴, a constitué une étape particulièrement importante dans ce long processus de refonte tarifaire. L'Arafer a en effet estimé dans son avis que la réforme proposée en la matière par le gestionnaire d'infrastructure marquait une avancée décisive, permettant d'assurer la mise en œuvre effective

⁴ Avis n° 2018-045 du 11 juin 2018 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019.

des révisions tarifaires à venir nécessaires pour répondre aux enjeux de l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs.

Le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2019 a ainsi prévu plusieurs évolutions significatives :

- une importante simplification de l'architecture de la tarification proposée par cette réforme (amélioration significative de la transparence, de la lisibilité et de la prévisibilité des tarifs pour l'ensemble des entreprises ferroviaires ; facilitation de la mise en œuvre des futures révisions tarifaires) ;
- une révision des redevances assises sur le coût directement imputable, marquant une avancée substantielle eu égard à la qualité du signal prix qui lui est désormais associée ;

- l'introduction de plusieurs changements notables s'agissant des majorations applicables aux activités voyageurs ;

- la mise en œuvre d'une tarification par classe de tonnage pour les services de transport de fret, en supprimant la redevance de réservation.

Par ailleurs, l'Autorité a constaté la publication, le 9 juin 2018, d'un décret⁵ intégrant certaines de ses préconisations⁶ et constituant le nouveau cadre réglementaire applicable en matière d'établissement par SNCF Réseau des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, rendant possible sa validation de la refonte tarifaire engagée par SNCF Réseau.



Le document de référence du réseau relatif à l'horaire de service 2019

SNCF Réseau a publié le 8 décembre 2017 une première version du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2019 puis, certains aspects techniques et contractuels nécessitant des modifications, une nouvelle version le 15 mars 2018.

L'Autorité a posé un regard particulièrement attentif sur ce document, l'horaire de service 2019 constituant une étape décisive pour permettre la réussite de l'ouverture à la concurrence du marché.

Par avis du 23 mai 2018⁷, l'Autorité a formulé un certain nombre de recommandations destinées à améliorer la qualité et la transparence du document et, parallèlement, identifié certains risques de discrimination non tarifaire dans l'accès au réseau et aux installations de service.

La fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, d'une part, des redevances relatives à l'accès aux installations de service ainsi qu'aux prestations qui y sont fournies, d'autre part, a quant à elle fait l'objet d'avis distincts.

⁵ Décret n° 2018-462 du 7 juin 2018 relatif aux redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferroviaire.

⁶ Avis n° 2018-010 du 19 février 2018 sur le 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 SNCF Réseau et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

⁷ Avis n° 2018-036 du 23 mai 2018 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019.

Retour sur l'audit relatif aux commandes et attributions de sillons

À l'occasion de plusieurs règlements de différend, l'Autorité a constaté des mauvaises pratiques dans les processus de commandes et d'allocation des sillons, tant de la part des candidats que de celle du gestionnaire d'infrastructure. En juillet 2014, l'Autorité a adopté un dispositif incitatif visant à réduire l'occurrence des modifications et suppressions opérées sur les sillons attribués « fermes » et améliorer leur anticipation⁸. 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'Autorité a pris deux décisions visant à le prolonger et le préciser⁹.

Cependant, devant les frustrations toujours vives exprimées par le secteur, il est apparu important de disposer de données permettant d'objectiver les comportements concernés et d'en comprendre les causes.



À cette fin, l'Autorité a fait réaliser une étude externe visant à analyser les pratiques de commandes de sillons des candidats. Il en ressort que le dispositif d'incitations réciproques présente l'intérêt de favoriser la mise en place de concertations et de plans d'actions spécifiques aux sillons entre tous les acteurs, les mécanismes incitatifs permettant des échanges fructueux en amélioration continue des méthodes (plans d'actions dits « kaizen sillons »). Il apparaît également que certains points nécessitaient d'être améliorés en vue d'accroître et de pérenniser les effets du système d'incitations réciproques :

- poser les fondements d'une meilleure traçabilité et garantir les apports des systèmes d'information de la chaîne capacitaire ;
- favoriser la compréhension des contraintes mutuelles et améliorer la communication directe entre candidats et horairistes via le PNTC (plateau national technico-commercial) ;
- rendre le modèle capacitaire plus agile afin de répondre aux différentes contraintes des demandeurs (différentes activités voyageurs et fret) ;
- maintenir le cap de l'élargissement de l'incitation réciproque à tous les sillons-jours attribués, y compris après facturation de l'acompte, jusqu'au jour « J » de circulation.

⁸ Décision n° 2014-015 du 15 juillet 2014 relative à l'attribution de sillons par le gestionnaire du réseau ferré national.

⁹ Décisions n° 2016-167 du 19 juillet 2016 et n° 2017-062 du 5 juillet 2017 relatives à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des capacités d'infrastructure.

La coordination de la gestion des situations de crise

À la différence d'une « situation perturbée », une « crise » ferroviaire se caractérise par des dégradations majeures des plans de transport, avec un fort degré d'incertitude quant au rétablissement de l'exploitation ferroviaire dans des délais rapides, et un risque d'impact élevé sur la clientèle (voyageurs et chargeurs) et/ou l'image du système ferroviaire.

À la suite de la saisine de l'EPIC de tête SNCF du 21 décembre 2017, l'Autorité a émis, le 19 février 2018, un avis motivé sur le document de référence relatif à la coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire (avis n° 2018-011 du 19 février 2018).



Le projet CDG Express

Le projet Charles-de-Gaulle Express (CDG Express) vise à réaliser une liaison ferroviaire entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (terminal 2) adaptée aux besoins des passagers aériens (en l'occurrence une liaison permettant de relier ces deux points en vingt minutes, à raison d'un train toutes les quinze minutes). Le service empruntera, sur 32 kilomètres, des infrastructures du réseau ferré national composées notamment d'une section nouvelle de 8 kilomètres entre Mitry-Mory et l'aéroport.

L'Autorité a été conduite à se prononcer en 2018, d'une part, sur le projet de décret relatif à cette liaison ferroviaire (avis n° 2018-001 du 8 janvier 2018), d'autre part, sur le montant de la participation de SNCF Réseau au financement du projet (avis n° 2018-059 du 23 juillet 2018).



La régulation de l'accès aux installations de service

L'accès aux installations de service et aux services qui y sont fournis, constitue un enjeu majeur en vue de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Tout au long de l'année 2018, l'Autorité s'est efforcée, dans le cadre de ses études ainsi que des travaux relatifs à ses avis sur les tarifs d'accès à ces installations, de poursuivre le développement d'une doctrine économique stabilisée, qui pourrait être mise en place d'ici la fin de l'année 2019.

Les gares

En 2018, l'Autorité a émis deux avis conformes relatifs à la tarification des prestations régulées fournies dans les gares :

- un premier avis favorable portant, pour l'horaire de service 2018, sur les redevances relatives aux prestations fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs, et notamment sur la redevance « quais » (la responsabilité patrimoniale de ces derniers étant logée au sein de SNCF Réseau) (avis n° 2018-004 du 22 janvier 2018) ; il est à noter que, dans le cadre de cet avis, l'Autorité s'est également prononcée sur la tarification des prestations de la nouvelle gare de Montpellier Sud de France, qui présente la particularité d'être intégralement gérée par SNCF Réseau ;
- un second avis, également favorable portant, pour les horaires de service 2018 et 2019, sur les redevances relatives aux prestations fournies par SNCF gares & Connexions dans les gares de voyageurs (avis n° 2018-057 du 9 juillet 2018) ; il est intéressant de souligner que l'Autorité n'a émis un avis que pour les deux premiers horaires de service 2018 et 2019, anticipant ainsi les changements structurels, annoncés pour 2020, relatifs à la nouvelle réforme du groupe public ferroviaire, et plus particulièrement le futur positionnement du gestionnaire des gares en tant que filiale de SNCF Réseau et non plus comme direction autonome de SNCF Mobilités.

Durant l'année 2018, les services de l'Autorité ont, par ailleurs, poursuivi leurs travaux de mise en œuvre d'un modèle économique normatif des gares, ce dernier visant, d'une part, à améliorer leurs capacités en matière d'évaluation des tarifs qui leur sont soumis, d'autre part, à disposer d'éléments de partage objectifs avec le gestionnaire des gares dans le cadre du dialogue de régulation.

Les installations de maintenance du matériel roulant et les stations de combustible

L'accès aux installations de maintenance du matériel roulant de SNCF Mobilités constitue un enjeu majeur dans le cadre de la prochaine ouverture à la concurrence. Soucieuse qu'une offre de référence pour leur accès soit proposée aux différentes entreprises ferroviaires, l'Autorité a engagé avec SNCF Mobilités dès la fin de l'année 2017 un dialogue constructif. Elle a finalement émis deux avis favorables sur les tarifs d'accès aux installations de maintenance proposés, l'un pour l'horaire de service 2016 (avis n° 2018-018 du 12 mars 2018), l'autre pour l'horaire de service 2017 (avis n° 2018-048 du 25 juin 2018). Parallèlement, cette validation a également permis à l'Autorité de clôturer la procédure en manquement ouverte en 2017, pour l'horaire de service 2016 (décision n° 2018-019 du 12 mars 2018). L'Autorité reste toutefois vigilante afin que la démarche de progrès initiée par SNCF Mobilités se poursuive de manière concrète.

En ce qui concerne l'accès aux installations de combustible de SNCF Mobilités, l'Autorité s'est également prononcée favorablement sur le projet de tarification des prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible, pour l'horaire de service 2019 (avis n° 2018-073 du 11 octobre 2018).

Les installations de service de SNCF Réseau

SNCF Réseau assure la gestion de certaines installations de service, en l'occurrence les voies de service (pour le triage des trains de marchandises notamment) ainsi que les terminaux de marchandises (comprenant les cours de marchandises et les chantiers de transport combiné).

Dans son avis n° 2018-014 du 5 mars 2018, l'Autorité a validé les tarifs proposés par SNCF Réseau, relatifs à l'accès régulé aux voies de service pour l'horaire de service 2019 (hormis une demande d'exclusion de certains coûts liés à la gestion des circulations sur certains sites pour

lesquels les justifications étaient insuffisantes et certaines prestations spécifiques telles que le tri à la gravité et l'usage des voies par les convois exceptionnels). S'agissant des prestations relatives au tri à la gravité des wagons de marchandises, les efforts mis en œuvre par SNCF Réseau en vue d'une meilleure justification des tarifs, à la suite des avis défavorables émis par l'Autorité pour les horaires de service 2018 et 2019, se sont finalement traduits par un nouvel avis favorable de la part de l'Autorité pour ces deux horaires (avis n° 2018-087 et 2018-088 du 6 décembre 2018).

En ce qui concerne les terminaux de marchandises, l'Autorité s'est prononcée favorablement sur la nouvelle version des tarifs d'utilisation des terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2018 (avis n° 2018-081 du 22 novembre 2018), après un premier avis défavorable émis en 2017.



Une visite de terrain : Le site de triage de trains de marchandises de Gevrey

Soucieux de relier l'action de régulation à la connaissance des problématiques opérationnelles, le collège et les services de l'Autorité réalisent régulièrement des visites de terrain. Ainsi, en 2018, ont pu être organisés différents déplacements dans des centres de maintenance de matériel roulant ou encore un centre de formation des agents de sûreté de la SNCF.

