



RAPPORT D'ACTIVITÉ

L'Araf est une autorité
publique indépendante dont
la mission est de garantir
le service public ferroviaire,
l'accès non discriminatoire au
réseau ferré pour toutes les
entreprises, le développement
d'une concurrence libre et
loyale au bénéfice des usagers.

2014



Autorité de régulation
des activités ferroviaires

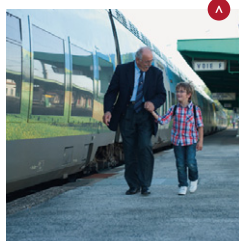


Article L2131-2 du Code des transports

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

**NOTRE
FONCTIONNEMENT,
NOS MISSIONS,
NOTRE RÔLE**

P.08



**L'ANNÉE
FERROVIAIRE 2014
EN DATES ET EN
IMAGES**

P.06

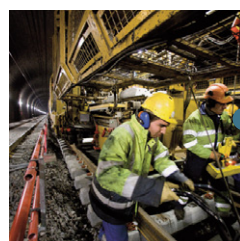


**TOUR D'EUROPE
DES RÉSEAUX DE
RÉGULATEURS
FERROVIAIRES**

P.22

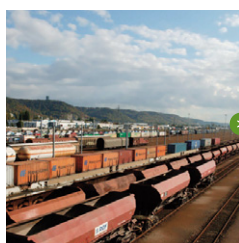
**CAHIER
THÉMATIQUE :
L'ARAF APRÈS LA
RÉFORME
FERROVIAIRE**

P.30



**L'ACCÈS ÉQUITABLE
AU RÉSEAU FERRÉ
ET À SES
INFRASTRUCTURES :
NOS OBJECTIFS**

P.34



**ÉTAT DES
LIEUX DE LA
CONCURRENCE
FERROVIAIRE**

P.48

ANNEXES

P.56



2014, UNE ANNÉE CHARNIÈRE POUR L'ARAF

Ce quatrième rapport d'activité s'inscrit dans un contexte législatif en profonde mutation pour le régulateur : une nouvelle loi ferroviaire, une directive européenne consolidant notre rôle et un projet de loi élargissant nos missions et nos compétences. Trois textes majeurs qui vont modifier en profondeur la place de la régulation dans le secteur des transports terrestres.

La réforme ferroviaire du 4 août 2014 précise et étend le rôle de l'Araf. Saluons ici le travail du législateur : en analysant la nouvelle architecture ferroviaire proposée par le gouvernement, il a confirmé et renforcé les pouvoirs du régulateur ainsi que ses compétences sur le volet économique et financier du système ferroviaire. En créant une commission des sanctions indépendante du collège de l'Autorité, il a également renforcé la sécurité juridique de ses décisions.

« Le législateur a renforcé les pouvoirs de l'Araf ainsi que ses compétences sur le volet économique et financier du système ferroviaire »

La réforme engage l'avenir du secteur ferroviaire. Elle transforme son organisation, sa structure opérationnelle et refond son volet social. Elle affirme plusieurs principes concernant l'impérieuse nécessité d'endiguer la spirale d'endettement, inquiétante pour l'avenir du chemin de fer français.

Au-delà de cette réforme, le secteur ferroviaire doit maintenant intégrer la perspective de l'ouverture à la concurrence, être vigilant sur la soutenabilité de son modèle économique face à la concurrence intermodale et tenir compte des nouveaux comportements des citoyens dans leurs modes de déplacement.

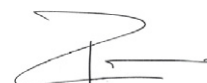
Un deuxième texte, européen cette fois - la directive de décembre 2012 - conforte également la place de l'Araf dans une démarche ambitieuse et de longue haleine : la mise en place d'un espace ferroviaire unique européen, ce qui implique un régulateur unique pour chaque État membre.

C'est à la date du 16 juin 2015 que cette directive nous confère la régulation économique du tunnel sous la Manche avec notre homologue britannique, l'Office of rail and road. Cela s'est déjà traduit par la signature d'un accord de coopération entre les deux Autorités, le 16 mars dernier.

La directive renforce par ailleurs la coopération entre régulateurs européens pour le transport international de voyageurs et la surveillance des marchés.