C'est également dans ce cadre que s'est inscrite la visite de l'un des principaux sites de triage de trains de marchandises français, situé à Gevrey. Dans la perspective des travaux d'instruction relatifs aux aspects non tarifaires et tarifaires de l'accès aux voies de service de SNCF Réseau, les services ont ainsi pu approfondir leur compréhension opérationnelle d'un site important de voies de service, aborder avec les équipes locales le sujet de la gouvernance des sites et des relations entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires de fret, avoir une vision de l'état du site, de son occupation et visualiser les modalités de gestion des circulations.





Les obligations en matière de séparation comptable

Afin d'éviter les risques de discrimination, de subventions croisées ou de distorsion de concurrence, le code des transports impose une séparation comptable entre les activités des opérateurs ferroviaires verticalement intégrés (gestion d'installations de service et exploitation de services de transport) et entre les différentes activités relatives à la fourniture de transport. Il prévoit que l'Arafer approuve les règles de séparation comptable établies par ces opérateurs, après avis de l'Autorité de la concurrence.

Ces obligations de séparation comptable s'imposent en particulier à SNCF Mobilités, opérateur historique dominant, réalisant à la fois des opérations de transport de voyageurs, dont des activités conventionnées comme TER et TET (trains d'équilibre du territoire), de transport de marchandises et de gestion d'installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, stations de combustible).

Le contrôle de la séparation comptable des activités ferroviaires

En janvier 2019, l'Arafer a approuvé les règles de séparation comptable de SNCF Mobilités (décision n° 2019-003 du 31 janvier 2019), après l'avis favorable de l'Autorité de la concurrence le 23 janvier 2019.

Cette décision met un terme aux échanges engagés avec SNCF Mobilités depuis plusieurs années. En effet, à la suite de son refus d'approuver les règles de séparation comptable de Fret SNCF le 22 avril 2015, l'Arafer avait demandé à l'opérateur SNCF, devenu SNCF Mobilités, de lui soumettre de nouvelles règles de séparation comptable prenant en compte la nouvelle organisation du groupe public ferroviaire du fait de la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014 et les nouvelles obligations du code des transports pour l'activité de gestion d'installations de service. Après une première décision de refus d'approbation des règles de séparation comptable en décembre 2016, l'Autorité avait précisé en septembre 2017 le cadre juridique applicable aux obligations en matière de séparation comptable (décision homologuée par la ministre chargée des transports en décembre 2017). SNCF Mobilités avait ensuite saisi l'Autorité d'un document de règles de séparation comptable en octobre 2018.

Cette décision d'approbation des règles de séparation comptable du 31 janvier 2019 a constitué une avancée essentielle dans le contexte d'ouverture à la concurrence des activités de

transport ferroviaire de voyageurs. L'adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a en effet lancé le processus d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France, avec des échéances définies, et prévoit également de faire évoluer SNCF Mobilités, qui deviendra une société anonyme au 1^{er} janvier 2020 et dont l'activité de gestion de gares de voyageurs sera transférée à SNCF Réseau, en tant que filiale. Pour autant, SNCF Mobilités demeurera un opérateur verticalement intégré dominant et multi-activités, présent à la fois sur les marchés du transport ferroviaire de voyageurs conventionné et librement organisé et du transport de marchandises, ainsi que sur ceux des centres d'entretien et stations de combustible. Ses obligations de séparation comptable perdureront donc.

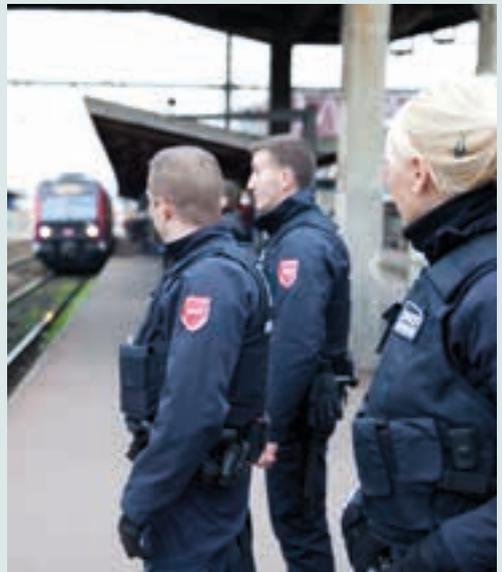
L'établissement par SNCF Mobilités de comptes séparés conformes au document de séparation comptable approuvé par le régulateur permettra en particulier de :

- vérifier que les nouveaux entrants bénéficient, pour l'accès aux installations de service, des mêmes tarifs que ceux appliqués par SNCF Mobilités, lorsqu'elle réalise des prestations identiques pour les besoins de ses propres activités de transport ferroviaire ;
- garantir une correcte traçabilité des fonds publics versés dans le cadre des conventions de service public et une absence de subventions croisées entre les activités en monopole et celles en concurrence.

Ces règles s'appliquent aux comptes séparés des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018. Les comptes séparés pour l'exercice 2018 conformes aux règles de séparation comptable devraient être transmis à l'Autorité, accompagnés d'une attestation de conformité établie par un auditeur externe, au plus tard le 30 juin 2019.

La régulation des tarifs de prestations de sûreté

L'Autorité est chargée d'approuver les tarifs des prestations de sûreté commercialisées par la Suge¹⁰. Le 3 mai 2018, l'EPIC de tête SNCF a saisi l'Autorité du document de référence de sûreté (DRS) pour l'horaire de service 2019, pour avis conforme sur les tarifs des prestations de sûreté. À l'instar des tarifs portant sur l'horaire de service 2018, les travaux d'instruction ont porté sur le niveau des charges de personnel et les coûts d'investissement liés à l'équipement des agents de sûreté (armement notamment). À la suite de ces travaux, l'Autorité a été en mesure d'émettre un avis favorable à hauteur de 84,69 euros par heure de prestation de sûreté (avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018).



¹⁰ Suge (Surveillance générale) : service interne de sécurité SNCF ayant pour mission de protéger, assister et sécuriser les voyageurs, le personnel et les biens sur l'ensemble du réseau ferré.

Avis relatifs à l'équilibre financier de SNCF Réseau



L'Autorité exerce, depuis la réforme ferroviaire d'août 2014, une mission de contrôle de la trajectoire financière de SNCF Réseau. Cette mission s'exerce principalement dans le cadre des avis qu'elle est amenée à rendre sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau (et de ses actualisations), sur le rapport annuel relatif à la mise en œuvre de ce contrat, sur le projet de budget annuel de SNCF Réseau ainsi que sur tous les projets d'investissements supérieurs à 200 millions d'euros.

À ce titre, il convient de rappeler que SNCF Réseau est soumis au respect de la « règle d'or » votée par le législateur, qui lui impose de ne pas s'endetter pour financer de nouveaux projets au-delà d'un ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle fixé à 18.

L'Arafer a rendu en 2018 deux avis relatifs à la trajectoire financière de SNCF Réseau, qui l'ont conduite à poser les mêmes constats ainsi que les mêmes recommandations que ceux émis lors de son

avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau conclu en avril 2017 (en l'occurrence l'avis n° 2017-036 du 29 mars 2017).

Avis relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2017 du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

Conformément aux dispositions du code des transports, SNCF Réseau est tenu de rendre compte annuellement, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau.

Dans son avis n° 2018-035 du 14 mai 2018, l'Autorité a livré une analyse du rapport financier portant sur 2017, première année de mise en œuvre du contrat de performance 2017-2026 conclu le 20 avril 2017. Elle a estimé que ce bilan, très succinct, illustre les limites inhérentes au contrat de performance et les lacunes des indicateurs de suivi actuellement disponibles.

Avis sur le projet de budget pour 2019 de SNCF Réseau

En novembre 2018, l'Arafer a rendu son avis relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour 2019 (avis n° 2018-080 du 22 novembre 2018), près de quatre mois après l'adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Dans cet avis, l'Autorité a ainsi constaté que le projet de budget qui lui était soumis abandonnait toute référence au contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Il se référait désormais aux éléments relatifs au « pacte ferroviaire », ces derniers résultant des échanges entre les différentes parties et des déclarations publiques faites dans le cadre de la réforme ferroviaire et ayant abouti à des modifications des trajectoires financières arrêtées dans le contrat de performance. L'Autorité, après avoir relevé que ces nouvelles trajectoires n'avaient fait l'objet d'aucune validation formelle, a pris acte du fait que le « pacte ferroviaire » intègre des modifications aux trajectoires du contrat de performance allant dans le sens de ses recommandations précédentes et qui doivent permettre d'améliorer les équilibres financiers du gestionnaire d'infrastructure. Néanmoins, les modifications de trajectoires un an seulement après la signature d'un contrat décennal posent question sur le fond comme sur la forme.

Une refonte complète du contrat de performance s'impose

Dans ces deux avis, l'Autorité a appelé à la préparation d'un nouveau contrat de performance afin de le transformer en un véritable outil incitatif. Dans son dernier avis, le régulateur a recommandé de procéder à une refonte complète du contrat de performance afin de mettre en cohérence l'ensemble des trajectoires techniques et financières, cette refonte devant respecter un processus impliquant l'État, pour la fixation des objectifs stratégiques et les engagements de financements, SNCF Réseau, pour la définition des trajectoires techniques et financières, et les différents acteurs et parties prenantes, pour notamment la réalisation d'audits et de contre-expertises.



Dans son dernier avis, le régulateur a recommandé de procéder à une refonte complète du contrat de performance afin de mettre en cohérence l'ensemble des trajectoires techniques et financières.



03 La régulation du marché libéralisé du transport par autocar

Signe du dynamisme du secteur, les opérateurs d'autocars ont déclaré un nombre croissant de liaisons de services librement organisés de moins de 100 kilomètres. L'Arafer en a enregistré 293 en 2018. En revanche, les autorités organisatrices de transport, notamment les régions, ont moins saisi l'Autorité à ce sujet pour interdire ou limiter un service. L'Autorité a rendu 21 avis en 2018, tous défavorables à l'interdiction ou à la limitation, à l'exception d'un, portant sur une liaison entre Grenoble et Huez.

L'année 2018 a vu une mise à jour importante du registre des gares routières qui a évolué en périmètre et en contenu afin d'apporter les informations nécessaires aux opérateurs. L'Autorité a accompagné les exploitants de gares routières dans l'élaboration de règles d'accès conformes à ses décisions. Elle a notamment guidé les exploitants dans la mise en place de procédures d'allocation de capacité et de tarifs objectifs fidèles aux principes d'objectivité et de non-discrimination.



Chiffres clés du marché en 2018

3 et **10**
opérateurs
d'envergure
nationale

opérateurs
régionaux

328 villes
desservies
(+ 2,7% sur un an)
(y compris dessertes saisonnières)

2 084 liaisons
commercialisées
(+ 25% sur un an)
(y compris liaisons saisonnières)

115 millions
de kilomètres
parcourus
par les autocars
(+ 16% sur un an)

843 départs
quotidiens
en moyenne
(+ 18% sur un an)

8,9 millions
de passagers
transportés
(+ 26% sur un an)

2,7 milliards de
kilomètres
parcourus par les
passagers
(+ 19% sur un an)

Chiffre d'affaires :
130,4 M€ HT
(+ 24% sur un an)

Recette moyenne par passager :
14,6 € HT
pour un trajet moyen
de 299 kilomètres
(- 5% sur un an)

Recette moyenne par passager aux 100 kilomètres :

4,9 € HT
(+ 4% sur un an)

2 563 ETP
(équivalent temps plein)
fin 2018
(soit 220 emplois créés en un an)

Les missions de l'Autorité

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le marché

du transport régulier interurbain par autocar, toute entreprise de transport routier de voyageurs pouvant dorénavant commercialiser des services réguliers interurbains.