Enfin, un troisième texte législatif en débat au Parlement à l'heure où nous écrivons ces lignes, la loi pour la croissance et l'activité devrait étendre notre mission aux infrastructures autoroutières et aux services de transport par autocar. Cette actualité confirme la place de l'Araf comme acteur majeur des transports terrestres, au bénéfice des consommateurs. La loi « Macron » va apporter une dimension nouvelle à l'action du régulateur. Nous nous y préparons.

Pierre Cardo
Président de l'Autorité de régulation
des activités ferroviaires



L'ANNÉE FERROVIAIRE 2014 EN DATES ET EN IMAGES



JANVIER

Démarrage des négociations en commission mixte paritaire en vue d'une convention collective nationale de la branche ferroviaire (commune aux cheminots de la SNCF et des autres entreprises ferroviaires), d'ici à 2016.

12 JANVIER

1^{er} rapport d'étape du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre : il écarte tout acte de malveillance dans l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013 (7 morts, 70 blessés), mais pointe des défauts de maintenance de SNCF Infra.

20 JANVIER

Guillaume Pepy, président de la SNCF, propose « un nouveau modèle TER » aux régions.

28 JANVIER

Avis de l'Araf sur le document de référence du réseau (DRR) pour l'horaire de service 2015.

26 FÉVRIER

Le Parlement européen adopte en 1^{ère} lecture le 4^{ème} paquet ferroviaire en le modifiant sur plusieurs points importants : la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, l'ouverture à la concurrence des lignes voyageurs repoussée à 2022, et l'introduction d'une « clause de réciprocité ».



26 MARS

Colloque juridique de l'Araf au cours duquel Gilles Savary, rapporteur du projet de loi de réforme ferroviaire à l'Assemblée nationale, défend le renforcement des pouvoirs du régulateur.

26 MAI

Conférence économique de l'Araf sur le thème de la « régulation incitative ».

4 JUIN

L'Araf lance une consultation publique sur les « incitations à un meilleur usage des capacités de l'infrastructure ferroviaire ».

5 JUIN

Le Parlement européen vote en 1^{ère} lecture le « pilier technique » du 4^{ème} paquet ferroviaire.



10 JUIN

- Début d'une grève de 10 jours à la SNCF, à l'appel de quatre syndicats cheminots contre le projet de loi de réforme ferroviaire en débat au Parlement. La SNCF estime le manque à gagner à 208 millions d'euros de chiffre d'affaires, RFF l'évalue à 28 millions d'euros.
- Décision de l'Araf sur la séparation comptable de Gares & Connexions.

25 JUIN

Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre remet son rapport final sur les causes de l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge.

15 JUILLET

- L'Araf approuve, sous certaines réserves, le référentiel de séparation comptable de SNCF Infra.
- Autoroute ferroviaire Atlantique : l'Araf émet un avis défavorable sur le projet d'accord-cadre entre VIA Atlantique et RFF.



17 JUILLET

Un défaut de signalisation serait à l'origine de la collision entre un TGV et un TER à Denguin dans les Pyrénées-Atlantiques (40 blessés).

21 JUILLET

Le Syndicat des transports d'Île-de-France saisit l'Araf pour un règlement de différend contre Gares & Connexions.

4 AOÛT

Promulgation de la loi de réforme ferroviaire.



26 AOÛT

Alain Vidalies succède à Frédéric Cuvillier (à gauche) au poste de secrétaire d'État aux transports.

2 SEPTEMBRE

L'organigramme du nouveau groupe ferroviaire unifié né de la réforme ferroviaire du 4 août est rendu public.

16 SEPTEMBRE

RFF est mis en examen pour « homicides et blessures involontaires » dans l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge.

2 OCTOBRE

Ventes de billets en ligne : l'Autorité de la concurrence clôt sa procédure à l'encontre de la SNCF en échange d'engagements pour garantir une égalité de traitement entre voyages-sncf.com et les agences de voyages concurrentes.

22 OCTOBRE

L'Araf lance une consultation publique sur quatre projets de décrets d'application de la réforme ferroviaire.

23 OCTOBRE

Rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire.

1^{ER} NOVEMBRE

Violeta Bulc succède à Siim Kallas au poste de Commissaire européen chargé des transports.

4 NOVEMBRE

L'Araf rend un avis défavorable sur le document de référence des gares pour les horaires de service 2015 et 2016.

7 NOVEMBRE

François Poupard est nommé à la tête de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer).

12 NOVEMBRE

La cour d'appel de Paris confirme une décision de l'Autorité de la concurrence, qui avait condamné la SNCF pour des pratiques anticoncurrentielles dans le fret ferroviaire, mais revoit à la baisse le montant de son amende.

14 NOVEMBRE

Eurostar fête ses 20 ans.



22 NOVEMBRE

Lancement de la Commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire présidée par Philippe Duron.

27 NOVEMBRE

L'Araf rend ses avis sur les projets de décrets d'application de la réforme ferroviaire.



28 NOVEMBRE

Frédéric Saint-Geours (au centre) est nommé président par intérim du conseil de surveillance de l'Epic SNCF qui chapeaute SNCF Mobilités (présidé par Guillaume Pepy, à gauche) et SNCF Réseau (présidé par Jacques Rapoport, à droite) dans l'organisation issue de la réforme ferroviaire.

8 DÉCEMBRE

La région Pays de la Loire saisit l'Araf pour un règlement de différend contre Gares & Connexions.

10 DÉCEMBRE

Le projet de loi Macron présenté en conseil des ministres, prévoit d'élargir les missions de l'Araf au transport par autocar et aux concessions autoroutières. Elle deviendrait alors l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer).

15 DÉCEMBRE

Thello inaugure une liaison ferroviaire entre Marseille et Milan en cabotage. La région Paca dépose un recours devant le conseil d'État (rejeté en février 2015).



1

NOTRE FONCTIONNEMENT, NOS MISSIONS, NOTRE RÔLE



Depuis sa création en 2010, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), Autorité publique indépendante, s'assure du bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire.

Retour illustré sur nos missions, notre corps dirigeant, notre fonctionnement, nos pouvoirs, nos actions et les temps forts de l'année 2014.

1. NOS MISSIONS DE RÉGULATEUR FERROVIAIRE

Indépendant du pouvoir politique, garant du respect de la concurrence, chargé du contrôle de la santé financière du système ferroviaire, à la fois médiateur et arbitre, les missions de l'Araf sont multiples.

VEILLER AU RESPECT DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

L'Araf veille au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers, voyageurs et chargeurs.

APPROUVER LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU (DRR)

Destiné aux entreprises ferroviaires, ce document établi tous les ans par Réseau ferré de France (devenu SNCF Réseau depuis l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire le 1^{er} janvier 2015) détaille les « règles du jeu » techniques, contractuelles et tarifaires d'accès au réseau ferré national.

Le DRR est publié par SNCF Réseau sur son site internet un an avant l'horaire de service : en décembre 2014 pour l'horaire de service 2016 qui démarre en décembre 2015.

L'Araf donne un avis conforme sur la tarification des redevances d'accès au réseau et un avis motivé sur les autres dispositions du DRR. Depuis le 1^{er} janvier 2015, l'Araf émet par ailleurs un avis conforme sur la tarification des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service (cours de fret, centres de maintenance, voies de service, stations d'alimentation en carburant ou chantiers de transport combiné par exemple).



L'Araf exprime également un avis conforme sur la tarification des prestations de sûreté ferroviaire (Suge).

RÉGLER DES LITIGES ENTRE ACTEURS DU SECTEUR FERROVIAIRE

L'Araf reçoit les plaintes des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de transport et des gestionnaires d'infrastructure à l'occasion de l'exercice du droit d'accès au réseau ferré et aux prestations associées. Elle est chargée du règlement de ces différends.

MÂÎTRISER LE BUDGET DU SYSTÈME FERROVIAIRE

La réforme ferroviaire associe désormais l'Araf à la maîtrise de l'endettement du système ferroviaire. L'Autorité doit émettre un avis motivé sur le contrat pluriannuel de performance entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, sur le budget de SNCF Réseau et les subventions publiques pour chaque projet d'investissement porté par SNCF Réseau.



L'ARAF, À L'ÉCOUTE DES ACTEURS DU SECTEUR FERROVIAIRE

Dans un dialogue constant avec les acteurs du secteur ferroviaire, l'Araf organise des consultations publiques. Elles permettent aux parties prenantes d'apporter leur éclairage sur des sujets techniques.