Dans ce cadre, depuis fin 2015, l'Autorité assure la régulation des liaisons inférieures à 100 kilomètres. Dès lors qu'elle est saisie par une autorité organisatrice de transport (AOT) souhaitant limiter ou interdire l'ouverture d'une liaison régulière interurbaine par autocar de moins de 100 kilomètres, elle analyse l'impact de ce nouveau service sur l'équilibre économique des

services de transport conventionnés existants et formule un avis juridique contraignant.

La loi confie également à l'Autorité une mission générale d'observation du marché. Elle est ainsi tenue d'établir chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes et, dans ce cadre, recueille toutes les données utiles, procède à des expertises et mène des études.

Enfin, l'Autorité veille au respect de conditions d'accès transparentes, objectives et équitables aux gares routières et, le cas échéant, règle les différends entre les opérateurs de transport et les exploitants de ces aménagements.

Un marché en pleine expansion

L'Autorité a publié en 2018 la quatrième édition de son rapport annuel consacré au marché du transport interurbain de voyageurs par autocar librement organisé ainsi qu'aux gares routières.

À la lecture de ce dernier, il apparaît que l'offre de transport routier librement organisé a poursuivi son développement tout au long de l'année 2018. Structurée principalement par les trois opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale (en l'occurrence Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus), elle a continué de s'étoffer avec un réseau de villes desservies grandissant et un nombre de liaisons commercialisées en forte croissance :

- 328 villes françaises desservies par les services librement organisés (SLO) pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2018 (+9 % par rapport à 2017) ;
- 2084 liaisons commercialisées en 2018 (+25 % par rapport à 2017).

Si le maillage territorial des SLO s'est densifié, leur fréquentation s'est également considérablement accrue, avec près de 9 millions de voyageurs transportés en 2018, soit une hausse de 26 % par rapport à l'année précédente (1,8 million de passagers supplémentaires).

Concernant la qualité de service, le taux d'annulation est resté faible (0,6 %) tandis que 88 % des 308 000 autocars ayant effectivement circulé sont arrivés à leur terminus à l'heure ou avec un retard de moins de 15 minutes.

Quant aux résultats économiques du secteur, ils ont progressé. Signe de maturité du marché, la progression des résultats économiques des opérateurs SLO s'est poursuivie en 2018, à un rythme toutefois moins soutenu que les années précédentes. La recette moyenne aux 100 kilomètres a atteint 4,90 HT euros par passager



et 114 HT euros par autocar en 2018 (contre respectivement 4,70 HT euros et 106 HT euros en 2017), soit des taux de croissance respectifs de 4 % et 7 % sur un an.

Au 31 décembre 2018, le secteur employait (emplois directs et en sous-traitance) 2 563 ETP (équivalent temps plein) contre 2 343 fin 2017, permettant la création de 220 ETP sur un an (+ 9,4 %), contre 260 en 2017 et 450 en 2016.

Les hausses conjuguées de la fréquentation et de la recette par passager ont permis à l'ensemble des opérateurs de dégager en 2018 un chiffre d'affaires de 130,4 millions d'euros pour les trajets réalisés en France, en hausse de 24 % sur un an, soit une hausse relativement proche de celle observée en 2017 (+ 26 %). Cette croissance s'explique en partie par la poursuite du développement des dessertes aéroportuaires, déjà très marqué en 2017.



La régulation des liaisons de moins de 100 kilomètres

En 2018, 293 liaisons de services librement organisés sur une distance de 100 kilomètres ou moins ont été déclarés à l'Arafer, contre 198 l'année précédente. À l'instar des années précédentes, l'ensemble des régions métropolitaines, à l'exception de la Corse, ont été concernées.

Bien que le nombre de services déclarés ait fortement augmenté (+ 48 %), le taux de saisine de l'Autorité par les autorités organisatrices de transport (AOT) a continué à décroître, accentuant ainsi le mouvement amorcé en 2017 : ces dernières n'ont ainsi concerné plus que 8 % des déclarations effectuées en 2018, contre 41 % en 2016 et 16 % en 2017.

Dans ce contexte, le nombre d'avis rendus par l'Arafer a également poursuivi sa baisse, s'établissant à 21 en 2018 contre 32 en 2017 et 78 en 2016.

Tous les avis rendus en 2018 ont été défavorables au projet d'interdiction ou de limitation formé par l'AOT saisissante, à l'exception d'un seul avis, favorable à la limitation d'un service déclaré sur la liaison entre Grenoble et Huez.

Enfin, par quatre décisions des 16 février et 22 octobre 2018, le Conseil d'État a rejeté les requêtes de la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) et du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), confirmant ainsi les avis défavorables n° 2017-019, 2017-041, 2017-075, 2017-076 et 2017-077 rendus par l'Arafer sur les projets d'interdiction de services déclarés sur des liaisons entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le Conseil d'État a notamment jugé qu'il n'appartenait pas à l'Autorité de vérifier que le service déclaré respectait la réglementation relative à la circulation et au stationnement des autocars.

	Année 2016	Année 2017	Année 2018
Nombre de déclarations	171	198 ¹	293
Dont nombre de déclarations objet d'une saisine	70	32	23
Nombre d'avis	78	32	21
Nombre d'avis défavorables	58	19	20
Nombre d'avis favorables sous réserve	4	10	1
Nombre d'avis favorables	16	3	0

¹ La différence avec les 200 déclarations comptabilisées par les rapports publiés en 2018 (rapport d'activité 2017 et rapport marché autocar et gares routières 2017) est due à l'identification de deux déclarations concernant des services conventionnés (déclarations n°2017-046 et 2017-098).

Le dispositif de régulation des gares routières

Mise à jour du registre public des gares routières et collecte de données

Depuis le 1^{er} mai 2016, en application des dispositions de l'article L. 3114-10 du code des transports, l'Autorité assure la tenue d'un registre public des gares routières et des aménagements de transport routier.

Ce registre a pour objet principal d'informer les opérateurs de transport interurbain par autocar de la situation et des caractéristiques des aménagements de transport routier susceptibles de les accueillir. Dans ce cadre, l'Autorité s'attache à obtenir l'inscription de tous les aménagements auxquels peuvent accéder les opérateurs de services librement organisés. En outre, elle s'assure de la cohérence des informations communiquées et veille à leur mise à jour.

En 2018, après l'envoi de plusieurs dizaines de courriers de relance et l'ouverture de procédures en manquement à l'encontre de quatre exploitants supposés (la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, Morlaix Communauté, la métropole du Grand Nancy et le département de la Loire)², 29 nouveaux aménagements routiers ont été inscrits au registre, portant le nombre total de ces derniers à 244 au 31 décembre 2018.

À la suite d'une consultation publique organisée durant le dernier trimestre 2017, l'Autorité a décidé, par la décision n° 2017-125 du 4 décembre 2017, de faire évoluer le périmètre et le contenu du registre afin de lui permettre de mieux remplir ses objectifs, laissant aux exploitants des aménagements routiers inscrits jusqu'au 4 février 2018 pour renseigner ces informations. À cette date, 55 des 215 aménagements déclarés au registre étaient effectivement à jour des informations néces-

saires, soit 26 %. Au 31 décembre 2018, grâce à l'accompagnement des exploitants par les services de l'Autorité, ce taux de conformité a été porté à 70 %, 170 des 244 aménagements déclarés étant alors à jour des informations demandées dans ladite décision.

L'Autorité a également mis en œuvre, par la décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017, une collecte annuelle de données auprès des exploitants de gares routières, attendues au plus tard le 30 juin de chaque année, visant à recueillir des informations portant sur les caractéristiques des aménagements, sur leur gestion financière, sur les investissements dont ils font l'objet le cas échéant ainsi que sur leur fréquentation. Au 30 juin 2018, 31 des 225 aménagements déclarés au registre étaient à jour de la collecte d'informations pour les années 2010 à 2017, soit environ 14 % des aménagements déclarés. Au 31 décembre 2018, les informations attendues ont été transmises pour 119 des 244 aménagements déclarés, soit quasiment un aménagement sur deux.



Le contrôle du respect du cadre de régulation des aménagements de transport routier

En application du code des transports, afin de favoriser l'exercice d'une concurrence effective, au bénéfice des usagers des services de transport, l'Arafer vérifie que les opérateurs bénéficient de conditions d'accès aux aménagements routiers transparentes, objectives et non-discriminatoires. A cet effet, conformément au 5° de l'article L. 3114-12 du code des transports, l'Autorité a précisé par la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017, les prescriptions applicables aux aménagements pour l'élaboration et la mise en œuvre des règles d'accès prévues à l'article L. 3114-6 du code des transports. Cette décision s'inscrit dans le prolongement de celle adoptée le 15 juin 2016 relative à la structure-type des règles d'accès à ces aménagements.

² Procédures clôturées en septembre 2018, les exploitants concernés ayant finalement inscrit au registre leurs aménagements respectifs.

Dans la continuité des travaux initiés en 2017, l'Arafer a accompagné en 2018 les exploitants de gares routières dans l'élaboration de règles d'accès conformes à ces décisions. Elle a veillé en particulier à ce que, le cas échéant, la procédure d'allocation des capacités permette une affectation non-discriminatoire des emplacements disponibles dans les gares saturées. Elle a également guidé les exploitants dans la construction de tarifs conformes aux principes d'objectivité et de non-discrimination.

Des courriers de relance pour défaut de notification de règles d'accès dans les délais prévus ont été adressés à 31 exploitants au cours de l'année 2018. L'Autorité a également instruit des procédures en manquement à l'encontre de la ville de Paris et de la régie communautaire des parcs de stationnement de Bordeaux pour défaut de notification de règles d'accès à la gare routière de Bercy Seine à Paris et à celle du Château Descas à Bordeaux³. Ces différents démarches ont conduit, dans une grande majorité des cas, à la notification de règles d'accès conformes.

Par ailleurs, dans le cadre d'une étude sur la saturation des aménagements de transport routier, les gares routières de Grenoble et de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ainsi que le terminal Jules Verne à La Défense ont été visités par les services de l'Autorité en 2018. Sur la base des constats effectués, des propositions d'amélioration ont été formulées, notamment en ce qui concerne les règles d'accès aux aménagements concernés.



Enfin, ayant constaté que les modalités d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé ne sont ni transparentes, ni objectives et qu'elles portent des risques de discrimination susceptibles de nuire à l'exercice d'une concurrence effective entre les opérateurs de transport par autocar, l'Autorité a ouvert une procédure en manquement à l'encontre de la SAGEB le 15 novembre 2018. Par sa décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019, l'Autorité a ainsi mis la SAGEB en demeure de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par le code des transports et les décisions relatives aux règles d'accès.

L'action du régulateur confortée par les décisions du Conseil d'État et de la Cour d'appel de Paris

Fin 2017, la SAGEB, exploitant du pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé, a formé un recours gracieux contre la décision de l'Autorité n° 2017-116 du 4 octobre 2017, relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier. Elle soutenait notamment que l'article 20 de cette décision, qui prévoit que « la redevance acquittée par tout transporteur utilisant un aménagement relevant du service public est plafonnée au coût du service rendu, en ce compris la rémunération des capitaux », était illégal. En février 2018, l'Autorité a rejeté ce recours gracieux. La SAGEB a alors formé, en avril 2018, un recours devant le Conseil d'État, demandant l'annulation de cette disposition.