Pour l'Autorité, c'est un moyen d'enrichir la qualité de ses décisions et d'identifier des difficultés qui n'auraient pas été anticipées. L'Autorité a lancé une consultation publique à l'automne 2014 concernant les décrets d'application de la réforme ferroviaire.

Lire le cahier thématique en page 32.

CONTRÔLER LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE VOYAGEURS

Ouverts à la concurrence depuis fin 2009, les services ferroviaires de voyageurs entre la France et d'autres pays européens sont soumis au contrôle de l'Araf qui s'assure du caractère principalement international de ces services.

ÉVALUER L'INCIDENCE ÉCONOMIQUE DU CABOTAGE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

L'Araf évalue si une desserte ferroviaire en cabotage (trajet international avec des arrêts sur le territoire français) porte atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public ferroviaire existant (TER ou Trains d'équilibre du territoire).

2. NOTRE COLLÈGE D'EXPERTS : ORGANE DÉCISIONNEL DE L'AUTORITÉ

Les avis et décisions de l'Araf sont pris par un collège d'experts choisis pour leurs compétences en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence.

LA COMPOSITION DU COLLÈGE

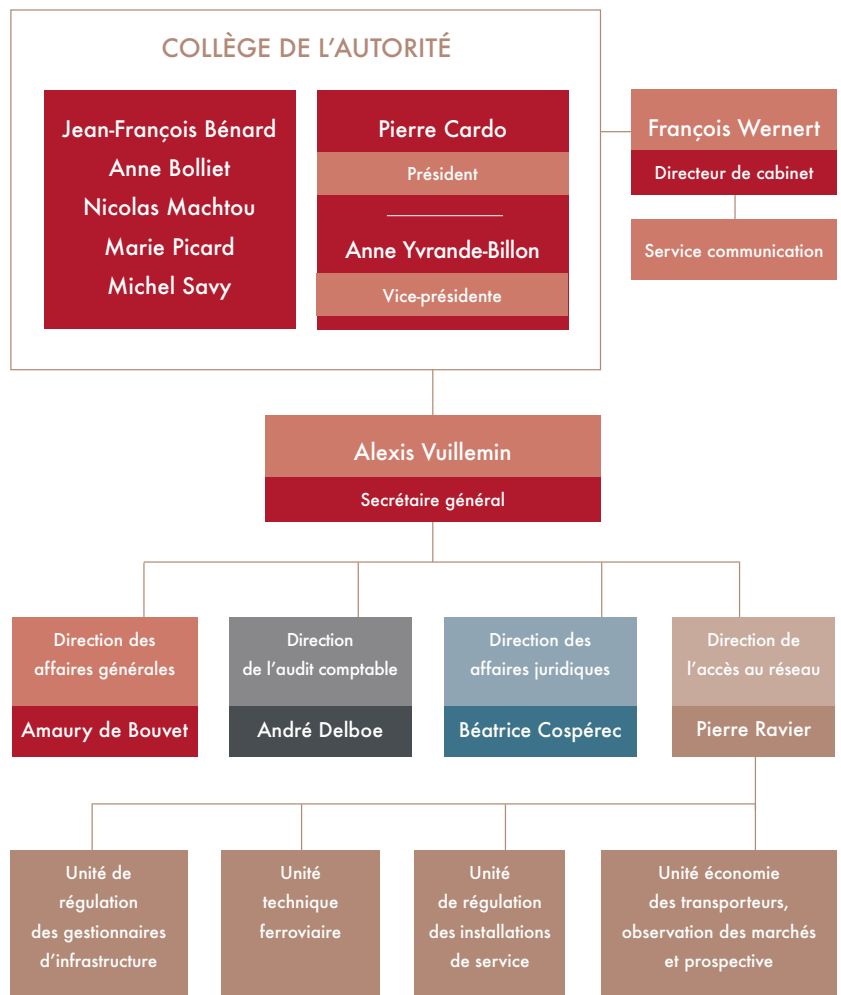
Présidé par Pierre Cardo depuis juillet 2010, le collège est composé de six autres membres nommés pour six ans, renouvelables par tiers tous les deux ans. La réforme ferroviaire du 4 août 2014 a en effet renforcé le collège en portant le nombre de membres permanents de un à trois : le président, et deux vice-présidents désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat. Les quatre autres membres du collège sont désormais nommés par le gouvernement (plus d'informations dans le cahier thématique page 30).