Par une décision du 30 janvier 2019, le Conseil d'État a rejeté ce recours et a jugé qu'en prévoyant le plafonnement de la redevance acquittée par les transporteurs au coût du service rendu, l'Autorité a exercé la compétence qu'elle détient de définir les règles encadrant la fixation de ces redevances et n'a méconnu aucune règle, ni aucun principe dont il résulterait que celles-ci devraient être calculées en prenant en compte la valeur économique de ces services pour l'utilisateur. Le Conseil d'État a par ailleurs jugé qu'en faisant le choix d'imposer une telle règle tarifaire, l'Arafer n'avait commis aucune erreur manifeste d'appréciation, celle-ci ayant notamment estimé que cette règle était appropriée dans le contexte de la récente ouverture à la concurrence des services de transport public régulier interurbain de voyageurs par autocar.

Par ailleurs, l'année 2018 a vu l'épilogue de la demande de règlement de différend introduite en janvier 2017 par la société Frethelle au sujet des règles d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Par une décision du 11 octobre 2018, la Cour d'appel de Paris a confirmé les modalités fixées par l'Arafer dans sa décision n° 2017-117 pour régler ce différend. En particulier, la Cour d'appel a confirmé le raisonnement de l'Arafer, jugeant que la méthode de calcul employée par la SAGEB pour fixer son tarif d'accès n'était pas établie à partir de critères objectifs et rationnels, dans la mesure où elle conduisait à faire supporter à l'utilisateur le coût correspondant à la totalité des quais disponibles sur le pôle multimodal, alors que seule une partie d'entre eux était utilisée. C'est donc à juste titre que l'Autorité a corrigé à la baisse le tarif d'accès à cette installation.

³ Procédures clôturées en septembre 2018, les exploitants concernés ayant finalement notifié à l'Autorité les règles d'accès à leurs aménagements respectifs.



04 Le contrôle des concessions autoroutières

L'Arafer assure la régulation et le contrôle du secteur autoroutier. En 2018 elle s'est prononcée sur un projet d'avenant au contrat de concession de la société ATMB visant à compenser une hausse de la redevance domaniale. L'Autorité a estimé que la théorie du fait du prince, sur laquelle l'État s'appuyait pour justifier une compensation intégrale, ne pouvait s'appliquer dans ce cas.

L'Autorité veille aussi à l'exercice d'une concurrence effective et loyale par les sociétés concessionnaires d'autoroutes lors de la passation de leurs marchés et contrats. En 2018, elle a notamment été saisie de six projets de contrats pour des aires de services. Cinq ont donné lieu à des avis favorables avec des recommandations sur la transparence des procédures, la modération tarifaire ou encore l'effectivité des engagements des titulaires pressentis. L'Autorité a émis un avis défavorable pour l'aire de Mâcon-la-Salle, au regard de la méthode de notation du critère de modération tarifaire.



Chiffres clés du marché en 2017

9 114
kilomètres
d'autoroutes concédées¹

TRAFIC

véhicules légers (VL) :
80,7 milliards de
véhicules.
kilomètres
(+ 1,5% sur un an)¹

poids-lourds (PL) :
13,8 milliards de
véhicules.
kilomètres
(+ 4,7% sur un an)¹

tous véhicules confondus :
94,5 milliards de
véhicules.
kilomètres
(+ 1,9% sur un an)¹

17
concessionnaires²

Intensité kilométrique journalière :
plus de
28 000

véhicules.kilomètres parcourus par kilomètre
de réseau³

Chiffre d'affaires :
10,1 milliards d'euros
(+ 3,4% sur un an)⁴

Évolution moyenne des tarifs
de péage :

+0,9%
(VL = + 0,9% ; PL = + 1,0%)⁵

Charges d'exploitation :
2,9 milliards d'euros
(+0,4% sur un an)⁴

EBITDA :
7,3 milliards d'euros
(+4,6% sur un an)⁴

Marge d'EBITDA :
72,8%⁴

Flux de trésorerie liés à l'activité :
4,5 milliards d'euros
(+1,0% sur un an)⁴

Versement de dividendes :
1,7 milliard d'euros
(-63,5% sur un an)⁴

Dépenses d'investissement :
1,3 milliards d'euros
(+4,1% sur un an)⁴

Endettement net :
29,5 milliards d'euros
(-4,9% sur un an)⁴

¹ Source ASFA.

² Compte-tenu du faible niveau d'avancement de l'exécution de la concession de l'autoroute A355 ou « autoroute de contournement ouest de Strasbourg », dont le contrat de concession a été approuvé par le décret n° 2016-72 du 29 janvier 2016, la société Arcos n'a pas été intégrée dans la présentation des résultats financiers.

³ Calcul Arafer d'après données ASFA

⁴ Source : synthèse des comptes des SCA d'après les études financières transmises par les SCA et les comptes consolidés des groupes auxquels elles appartiennent.

⁵ Source : synthèse des comptes des SCA d'après les données de trafic de l'ASFA et les données tarifaires de la DIGITM.

Les missions de l'Autorité



La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a étendu, à compter du 1^{er} février 2016, le champ d'intervention de l'Autorité au secteur autoroutier concédé, lui confiant, d'une part, le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires, d'autre part, le suivi économique des concessions.

Ainsi, l'Autorité veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ainsi que des contrats d'exploitation des installations annexes à caractère commercial (stations de distribution de carburants, restaurants, boutiques, etc.). Dans ce cadre, si elle décèle des irrégularités dans la conduite des procédures de passation, elle est habilitée à engager des recours contre les projets de marchés qui lui ont été soumis. De surcroît, elle est chargée de rendre un avis conforme sur la composition des commissions des marchés des concessionnaires. Sur la base des rapports établis par ces dernières ainsi que des informations collectées auprès des SCA, elle élabore un rapport annuel sur leurs marchés de travaux, fournitures et services et sur leurs contrats d'exploitation.

Parallèlement, l'Autorité est consultée sur tout nouveau projet de contrat de concession entre l'État et une société d'autoroute ainsi que sur tout projet d'avenant à un contrat de concession dès lors qu'il a une incidence sur les tarifs des péages ou sur la durée de la concession. Elle assure également un suivi annuel des performances financières des sociétés concessionnaires (publication annuelle d'une synthèse de leurs comptes) et du taux de rentabilité interne de chaque concession. Enfin, elle publie tous les cinq ans un rapport sur l'économie générale des contrats de concession.

Le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes



L'Arafer a publié début juillet 2018 son rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) au cours de l'exercice 2017.

Si l'exercice 2016 constituait une année de transition avec deux dispositifs juridiques distincts, pour l'exercice 2017, le régime juridique applicable aux sociétés concessionnaires s'est stabilisé et n'a plus été modifié s'agissant des règles de passation de leurs marchés ou de la composition et de la définition des règles internes de leur commission des marchés (pour les neuf sociétés soumises à cette obligation).

Sous réserve des ajustements de périmètre dus à la définition des besoins de la concession qui fait toujours l'objet d'interprétations divergentes, l'Autorité a constaté que la majorité (64 %) des achats (en montant) des sociétés concessionnaires a fait l'objet d'une procédure transparente et objective de mise en concurrence au bénéfice de l'ensemble des opérateurs économiques.

Pour l'exercice 2017, à l'instar de ce qui a été observé dans le secteur des travaux publics et le sous-secteur des travaux routiers, les trois principaux groupes de travaux publics (Bouygues, Eiffage et Vinci) ont été majoritairement attributaires des marchés des sociétés concessionnaires (75 % en nombre et 54 % en valeur). Dans le secteur des

travaux sur le réseau autoroutier concédé, comme dans le secteur des travaux publics et le sous-secteur des travaux routiers, l'Autorité a constaté ainsi la prépondérance d'opérateurs appartenant à un nombre réduit de groupes.

S'agissant des parts de marchés obtenues par chacun de ces groupes au sein des différentes sociétés concessionnaires, l'Autorité a pu faire état de situations hétérogènes selon les groupes, voire selon la société considérée.

Ainsi, 51 % du montant cumulé des marchés de travaux a été attribué par les sociétés ASF, Cofiroute et ESCOTA à des entreprises liées, soit un taux supérieur à la part globale obtenue par les entreprises de ce groupe dans le secteur (30 %) alors que la part de marché attribuée par les sociétés APRR et AREA à des entreprises liées (13 %) a été équivalente au taux obtenu par les entreprises de ce groupe pour l'ensemble du secteur (12 %).

Ces taux, qui masquent des différences selon les groupes considérés et les types de travaux considérés, doivent cependant être relativisés. Pour en apprécier leur portée sur le plan économique, l'Autorité devra engager une étude de leurs attributions en procédant à une segmentation des marchés en groupes homogènes sur le plan technique et économique.

L'avis de l'Autorité sur le projet d'avenant à la convention de concession passée entre l'État et la société ATMB

L'Autorité veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. À cet égard, elle est consultée, en application de l'article L. 122-8 du code de la voirie routière, « sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation ».



Dans ce cadre, le 23 avril 2018, les ministres chargés de la voirie routière nationale et de l'économie ont saisi l'Autorité d'un projet d'avenant à la convention de concession passée entre l'État et la société ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc). Ce projet d'avenant avait pour objet d'instaurer, pour la période 2019-2023, une majoration annuelle de 0,31 % de l'évolution des tarifs de péage en vue de compenser intégralement, pour le passé et les années restant à courir de la concession, la charge nouvelle résultant pour la société ATMB de la modification apportée par le décret n° 2013-436 du 28 mai 2013 à la formule de calcul de la redevance

domaniale, estimée à 1,5 million d'euros actualisés par an (hors impact sur la fiscalité).

Les ministres se fondaient sur l'application de la théorie du fait du prince pour justifier la compensation intégrale de la hausse de la redevance domaniale au bénéfice de la société concessionnaire.

Or, trois conditions cumulatives sont posées par le juge pour reconnaître l'existence d'un fait du prince et l'ouverture d'un droit à indemnisation du cocontractant. L'acte administratif doit d'abord être imputable à l'administration contractante.



Il doit ensuite être imprévisible au moment de la conclusion du contrat. Enfin, l'obtention par le cocontractant d'une compensation intégrale du préjudice subi ne peut être envisagée que si l'acte administratif a modifié l'équilibre du contrat, causant au cocontractant un préjudice anormal et spécial.

Au regard des éléments qui lui ont été soumis dans le cadre de la saisine, l'Autorité a estimé que deux de ces trois conditions ne pouvaient être regardées en l'espèce comme satisfaites et que, dès lors, les conditions justifiant que la société ATMB puisse être intégralement compensée, sur le fondement de la théorie du fait prince, de la hausse de la redevance domaniale résultant du décret du 28 mai 2013 n'étaient pas réunies. Elle a ainsi relevé que :

- l'évolution du montant de la redevance domaniale autoroutière n'était pas imprévisible au moment de la signature du contrat de concession avec la société ATMB ;
- la hausse de la redevance domaniale résultant du décret du 28 mai 2013 ne pouvait être regardée, au vu des seuls éléments communiqués, comme ayant modifié l'équilibre du contrat de concession de la société ATMB dans des proportions telles qu'elle aurait subi de ce fait un préjudice de nature à lui ouvrir droit à indemnisation sur le fondement de la théorie du fait du prince.

Toutefois, par décret du 26 octobre 2018, l'avenant au contrat de concession d'ATMB a été approuvé. L'Autorité ne dispose pas d'éléments permettant de l'éclairer sur l'analyse retenue afin de justifier cette décision.



Retour sur le plan d'investissement autoroutier



Le 28 août 2018, les avenants aux contrats de Sanef, SAPN et Cofiroute mettant en œuvre le plan d'investissement autoroutier (PIA) étaient approuvés par décret. Le 6 novembre, cela concernait des avenants aux contrats d'APRR, AREA, ASF et ESCOTA, plus d'un an après que l'Arafer ait rendu ses avis sur les projets d'avenants initiaux.