Le collège de l'Araf

De gauche à droite : Nicolas Machtou, Anne Bolliet, Pierre Cardo, Anne Yvrande-Billon, Jean-François Bénéard, Marie Picard, Michel Savy.

L'ORGANIGRAMME DE L'ARAF





Nommé le 20 juillet 2010 par décret du président de la République (fin du mandat : juillet 2016).

PIERRE CARDO, Président

Né en 1949, il a débuté sa carrière comme cadre en gestion des ressources humaines des groupes BSN et PSA. Maire de Chanteloup-les-Vignes de 1983 à 2009, il a été conseiller général des Yvelines de 1985 à 2001, vice-président de l'assemblée départementale à partir de 1989, député des Yvelines de 1993 à 2010, puis il a présidé la communauté d'agglomération des 2 rives de Seine de 2009 à 2012. Impliqué dans les questions d'exclusion, d'insertion, de politique de la ville et de sécurité, il a été vice-président de l'association « Villes et banlieues », membre du Conseil national des villes, du Haut conseil à l'intégration et du Conseil national de lutte contre les exclusions. Il est l'auteur de plusieurs rapports, en particulier sur les violences collectives et sur la lutte contre l'exclusion et la pauvreté. Il est également l'auteur d'un rapport sur le démantèlement des navires en fin de vie et de plusieurs ouvrages sur son expérience d' élu. Il préside l'Araf depuis sa création, en 2010.

ANNE YVRANDE-BILLON, Vice-présidente

Née en 1975, docteur en sciences économiques de l'université Paris I (sujet de thèse : « Choix contractuels et performances, le cas des chemins de fer britanniques »), Anne Yvrande-Billon a rejoint l'Araf le 1^{er} novembre 2014. Maître de conférence en sciences économiques depuis 2003, conseillère scientifique au Conseil d'analyse économique de 2008 à 2011, maître de conférences en sciences économiques à l'université Paris I de 2003 à 2008, elle était depuis 2011 au service économique de l'Autorité de la concurrence et depuis juillet 2014, adjointe au chef du service des concentrations de cette même Autorité.



Nommée le 31 octobre 2014 sur proposition du président de l'Assemblée nationale (fin du mandat : novembre 2020).

LES MEMBRES DU COLLÈGE



Nommé par le gouvernement en juillet 2012
(fin du mandat : juillet 2016).

JEAN-FRANÇOIS BÉNARD

Né en 1943, ancien élève de l'École polytechnique et de l'ENA, Jean-François Bénard a rejoint la Cour des comptes à sa sortie de l'ENA. Secrétaire général du Conseil des impôts de 1973 à 1977, il a ensuite occupé différentes fonctions à la direction générale des impôts au ministère de l'Économie et des Finances de 1977 à 1985. Directeur administratif et financier de la Société nationale industrielle aérospatiale (SNIAS) de 1985 à 1987, il a rejoint la SNCF où il a été successivement directeur général adjoint chargé des finances et du contrôle de gestion de 1987 à 1990, directeur général adjoint chargé de l'économie et des finances de 1990 à 1992 puis directeur général de 1992 à 1996. Il a réintégré la Cour des comptes en 1996 et présidé le conseil économique du médicament de 1997 à 1999. Nommé directeur général de Réseau ferré de France (RFF) en 2000, il a rejoint de nouveau la Cour des comptes en 2002, y a présidé la 7^{ème} chambre de 2004 à 2005, avant d'être nommé procureur général de la Cour des comptes de 2005 à 2012.

Nommée sur proposition du
président du Sénat en juillet 2012
(fin du mandat : juillet 2018).



ANNE BOLLIET

Née en 1946, agrégée d'histoire, Anne Bolliet a débuté sa carrière en 1985 au ministère des finances, au service de l'Inspection générale des finances (IGF) puis à la direction générale des impôts. Elle a été directeur adjoint du cabinet du ministre des Transports, de l'équipement et du logement en juin 1997, puis directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) en 2001. De retour à l'IGF en 2003, elle a conduit de nombreuses missions sur des politiques publiques (départements et collectivités d'outre-mer, logement, infrastructures et réseaux de transport) ou encore en matière de fiscalité ; elle était membre du conseil des prélèvements obligatoires jusqu'en mai 2012. Elle est également administrateur des Voies navigables de France (VNF), et de la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), administrateur provisoire du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (le « Pôle alpin »).



Nommé par le gouvernement en novembre 2014
(fin du mandat : décembre 2020).

NICOLAS MACHTOU

Né en 1975, Nicolas Machtou est conseiller référendaire à la Cour des comptes depuis avril 2014, après avoir été conseiller technique chargé de l'énergie et de l'environnement au cabinet de Jean-Marc Ayrault de 2012 à 2014. Ancien élève de la Columbia University, il a été chef de pôle « Filiales et activités nouvelles » à la direction financière de Réseau transport d'électricité (RTE, filiale d'EDF), de 2009 à 2012. Il a passé trois ans auprès du président du directoire de Réseau de l'intelligence électrique (RTE), après avoir été chargé de mission à la Commission de la régulation de l'énergie (CRE) de 2004 à 2006.

Nommée par le gouvernement en février 2015 pour succéder
à Daniel Tardy, démissionnaire (fin du mandat : juillet 2016).

MARIE PICARD

Née en 1951, diplômée de l'IEP Paris, et énarque, 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 de 1991 à 1995, puis rapporteure générale de 1995 à 1999. Nommée maître de requête au Conseil d'État au tour extérieur, elle est conseillère d'État depuis février 2012, rapporteure générale devant les commissions de déontologie chargées du contrôle de l'exercice d'activités privées par des fonctionnaires en disponibilité ou ayant cessé leurs fonctions, et, depuis 2009, membre de la Commission d'accès aux documents administratifs (Cada).



Nommé par le
gouvernement en juillet 2012
(fin du mandat : juillet 2018).

MICHEL SAVY

Né en 1946, ingénieur de l'École centrale de Paris, diplômé de l'Institut d'urbanisme de Paris, docteur ès sciences économiques, Michel Savy est professeur des universités.

Il a été chargé de mission à la Datar de 1979 à 1983, puis au ministère de l'Équipement jusqu'en 1985, professeur à l'ENPC de 1985 à 2000 et directeur de l'École supérieure des transports de 1992 à 2000. Depuis 2000, il est professeur à l'université de Paris Est et a enseigné également à l'École polytechnique fédérale de Lausanne de 1995 à 2008. Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, il a codirigé le centre franco-chinois Ville & Territoire, et préside le conseil scientifique et technique du Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra). Il est l'auteur de nombreuses publications relatives aux transports, à la logistique et à l'aménagement du territoire.

3. QUELS SONT LES POUVOIRS DE L'ARAF ?

DES AVIS CONSULTATIFS OU CONTRAINANTS :

- sur le document de référence du réseau ferré,
- sur la tarification de l'accès au réseau,
- sur la tarification de l'accès aux gares et aux autres infrastructures de service,
- sur la tarification des prestations de la sûreté ferroviaire,
- sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau,
- sur la nomination du président de SNCF Réseau,
- sur le projet de contrat-cadre entre SNCF et l'État,
- sur le projet de contrat-cadre entre SNCF Réseau et l'État,
- sur le montant des concours financiers apportés à SNCF Réseau et la part contributive de SNCF Réseau pour les projets d'investissements dépassant le seuil fixé par décret,
- sur les mesures d'organisation interne de SNCF Réseau dans le but de prévenir toute discrimination entre les différentes entreprises ferroviaires,
- sur le projet de budget de SNCF Réseau.