À l'origine, le PIA représentait environ 800 millions d'euros de travaux, correspondant à 57 opérations, relevant de la création ou de l'aménagement d'échangeurs et de diffuseurs autoroutiers pour près de 500 millions d'euros, et de l'amélioration de l'insertion environnementale (murs anti-bruit, passages à faune, etc.) pour près de 250 millions d'euros. Toutes les SCA historiques étaient concernées.

Chargée de rendre des avis sur tout projet de contrat modifiant un contrat de concession d'autoroute dès lors qu'il a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée du contrat de concession, l'Arafer a été saisie des projets d'avenants, sur lesquels elle a

rendu des avis assez critiques.

En premier lieu, l'Autorité a estimé que huit opérations relevaient d'obligations contractuelles préexistantes et ne pouvaient donner lieu à compensation par une hausse supplémentaire des tarifs de péage. L'analyse des avenants définitifs montre que l'Autorité a été entendue sur ce point.

En second lieu, l'Autorité s'est intéressée à la nécessité et à l'utilité, pour la concession, des opérations envisagées : elle a préconisé de s'assurer de l'existence d'un lien étroit entre les opérations envisagées et l'objet de la concession et appelé à vérifier précisément que les effets des opérations seraient d'améliorer les conditions d'exploitation de l'autoroute. Elle a ainsi estimé que l'utilité de vingt opérations n'était pas établie. L'analyse des avenants définitifs montre toutefois que seules les opérations les plus modestes en valeur ont été retirées du plan. En revanche, l'encadrement contractuel des programmes de réalisation de places de covoiturage a été renforcé dans les avenants définitifs.



À la suite des avis de l'Autorité, le périmètre du plan a été ajusté, le PIA comprenant finalement 43 opérations au lieu de 57, pour moins de 700 millions d'euros de coûts prévisionnels au lieu d'environ 800 millions d'euros.

En troisième lieu, l'Autorité a étudié les dépenses envisagées pour les travaux en se fondant sur un référentiel de coûts habituellement constatés pour des opérations comparables à celles du plan. Elle a de la sorte jugé que les coûts retenus étaient souvent surestimés. L'analyse des avenants définitifs montre néanmoins que les mises en garde de l'Autorité n'ont pas été suivies d'effet sur ce point.

En quatrième lieu, l'Autorité s'est intéressée au taux de rémunération du capital envisagé dans le plan, estimant finalement que le taux de rémunération qui résultait des paramètres des avenants pouvait se traduire par une rémunération excessive des SCA. L'analyse des avenants définitifs montre que le taux de rémunération du capital a été revu à la baisse à la suite des avis de l'Arafer.

En cinquième lieu, l'Autorité a relevé que deux types de clauses contractuelles modifiant le partage des risques entre concédant et concessionnaire portaient indûment atteinte aux intérêts des usagers (clause relative au calcul de l'« indu financier » en cas de retard dans les investissements, d'une part, clause de paysage instaurée pour compenser SAPN d'une éventuelle perte de recettes liée à l'ouverture

du contournement est de Rouen, d'autre part). Les réserves de l'Autorité n'ont pas conduit à une révision des avenants sur ce point.

Finalement, il peut être relevé qu'à la suite des avis de l'Autorité, le périmètre du plan a été ajusté, le PIA comprenant finalement 43 opérations au lieu de 57, pour moins de 700 millions d'euros de coûts prévisionnels au lieu d'environ 800 millions d'euros.

En outre, il doit être souligné que l'intervention de l'Autorité s'est faite au bénéfice des usagers de l'autoroute, puisque ces derniers bénéficieront d'une prestation mieux calibrée, avec de moindres hausses de tarifs supplémentaires :

- des travaux d'un montant de 77 millions d'euros devront être réalisés, conformément aux obligations des SCA, sans que ces dernières n'en tirent de nouvelle contrepartie financière ;
- des travaux d'un montant de 27 millions d'euros, dont l'utilité apparaissait incertaine, ont été évités ;
- la construction d'aires de covoiturage s'effectuera dans un cadre contractuel renforcé ;
- le taux de rémunération octroyé aux SCA pour le capital investi a été revu à la baisse.

La synthèse annuelle des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Chargée d'informer le Parlement, le Gouvernement et les usagers sur les performances économiques et financières des concessionnaires d'autoroutes et de veiller au bon fonctionnement du régime des péages, l'Arafer a publié le 4 décembre 2018 sa synthèse annuelle sur les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour l'exercice 2017.



Dans la continuité des années précédentes, l'Autorité a présenté cette synthèse en deux volets : un premier volet sectoriel, avec l'évolution des principaux agrégats financiers du secteur, et un second volet détaillé par société, avec un ensemble de fiches retraçant la situation financière de chaque SCA.

Tarifs de péage : + 0,9 % en moyenne en 2017

Les SCA ont vu leurs tarifs de péage augmenter au 1^{er} janvier ou au 1^{er} février 2017, en fonction des cas, avec une hausse moyenne de 0,9 % pour les véhicules légers et de 1,0 % pour les poids lourds. Ces évolutions tarifaires ont été le fruit de l'application des contrats de concession.

Pour certaines sociétés, la hausse intervenue en 2017 a reflété uniquement la loi d'évolution tarifaire initialement prévue au contrat. Pour les autres sociétés, qui représentent 93 % de la longueur totale du réseau, des hausses tarifaires spécifiques introduites dans le cadre de la conclusion d'avants se sont ajoutées à l'évolution prévue depuis

l'origine, liées à la compensation de la hausse de la redevance domaniale ou à la compensation d'investissements supplémentaires prévus par les contrats de plan.

Résultats financiers 2017 des sociétés concessionnaires d'autoroutes

En 2017, le chiffre d'affaires des SCA a atteint 10,1 milliards d'euros, en progression de 3,4 % par rapport à l'exercice précédent. La croissance du chiffre d'affaires a été principalement portée par l'augmentation des recettes de péages (+ 3,5 %), compte tenu du dynamisme du trafic (+ 1,9 %), en particulier des poids lourds (+ 4,7 % pour les poids lourds contre + 1,5 % pour les véhicules légers).

En parallèle, les différents postes de charges courantes du secteur ont été maîtrisés, permettant une amélioration de la marge d'EBITDA, qui s'est établie à 7,3 milliards d'euros pour l'ensemble des 17 SCA du secteur.

Le résultat du secteur est toutefois en légère baisse (- 1,4 %) en raison de plusieurs éléments non récurrents : les dotations aux amortissements ont fortement augmenté (+ 3,9 %) avec, en particulier, la mise en service de nouveaux investissements ; les importantes reprises de provisions liées à la révision des clauses d'indexation de 2016 ne se sont pas reproduites en 2017 ; de façon plus prononcée encore, un relèvement exceptionnel de l'impôt sur les sociétés s'est traduit par une forte hausse de la charge d'impôt des très grandes entreprises (1,8 milliard d'euros en 2017 contre 1,4 milliard d'euros en 2016). Malgré la diminution simultanée de leurs frais financiers (1 milliard d'euros en 2017 contre 1,2 milliard d'euros en 2016), les SCA ont ainsi connu une baisse de 1,4 % de leur résultat net, qui s'est établi à 2,8 milliards d'euros.

Les dividendes versés par les SCA, passés de 4,7 milliards d'euros en 2016 à 1,7 milliard d'euros en 2017, sont d'un ordre de grandeur comparable à ce qui a pu être observé sur une plus longue période.

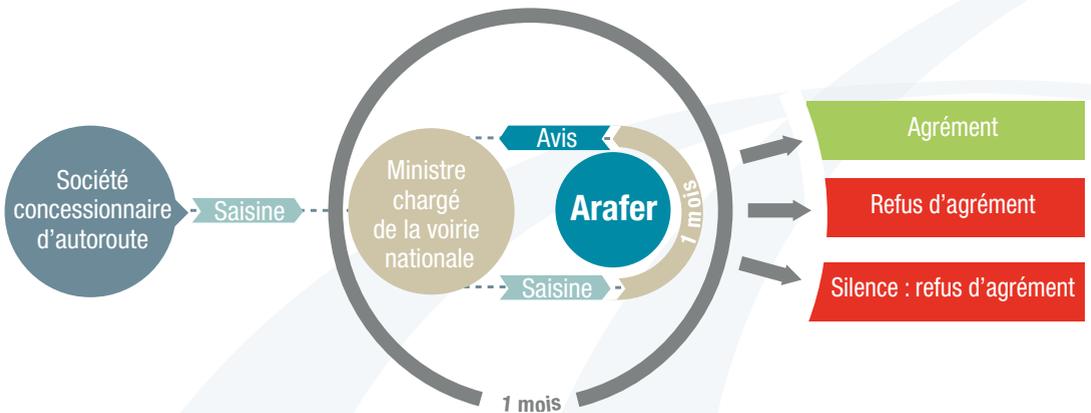
Le contrôle des contrats de sous-concessions

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

Le réseau autoroutier concédé français compte environ 350 aires de services (distribution de carburant, restauration, boutiques, hôtellerie) dont l'exploitation est externalisée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) auprès de tiers, au moyen de quelques 450 contrats d'exploitation des installations annexes (contrats de sous-concession).

Le code de la voirie routière prévoit une procédure d'agrément ministériel de l'attributaire de tout contrat conclu par une SCA pour la construction, l'exploitation, l'entretien des sous-concessions situées sur le réseau autoroutier concédé. Cet agrément est délivré par le ministre chargé de la voirie routière nationale, après avis simple de l'Autorité qui veille ainsi au respect des règles de publicité et de mise en concurrence. En outre, si l'objet du contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburant, l'Autorité doit analyser l'effectivité des engagements de modération tarifaire envisagés.

Stations-services, restaurants, hôtels sur autoroutes : comment sont délivrés les agréments



En 2018, l'Autorité a été saisie de six projets de contrats

Liste des avis rendus par l'Autorité en 2018 pour des contrats d'exploitation d'installations annexes à caractère commercial			
SCA	Aire concernée	Activités au contrat	Avis
ASF	Port de Lauragais SUD	Exploitation d'un port fluvial	✓ Favorable
Sanef	Ressons EST	Carburant / Boutique / Restauration	✓ Favorable
Sanef	Saint Laurent	Carburant / Boutique / Restauration	✓ Favorable
ASF	Lançon-de-Provence EST	Carburant / Boutique	✓ Favorable
ASF	Lançon-de-Provence OUEST	Carburant / Boutique	✓ Favorable
APRR	Mâcon-la-Salle	Carburant / Boutique	✗ Défavorable

L'Autorité a rendu cinq avis favorables avec des recommandations visant à améliorer la transparence des procédures, la portée du critère de modération tarifaire ou encore l'effectivité des engagements des titulaires pressentis.

En revanche, elle a émis un avis défavorable concernant l'aire de Mâcon-la-Salle, notamment compte tenu de l'imprécision du référentiel et de la temporalité sur lesquels la société concessionnaire a évalué les dispositifs de modération tarifaire proposés par les candidats. Le ministre chargé de la voirie routière nationale a décidé cependant de donner son agrément, après avoir obtenu des précisions supplémentaires et des engagements plus précis de la société concessionnaire, à la suite de la publication de l'avis de l'Autorité.

Parallèlement, le code de la voirie routière dispose également que l'Autorité soit informée des projets d'avenants aux contrats dont la publicité a été engagée après le 1^{er} avril 2016. En 2018, l'Autorité a ainsi été destinataire de 16 projets d'avenants à des contrats d'exploitation, transmis par les sociétés Sanef et Cofiroute, portant sur l'ajout de bornes de recharge électrique, la cession des contrats à des tiers ou encore sur la prolongation de la durée des contrats. Cinq concernaient des contrats passés avant le 1^{er} avril 2016, c'est-à-dire avant que l'Autorité ne devienne compétente pour les examiner. Tous ces avenants ont fait l'objet d'un agrément ministériel.

L'exploitation des installations annexes à caractère commercial a généré 127 millions d'euros de redevances en 2016, soit environ 4 % du chiffre d'affaires réalisé par les titulaires de ces contrats d'exploitation.

Un premier panorama de l'activité économique du secteur des sous-concessions

Durant la période 2019-2021, devrait survenir une importante vague de renouvellement de contrats d'exploitation des installations annexes à caractère commercial. Dans cette perspective, et afin de pouvoir dresser un premier panorama global des principaux enjeux économiques du secteur, l'Autorité a engagé au cours de l'été 2017 une collecte de données auprès de l'ensemble des SCA et des titulaires de ces contrats.

Il en ressort que l'exploitation des installations annexes à caractère commercial a généré 127 millions d'euros de redevances en 2016, soit environ 4 % du chiffre d'affaires réalisé par les titulaires de ces contrats d'exploitation.

Répartition des redevances versées en 2016, générées par l'exploitation des installations annexes à caractère commercial (en millions d'euros)

Redevances carburants	57,3
Redevances restauration	30,2
Redevances boutique	39,0
Redevances hôtellerie	0,5
Ensemble des redevances	127,0
Part moyenne des redevances dans le chiffre d'affaires des titulaires	4 %

Parallèlement, sur cette période, le montant moyen des investissements proposés par les candidats dans les offres pour la durée du contrat est d'environ 4,5 millions d'euros⁶. Cette valeur peut être comparée au chiffre d'affaires prévisionnel sur la durée du contrat (plusieurs dizaines de millions d'euros).

La durée moyenne des sous-concessions transmises à l'Autorité en 2018 est de 13,6 ans. La gestion des sous-concessions est nettement dominée par TOTAL suivi par les sociétés AVIA, SHELL et EFR France. A elles quatre, ces entités agrègent plus de 72 % du chiffre d'affaires global du secteur. D'une manière générale, les principaux acteurs du secteur émanent des entreprises pétrolières, des entreprises « généralistes » et des spécialistes de la restauration.

⁶ Pour mémoire, ce volet de la collecte a notamment consisté en le recueil d'informations relatives aux offres remises pour les contrats notifiés sur la période 2014-2016.



Une visite
de terrain :

Le viaduc de Millau

Les services de l'Autorité veillent à entretenir des échanges réguliers avec les sociétés régulées.

Ces échanges peuvent se traduire par l'organisation de « visites de terrain », qui permettent aux équipes, non seulement de bénéficier de contacts de proximité et de qualité avec leurs interlocuteurs, mais également de rester en prise avec les réalités physiques et opérationnelles de la régulation.

Dans ce cadre, le 12 juillet 2018, a été organisée à Millau une rencontre avec les représentants des sociétés concessionnaires CEVM (A75: viaduc de Millau), ADELAC (A41 Nord: liaison Annecy nord express) et A'LIENOR (A65: entre Langon et Pau), rencontre marquée par la visite du viaduc de Millau et de ses installations.





05 La régulation par la donnée : de la collecte aux études

Les dispositifs de collecte régulière de données ont donné lieu à six décisions de collecte en 2017, utilisées par la suite pour la production régulière de plusieurs rapports dans chacun des trois secteurs régulés (transport ferroviaire, transport routier de voyageurs, concessions autoroutières).

Ces rapports qui présentent des indicateurs et chiffres décrivant l'état des lieux du secteur (demande, offre, description du réseau) permettent de faire connaître un bilan sectoriel objectif, neutre et transparent.

Les données issues des collectes permettent aussi d'établir des modélisations économiques utiles à la compréhension et à l'expertise des projets de tarification ou de conditions d'accès proposés par les acteurs régulés.



Quelques chiffres

Secteur ferroviaire

3 décisions de collecte à destination des entreprises ferroviaires (transport de voyageurs et de fret), des installations de service et des gestionnaires d'infrastructure

1 bilan ferroviaire annuel

Secteur du transport routier de voyageurs et des gares routières

2 décisions de collecte à destination des opérateurs de transport routier de voyageurs et des gestionnaires de gares routières

1 enquête auprès des voyageurs de transport routier librement organisé

4 bilans trimestriels du transport routier de voyageurs

1 rapport annuel du transport routier de voyageurs et des gares routières

1 étude sur les pratiques de mobilité longue distance sur les lignes régulières d'autocars librement organisées

Secteur des autoroutes

1 décision de collecte à destination des sociétés concessionnaires d'autoroutes

2 rapports annuels sur les comptes et sur les marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes

La régulation par la donnée



Le bilan ferroviaire

À la suite du premier bilan ferroviaire édité en 2017, l'Arafer a poursuivi sa publication de données et d'indicateurs inédits concernant le secteur ferroviaire. Ainsi, le taux de retard est maintenant publié à 5 minutes en lieu et place de 5 minutes et 59 secondes qui s'apparentait à un taux à 6 minutes. Le rapport a fait aussi apparaître le poids des concours publics au sein des revenus des entreprises ferroviaires ainsi que la quote-part payée par l'utilisateur des TER du coût de ces services.

Le premier objectif des collectes de données auprès des acteurs régulés vise à informer en toute transparence et neutralité à la fois les usagers, les différentes parties prenantes du secteur régulé (dont les opérateurs régulés) et les pouvoirs publics. C'est pourquoi l'utilisation essentielle des données collectées se matérialise dans la production de bilans et rapports sectoriels annuels, voire trimestriels dans le cas du secteur récemment libéralisé du transport par autocar. Ces rapports permettent tout à la fois d'éclairer la décision publique et d'indiquer au secteur lui-même les tendances du marché mais aussi les dérives constatées.

Ces données permettent aussi d'appuyer certaines décisions de l'Autorité au travers par exemple d'études sur les coûts des opérateurs. Enfin, elles fournissent la matière première de modélisations économétriques qui enrichissent la compréhension des secteurs régulés.

Afin de compléter les données issues des opérateurs régulés, l'Autorité réalise également des enquêtes auprès des usagers des transports régulés afin d'affiner ses analyses et de mieux comprendre le comportement et les attentes de ces derniers.



Études et travaux de l'Autorité avec le milieu académique

Afin d'accentuer les échanges et la visibilité de l'Arafer avec les milieux académiques, l'Autorité a candidaté en 2018 avec succès pour devenir partenaire du nouveau master of science de PSE (Paris School of Economics) et de l'École des Ponts, nommé « EDCBA » (Economic Decision & Cost Benefit Analysis). Dans ce cadre, elle a proposé une liste de sujets de recherche scientifique d'intérêt pour l'Autorité pouvant être choisis par des étudiants de ce master dans le cadre de leur formation. Une étude de cas sur l'analyse économique de lignes régulières ferroviaires et routières TER a ainsi été retenue par des étudiants. Cette étude de cas a été menée en partenariat avec l'Arafer au cours de l'année scolaire 2018-2019.

L'Arafer a également eu l'occasion de partager en 2018 les résultats de travaux de recherche menés dans le secteur ferroviaire sur une segmentation des origines-destinations ferroviaires basée sur la demande finale, et l'évaluation d'élasticités de la demande ferroviaire au prix. L'Autorité a ainsi pu échanger et bénéficier des retours et conseils scientifiques de plusieurs entités académiques françaises et étrangères (École Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire Aménagement Économie Transport du CNRS, Toulouse School of Economics, Université de Montpellier, Université de Leeds), et a été retenue à deux reprises pour la présentation d'un papier de recherche lors de conférences scientifiques à Hong-Kong (conférence annuelle de l'association internationale d'économie des transports / ITEA) et à Lyon (Workshop on Transport Pricing and Regulation).





06 **L'action** européenne et internationale

L'année 2018 a été marquée par l'adoption dans de nombreux pays européens des textes transposant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ; en France, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a ainsi été promulguée le 27 juin 2018. Dans ce contexte, les travaux des régulateurs réunis au sein de l'IRG-Rail (réseau européen des régulateurs indépendants) et de l'ENRRB avec la Commission européenne ont porté notamment sur des points de la mise en œuvre du texte européen. L'Arafer a participé à ces derniers de manière active, capitalisant sur son expérience en matière d'analyse économique de ce type sur le marché de la libéralisation du transport de voyageurs par autocar.

Dans le cadre de sa mission en matière de régulation économique du tunnel sous la Manche, l'Autorité a, par ailleurs, publié son avis conjoint avec son homologue britannique sur le document de référence d'Eurotunnel le 14 mai 2018 pour l'horaire de service 2019.

Enfin, l'Arafer a continué de participer de manière active aux échanges et débats sur la régulation au sein d'instances multilatérales, tout en privilégiant des rencontres bilatérales avec certains de ses homologues.



Les régulateurs ferroviaires européens indépendants



Retour sur les rencontres bilatérales avec les régulateurs allemand et gabonais



Les membres de la délégation de l'Arafer et de la BNetzA lors de la rencontre à Bonn le 4 juin 2018.

Le 4 juin 2018, Bernard Roman, Président de l'Autorité, Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente, et les membres du collège ont rencontré à Bonn Jochen Homann, Président de la Bundesnetzagentur (régulateur allemand multisectoriel comprenant le transport ferroviaire, les télécommunications, la poste, l'électricité et le gaz) et ses deux Vice-présidents, Wilhelm Eschweiler et Peter Franke. Cette rencontre a permis notamment d'échanger sur le modèle verticalement intégré du système ferroviaire allemand à l'heure où la France se prépare à modifier l'organisation de son système ferroviaire.

L'Arafer a reçu le 4 décembre 2018 les représentants de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARTF) du Gabon. Cette rencontre a permis d'échanger sur les expériences des deux autorités ainsi que sur leurs enjeux respectifs pour les années à venir. Le Gabon se distingue par la spécificité de ses réseaux de transports. Le réseau ferroviaire de 700 kilomètres s'étire sur un axe unique entre Libreville et Franceville. Destiné essentiellement au fret, majoritairement au transport minier puis du bois, ce réseau devrait s'étendre et desservir à l'avenir le port de Mayumba.

Par ailleurs, le pays dispose de 10000 kilomètres de routes, dont seulement 10 % sont bitumées. C'est dans un contexte de réhabilitation d'une partie de ce réseau que l'ARTF devrait prendre la charge de sa régulation.



L'avis sur le document de référence d'Eurotunnel



Visite technique du tunnel sous la Manche du comité binational le 11 septembre 2018.

Le 14 mai 2018, l'Arafer et son homologue britannique, l'Office of Rail and Road (ORR), ont rendu leur avis sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2019.

Estimant que les modifications apportées par Eurotunnel ne répondaient que partiellement aux demandes formulées dans leur précédent avis, ils ont renouvelé leur demande auprès du gestionnaire d'infrastructure d'améliorer la présentation et la transparence des principes de tarification applicables ainsi que leur déclinaison en redevances d'utilisation du tunnel par les entreprises ferroviaires (EF). Par ailleurs, ils ont également souligné leur désaccord quant à l'approche suivie par Eurotunnel pour la publication de son document de référence, considérant que cette dernière contribuait à comprimer le calendrier des demandes de capacités dans le tunnel sous la Manche par les EF.

Cet avis s'inscrit dans le cadre de l'étroite coopération qu'entretiennent l'Arafer et l'ORR depuis plusieurs années afin d'assurer conjointement la régulation économique du tunnel sous la Manche.