DES POUVOIRS D'INVESTIGATION

Les agents de l'Autorité peuvent accéder aux comptes des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

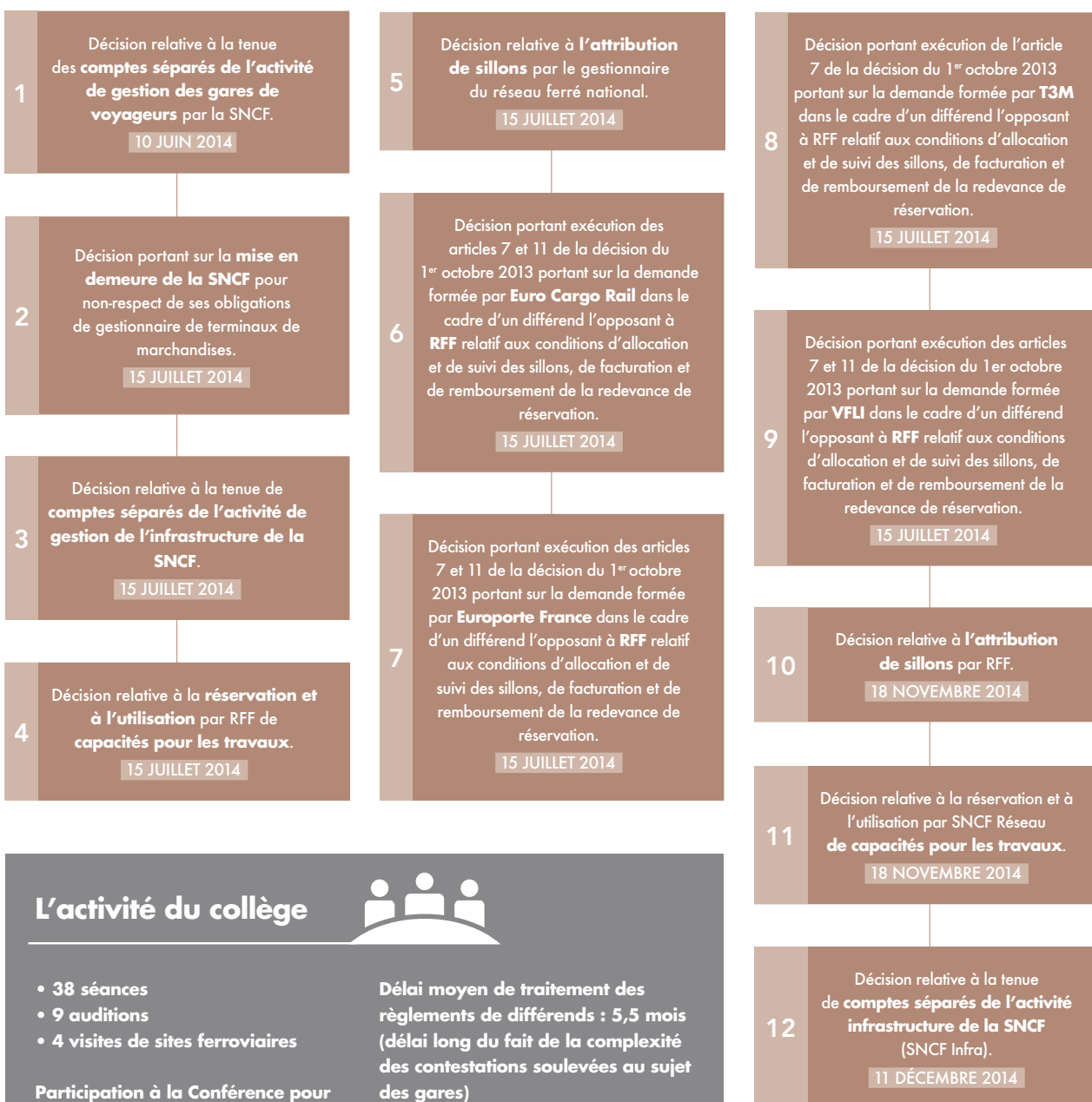
UN POUVOIR DE SANCTION

En cas de manquements aux règles d'accès au réseau, les fonctions de poursuite et d'instruction sont de la compétence de l'Araf, et depuis le 1^{er} janvier 2015, la fonction de jugement est exercée par une commission des sanctions.