Afin de rester en prise avec les réalités physiques et opérationnelles de la régulation de l'ouvrage transfrontalier, tous deux s'appliquent notamment à maintenir des relations régulières avec Eurotunnel; le 11 septembre 2018, le comité binational a ainsi pu être reçu par Eurotunnel, en la personne de son directeur général, François Gauthey, pour visiter l'ouvrage.

La participation de l'Autorité aux activités des réseaux des régulateurs européens



Plénière de l'IRG-Rail, les 17 et 18 mai 2018 à Turin.

L'IRG-Rail (réseau européen des régulateurs ferroviaires indépendants)

L'Autorité a maintenu tout au long de l'année 2018 sa participation active au sein de l'IRG-Rail, réseau européen réunissant 28 régulateurs ferroviaires européens.

À ce titre, cette année, placée sous la présidence italienne, a notamment été marquée par la pérennisation des travaux consacrés à la multimodalité, initiés sous la présidence française en 2017. La task force créée à cet effet s'est réunie le 17 mai à Turin et le 28 septembre 2018 à Rome pour échanger sur les expériences respectives des régulateurs en la matière. A Rome, l'Arafer, représentée par sa Vice-présidente, Anne Yvrande-Billon, a pu y présenter le cas de la régulation de la plateforme multimodale de Beauvais-Tillé. Les participants ont convenu de travailler pour la suite sur l'intermodalité et sur la régulation des gares routières, en tant que plateformes d'interconnexion entre modes de transport.



Plénière de l'IRG-Rail, les 15 et 16 novembre 2018 à Turin.

De surcroît, l'Autorité a réaffirmé son engagement pour participer aux travaux de l'IRG, notamment dans le cadre du groupe de travail « market monitoring », en charge de l'observation du marché ferroviaire (dont elle assure le copilotage). Cette année, les travaux ont porté, entre autres, sur :

- l'identification des barrières au développement des corridors de fret grâce à l'organisation du RFC Forum qui a réuni le 26 septembre 2018 à La Haye tous les acteurs impliqués (régulateurs, comités exécutifs, managers opérationnels, entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure) ;
- la réalisation d'une étude comparative sur le financement des gestionnaires d'infrastructure ;
- un état des lieux de la tarification des voies de garage dans les différents états membres du réseau.

Les différents membres du réseau ont également conclu un accord de coopération, réitérant la volonté de chacun de poursuivre les échanges et renforçant la collaboration, en particulier, dans les cas de régulation transfrontaliers. Par ailleurs, ils ont acté, à la demande de la Commission européenne, des principes communs permettant d'accorder les

exemptions prévues à l'article 2 (2) du règlement d'exécution de la Commission UE/2017/2177 sur l'accès aux installations de service et aux services associés.

Enfin, l'IRG-Rail a répondu à la consultation publique lancée par la Commission européenne sur le projet d'acte d'exécution portant sur la fixation de la procédure et des délais pour l'application du test d'équilibre économique, prévu à l'article 11 de la directive 2012/34/UE.

L'ENRRB (réseau de régulateurs ferroviaires créé et animé par la Commission européenne)

L'Arafer a participé à deux des trois réunions du réseau de régulateurs ferroviaires européens, l'ENRRB, qui se sont tenues les 8 et 9 mars 2018 à Bruxelles et du 26 au 29 novembre 2018 à Prague. S'agissant de la première, l'Autorité y a fait une présentation sur la tarification des installations de service. Quant à la seconde, elle a été l'occasion pour l'Arafer de présenter sa position concernant la qualité de service et l'importance d'une harmonisation des indicateurs au niveau européen.



Focus sur la refonte de l'acte d'exécution sur le test d'équilibre économique

dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des marchés nationaux des services de transport ferroviaire de voyageurs

La directive européenne 2012/34/UE du 21 novembre 2012, modifiée dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, a prévu que les entreprises disposent d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire des États membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs, ce droit prenant effet en France à compter de l'horaire de service 2021 débutant le 12 décembre 2020. Cette même directive a autorisé, par ailleurs, les États membres à prévoir que ce droit d'accès puisse être limité, s'il est démontré, à l'issue d'un test d'équilibre économique (TEE), que son exercice est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public.

Le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 du 20 novembre 2018 a établi la procédure et les critères pour l'application dudit TEE. Parallèlement, il a abrogé, avec effet au 12 décembre 2020, le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 du

11 août 2014 qui prévoyait un régime spécifique pour le seul « cabotage international », ce dernier n'ayant, au-delà de cette échéance, plus de raison de perdurer compte tenu de l'ouverture à la concurrence du marché des services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs.

Dans ce contexte, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a donc modifié l'article L. 2133-1 du code des transports, ce dernier précisant la procédure applicable à la réalisation du TEE et prévoyant notamment que l'Autorité peut, sur saisine d'une des entités limitativement identifiées¹, limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès au réseau ferroviaire des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs s'il apparaît, à l'issue de la réalisation du test, que l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

¹ Conformément à l'article L. 2133-1 du code des transports, ces entités sont : l'Autorité ou l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, l'Etat ou le gestionnaire d'infrastructure.

L'observation des marchés ferroviaires européens



Au sein de l'IRG-Rail, le groupe de travail « market monitoring » (observation des marchés), dont le copilotage est assuré depuis novembre 2015 par le département des études et de l'observation des marchés de l'Autorité, a pour objectif principal d'harmoniser et d'améliorer le suivi et la comparabilité des marchés ferroviaires au niveau européen.

Groupe de partage des bonnes pratiques en termes de collecte et d'analyse de données, il publie chaque année son rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires européens (market monitoring report), basé sur les données rassemblées par ses différents membres. Les rapports annuels ainsi produits fournissent un précieux état des lieux des conditions économiques et du développement du secteur ferroviaire en Europe. Preuves de leur fiabilité et de leur pertinence, les données de l'IRG-Rail sont régulièrement reprises par la Commission européenne (Eurostat), l'Insee ou le service de la donnée et des études (SDES) du Ministère de la transition écologique et solidaire. Outre la présentation des principaux résultats concernant le marché ferroviaire européen, un focus thématique est également réalisé chaque année.

En 2018, pour la sixième édition du rapport (le rapport 2018 couvrant l'année civile 2016 et 28 pays), le focus thématique retenu a porté sur la question de la qualité de service dans le transport ferroviaire de voyageurs. Les analyses ainsi menées par le groupe de travail ont permis de conclure à une nécessaire harmonisation des indicateurs de qualité de service au niveau européen, afin de renforcer l'impact de leur suivi sur le fonctionnement du secteur ferroviaire. Ont été identifiés l'hétérogénéité des seuils retenus dans chaque pays pour qualifier des services « en retard » ou « annulés », les différences de points de calcul des retards ou encore les écarts de périmètre des services pris en compte dans les statistiques (tous services, services conventionnés uniquement ou services commerciaux uniquement).

Par ailleurs, il convient de noter que, parmi les données du rapport édité en 2018, certaines étaient inédites : répartition des parts de marché ferroviaire au niveau national et européen, taux d'électrification des réseaux ferrés par pays, indicateurs de performance économiques, etc.

Qualité de service et droits des passagers dans le transport ferroviaire en Europe et en France

En décembre 2018, l'Arafer a publié une étude thématique sur les enjeux liés à la qualité de service et aux droits des passagers dans le transport ferroviaire en Europe et en France. Pour sa réalisation, elle s'est appuyée sur l'état des lieux des pratiques de suivi de la qualité de service ferroviaire en Europe publié en mars 2018 par l'IRG-Rail.

En l'enrichissant de compléments sur le contexte juridique européen et français relatif au respect des droits des voyageurs ferroviaires ainsi que sur la situation relative à la qualité de service en France, elle a mis en exergue la nécessité d'aboutir à une observation fiable, homogène et claire du marché au travers d'indicateurs de qualité de service comparables, posant ainsi la question de parvenir à un cadre plus harmonisé et ainsi de permettre la mise en place de mécanismes incitatifs efficaces.

La parution de cette étude s'est inscrite dans un contexte particulier, quelques semaines seulement après que le Parlement européen ait adopté une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte du règlement (CE) n° 1371/2007 adopté le 23 octobre 2009) et entré en vigueur le 3 décembre 2009), proposant des avancées importantes en la matière.



Elle a mis en exergue la nécessité d'aboutir à une observation fiable, homogène et claire du marché au travers d'indicateurs de qualité de service comparables, posant ainsi la question de parvenir à un cadre plus harmonisé et ainsi de permettre la mise en place de mécanismes incitatifs efficaces.

Une Autorité au cœur des échanges et débats sur la régulation



L'Arafer, membre du bureau du Network of Economic Regulators (NER) de l'OCDE

L'Autorité participe depuis sa création aux travaux du Network of Economic Regulators (NER) de l'OCDE. Ce réseau rassemble des régulateurs intervenant dans les secteurs des communications électroniques, de l'énergie, des transports et de l'eau, et dont les compétences, très hétérogènes, portent sur la régulation économique, la compétitivité, la consommation, l'environnement et les aspects de sûreté.

Le 1^{er} janvier 2018, Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente de l'Arafer, a été nommée membre du bureau du NER. Instance de dialogue et de partage d'expériences, ce dernier fournit l'opportunité aux dirigeants des agences réglementaires et autres hauts fonctionnaires de débattre sur les moyens de relever les nombreux défis qui se posent à eux. Le bureau du NER délivre ainsi des conseils et des orientations stratégiques au secrétariat de l'OCDE.

Anne Yvrande-Billon, a dans ce cadre, participé aux deux réunions du NER organisées en 2018, qui se sont tenues les 9 avril et 26 novembre au centre de conférence de l'OCDE à Paris.

La présidence du Club des régulateurs

Anne Yvrande-Billon préside depuis juin 2017 le Club des régulateurs.

Adossé à la chaire « Gouvernance et régulation » de l'université Paris-Dauphine, ce club regroupe les autorités de régulation qui souhaitent coopérer sur les enjeux institutionnels, organisationnels et méthodologiques qui leurs sont communs. Véritable enceinte au sein de laquelle ses membres partagent leurs expertises et expériences, il constitue un outil de réflexion collective, s'appuyant sur les contributions d'universitaires, de consultants et d'organisations spécialistes en matière de régulation, organisant des échanges avec les autres parties prenantes de la régulation (opérateurs des industries concernées, usagers, pouvoirs publics, etc.).



- 9 mars 2018: participation d'Anne Yvrande-Billon à la conférence annuelle de la chaire « Gouvernance et régulation » de l'université Paris-Dauphine, consacrée au thème « Disruption numérique et régulation ».

- 10 avril 2018: organisation par le Club des régulateurs ainsi que par le NER de l'OCDE d'une conférence conjointe sur le thème de la gouvernance de la maintenance et investissements des infrastructures.

- 27 novembre 2018: organisation par le Club des régulateurs et la chaire « Gouvernance et régulation » de l'université Paris-Dauphine, en coopération avec NER de l'OCDE, d'une conférence sur la RegTech, ouverte par le Secrétaire d'État en charge du numérique.





Annexes

Avis et décisions rendus par l'Arafer en 2018

Règlement de différend

- Décision n° 2018-015 du 12 mars 2018
Règlement du différend entre la société S.A. Allianz Global Corporate & Speciality SE et la SNCF

Procédures en manquement

- Décision n° 2018-008 du 5 février 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la société Euro Cargo Rail 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
- Décision n° 2018-019 du 12 mars 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités pour non-respect de ses obligations relatives à la fixation des redevances liées à l'accès aux centres d'entretien pour l'horaire de service 2016
- Décision n° 2018-074 du 18 octobre 2018
Clôture sur la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Réseau en application de l'article L. 1264-7 du code des transports au regard des conditions d'accès non tarifaires au réseau pour les horaires de service 2017 et 2018

Charte du réseau

- Avis n° 2018-016 du 12 mars 2018
Charte du réseau

Projets de textes réglementaires

- Avis n° 2018-001 du 8 janvier 2018
Projet de décret relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG Express)
- Avis n° 2018-010 du 19 février 2018
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 SNCF Réseau et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire
- Avis n° 2018-079 du 15 novembre 2018
Projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs
- Avis n° 2018-084 du 6 décembre 2018
Projet de décret relatif aux modalités de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application du IV de l'article L. 2111-10-1 du code des transports
- Avis n° 2018-083 du 6 décembre 2018
Projet de décret modifiant le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau
- Avis n° 2018-091 du 13 décembre 2018
Projet de décret relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique
- Avis n° 2018-092 du 13 décembre 2018
Projet de décret relatif à l'application des articles L. 2121-2 et L. 2121-12 du code des transports



Document de référence du réseau (DRR)

- › Avis n° 2018-004 du 22 janvier 2018
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018
- › Avis n° 2018-014 du 5 mars 2018
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 2019
- › Avis n° 2018-018 du 12 mars 2018
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2016
- › Avis n° 2018-034 du 14 mai 2018
Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2019
- › Avis n° 2018-036 du 23 mai 2018
Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019
- › Avis n° 2018-045 du 11 juin 2018
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2019
- › Avis n° 2018-048 du 25 juin 2018
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2017
- › Avis n° 2018-058 du 23 juillet 2018
Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2019
- › Avis n° 2018-073 du 11 octobre 2018
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2019
- › Avis n° 2018-081 du 22 novembre 2018
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2018
- › Avis n° 2018-087 du 6 décembre 2018
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° 2018-088 du 6 décembre 2018
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 2019

Document de référence des gares (DRG)

- › Avis n° 2018-057 du 9 juillet 2018
Redevances liées aux prestations régulées fournies par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour les horaires de service 2018 et 2019

Document de référence de l'EPIC SNCF

- Avis n° 2018-093 du 20 décembre 2018
Document de référence de l'EPIC SNCF relatif à la coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire

Divers

- Avis n° 2018-011 du 19 février 2018
Document de référence de l'EPIC SNCF relatif à la coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire
- Avis n° 2018-035 du 14 mai 2018
Mise en œuvre au titre de l'année 2017 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2017-2026
- Avis n° 2018-059 du 23 juillet 2018
Participation de SNCF Réseau au projet de liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle (CDG Express)
- Avis n° 2018-080 du 22 novembre 2018
Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2019
- Décision n° 2018-094 du 20 décembre 2018
Etablissement d'un dispositif incitatif encourageant les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national



Autocars

Procédures en manquement

- Décision n° 2018-063 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre du département de la Loire pour absence de déclaration à l'Autorité de deux aménagements de transport routier en vue de la tenue du registre public
- Décision n° 2018-064 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la Métropole du Grand Nancy pour absence de déclaration à l'Autorité de trois aménagements de transport routier en vue de la tenue du registre public
- Décision n° 2018-065 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de Morlaix communauté pour absence de déclaration à l'Autorité de deux aménagements de transport routier en vue de la tenue du registre public
- Décision n° 2018-066 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc pour absence de déclaration à l'Autorité d'un aménagement de transport routier en vue de la tenue du registre public
- Décision n° 2018-067 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la ville de Paris pour absence de notification des règles d'accès à la gare routière de Bercy Seine à Paris (12^{ème} arrondissement)
- Décision n° 2018-068 du 13 septembre 2018
Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de l'établissement public PARCUB pour absence de notification des règles d'accès à la gare routière du Château Descas à Bordeaux

Test d'équilibre économique

- Avis n° 2018-009 du 12 février 2018
Projet de décision du Département de l'Isère d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Grenoble et Huez
- Avis n° 2018-024 du 4 avril 2018
Projet de décision de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison Marseille – Vedène
- Avis n° 2018-025 du 4 avril 2018
Projet de décision de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre l'Aéroport Marseille-Provence et Vedène
- Avis n° 2018-026 du 4 avril 2018
Projet de décision de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison Malataverne – Vedène
- Avis n° 2018-027 du 4 avril 2018
Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société Eurolines SA sur la liaison entre Avignon et Marseille
- Avis n° 2018-030 du 2 mai 2018
Projet de décision du Département de l'Ain d'interdiction du service déclaré par la société Cars Faure sur la liaison entre Bourg-en-Bresse et Meximieux
- Avis n° 2018-039 du 28 mai 2018
Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Nantes

- Avis n° 2018-040 du 28 mai 2018
 Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Angers et Le Mans
- Avis n° 2018-041 du 28 mai 2018
 Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Angers et Le Mans
- Avis n° 2018-042 du 28 mai 2018
 Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société Starshipper sur la liaison entre Angers et Nantes
- Avis n° 2018-043 du 28 mai 2018
 Projet de décision de la Région Pays de la Loire de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Le Mans
- Avis n° 2018-046 du 18 juin 2018
 Projets de décisions de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par les sociétés Eurolines et SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marseille et Toulon
- Avis n° 2018-047 du 18 juin 2018
 Projet de décision de la Région Pays de la Loire d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Angers et Nantes
- Avis n° 2018-049 du 25 juin 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction des services déclarés par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Marignane et Toulon
- Avis n° 2018-050 du 25 juin 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Arles et Marseille
- Avis n° 2018-051 du 25 juin 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société SNCF-C6 (Ouibus) sur la liaison entre Arles et Marignane
- Avis n° 2018-052 du 2 juillet 2018
 Projet de décision de la région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines SA sur la liaison Avignon-Marignane
- Avis n° 2018-069 du 13 septembre 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Marseille et Toulon
- Avis n° 2018-070 du 13 septembre 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Avignon et Marseille
- Avis n° 2018-075 du 8 novembre 2018
 Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d’Azur d’interdiction du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Marseille et Toulon
- Avis n° 2018-076 du 8 novembre 2018
 Projet de décision de la Région Bourgogne – Franche – Comté d’interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Beaune et Dijon



Prolongation des délais d'instruction

- Avis n° 2018-037 du 23 mai 2018
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de services réguliers interurbains de transport par autocar
- Avis n° 2018-038 du 23 mai 2018
Prolongation du délai d'instruction sur des projets de décisions d'interdiction de services réguliers interurbains de transport par autocar
- Avis n° 2018-055 du 9 juillet 2018
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar
- Avis n° 2018-056 du 9 juillet 2018
Prolongation du délai d'instruction sur un projet de décision d'interdiction de service régulier interurbain de transport par autocar

Collecte de données

- Avis n° 2018-012 du 19 février 2018
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° 2018-005 du 31 janvier 2018
Passation du contrat d'exploitation de l'activité de gestion de port fluvial sur l'aire de Port Lauragais Sud (A61) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2018-060 du 6 septembre 2018
Passation du contrat d'exploitation des installations annexes à caractère commercial situés sur l'aire de services de Ressons Est sur l'autoroute A1 par SANEF
- Avis n° 2018-061 du 6 septembre 2018
Passation du contrat d'exploitation des installations annexes à caractère commercial situés sur l'aire de services de Saint Laurent sur l'autoroute A25 par SANEF
- Avis n° 2018-077 du 8 novembre 2018
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburant et de boutique généraliste sur l'aire Ouest (lot n°1) de Lançon-de-Provence (A7) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2018-078 du 8 novembre 2018
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburant et de boutique généraliste sur l'aire Est (lot n°2) de Lançon-de-Provence (A7) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2018-082 du 22 novembre 2018
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburant et de boutique sur l'aire de Mâcon la Salle (A6) par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

Contrôle des avenants aux contrats de concession

- Avis n° 2018-054 du 9 juillet 2018
Projet de 7^{ème} avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB) en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute B41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A42 entre Annemasse et Châtillon-de-Michaille approuvée par décret du 2 décembre 1977 et au cahier des charges annexé à cette convention



Commission des marchés des sociétés concessionnaires

- Avis n° 2018-044 du 28 mai 2018
Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2018-053 du 2 juillet 2018
Composition de la commission des marchés de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)
- Avis n° 2018-071 du 27 septembre 2018
Composition de la commission des marchés de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)
- Avis n° 2018-085 du 6 décembre 2018
Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)
- Avis n° 2018-086 du 6 décembre 2018
Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Rhône Alpes (AREA)

Règles internes

- Avis n° 2018-020 du 12 mars 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF)
- Avis n° 2018-021 du 12 mars 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA)
- Avis n° 2018-022 du 12 mars 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)
- Avis n° 2018-023 du 12 mars 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- Avis n° 2018-028 du 4 avril 2018
projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)
- Avis n° 2018-029 du 4 avril 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN)
- Avis n° 2018-031 du 2 mai 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)
- Avis n° 2018-032 du 2 mai 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société des autoroutes Rhône Alpes (AREA)
- Avis n° 2018-033 du 2 mai 2018
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

Divers

➤ Avis n° 2018-006 du 31 janvier 2018

Fixation du contenu du dossier de présentation des projets de marchés et d'avenants passés par les concessionnaires d'autoroutes devant être envoyé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

➤ Avis n° 2018-007 du 31 janvier 2018

Fixation du contenu du rapport d'activité annuel des commissions des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroute devant être envoyé à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières avant le 31 mars de chaque année

Le kiosque de l'Autorité



Le site internet de l'Autorité
200 pages de contenu,
près de 1 000 abonnés à nos actualités,
près de 8 000 visiteurs uniques en moyenne par mois
et plus de 350 000 pages vues par an.
autorite-transport.fr



Comme nos 2 520 followers (abonnés),
rendez-vous sur le compte [@ART_transports](https://twitter.com/ART_transports)
pour suivre notre actualité sur Twitter.
@ART_transports



Les rapports sectoriels (ferroviaire, autocars, autoroutes), bilans trimestriels, notes de conjoncture, synthèses des consultations publiques et la newsletter Régulation'S, retrouvez les principales publications de l'Autorité et de son Observatoire des transports et de la mobilité sur autorite-transport.fr



**La base des avis
et décisions de l'Autorité**
sur le site internet
autorite-transport.fr/avis-et-decisions



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



Consultez le **glossaire des secteurs régulés**
par l'Autorité
sur autorite-transport.fr/glossaire/

Directeur de la publication : Bernard Roman - Rédacteur en chef : Arnaud Beck, service communication. Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité : les services de l'Arafer - **Conception et réalisation** : [redacted] - Nantes - **Crédits photos** : AdobeStock®, Noun Project, Arnaud Derouet pour Studio Photo JM2 - DR Arafer, p23 : Ch. Recoura, p31 : DR SNCF, p62 : DR BNetzA, p64 : DR IRG-Rail.
Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 300 exemplaires.

Dépôt légal : Décembre 2019 - ISSN : 2270-9606.

L'édition 2018 du rapport d'activité de l'Arafer est consultable en version feuilletable sur le site autorite-transport.fr



Diffusion
Direction de l'information
légale et administrative

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

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



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 autorite-transport.fr

 @ART_transports

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Tour Maine Montparnasse 33, avenue du Maine - BP48. 75755 Paris Cedex 15. Tel : 01 58 01 01 10

Siège 48, boulevard Robert Jarry - CS 81915. 72019 Le Mans Cedex 2. Tel : 02 43 20 64 30