10 AVIS EN 2014

1	Avis relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015. 28 JANVIER 2014	7	Avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF. 27 NOVEMBRE 2014
2	Avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre RFF et Thello. 4 FÉVRIER 2014	8	Avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau. 27 NOVEMBRE 2014
3	Avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre RFF et la SNCF. 4 MARS 2014	9	Avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités. 27 NOVEMBRE 2014
4	Avis relatif aux modifications apportées à la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2015. 25 MARS 2014	10	Avis sur le projet de décret relatif à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire. 27 NOVEMBRE 2014
5	Avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre RFF et VIIA Atlantique. 15 JUILLET 2014		
6	Avis relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2015 et 2016. 4 NOVEMBRE 2014		

12 DÉCISIONS, DONT 4 EN RÈGLEMENTS DE DIFFÉRENDS EN 2014



L'activité du collège



- 38 séances
- 9 auditions
- 4 visites de sites ferroviaires

Participation à la Conférence pour la relance du fret ferroviaire

Délai moyen de traitement des règlements de différends : 5,5 mois (délai long du fait de la complexité des contestations soulevées au sujet des gares)

Délai moyen de traitement des avis : 2 mois

ZOOM SUR...

SILLONS : L'ARAF UTILISE POUR LA PREMIÈRE FOIS SON POUVOIR RÉGLEMENTAIRE SUPPLÉTIF

Suite à un règlement de différend entre quatre entreprises ferroviaires de fret ⁽¹⁾ et RFF, et afin d'améliorer les mécanismes incitatifs applicables si le gestionnaire modifie ou supprime tardivement des sillons réservés par les entreprises ferroviaires, ou si ces dernières sur-réservent des sillons, l'Araf a adopté deux décisions le 15 juillet 2014 :

- l'une portait sur la qualité des sillons attribués par le gestionnaire d'infrastructure,
- l'autre sur les règles de réservation de sillons pour travaux.

Ces deux décisions ont été homologuées fin janvier 2015 par le ministre chargé des transports. Le régulateur précise ainsi les règles du jeu de l'allocation de sillons ferroviaires et introduit de nouvelles obligations pour SNCF Réseau,

notamment en ce qui concerne l'organisation et la stabilité des travaux, éléments essentiels pour une gestion optimisée des capacités du réseau ferré.

Ces décisions répondent aux fortes attentes des entreprises ferroviaires sur le service rendu par le gestionnaire d'infrastructure. Elles devraient aussi nourrir la réflexion sur le futur contrat pluriannuel entre l'État et SNCF Réseau, prévu par la réforme ferroviaire en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

L'ARAF DISPOSE D'UN POUVOIR « RÉGLEMENTAIRE SUPPLÉTIF »

Homologuées par le ministre chargé des transports, ces dispositions réglementaires précisent les conditions d'accès au réseau ferré et aux installations de service.

(1) ECR, VFLI, Europorte, et T3M.

Cette commission née de la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 est composée de trois magistrats (Conseil d'État, Cour de cassation, Cour des comptes).

Les amendes infligées peuvent atteindre 5% du chiffre d'affaires de l'entreprise et le produit de ces amendes est versé à l'Agence de financement des infrastructures

de transport de France (AFITF). La commission des sanctions peut également formuler une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an.

4. QUI PEUT

SAISIR

L'AUTORITÉ ?

Toute entreprise ou autorité organisatrice de transport autorisée à demander des sillons ferroviaires ou tout gestionnaire d'infrastructure, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, a la possibilité de saisir l'Araf.

VEILLER AU RESPECT DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

L'Araf veille au fonctionnement concurrentiel du marché. Les services d'instruction de l'Autorité apportent leur expertise pour la préparation des recommandations, avis et décisions du collège. Ces services sont dirigés par un secrétaire général nommé par le président de l'Araf. Alexis Vuillemin (en photo ci-contre) a succédé début 2015 à Michel Vermeulen.



Autour du secrétaire général, Alexis Vuillemin, s'organise la direction des affaires juridiques, la direction de l'accès au réseau, la direction de l'audit comptable et la direction des affaires générales.

5. LES SERVICES D'INSTRUCTION DE L'ARAF

Les services de l'Autorité sont organisés autour de quatre directions.

LA DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES

Elle conduit les procédures de règlement des différends (entre opérateurs ferroviaires, entre opérateurs et gestionnaire d'infrastructure), les procédures de sanctions et elle veille à la sécurité juridique des décisions du collège. Elle élabore les propositions d'avis

formulées par l'Autorité dans le domaine législatif et réglementaire.

LA DIRECTION DE L'ACCÈS AU RÉSEAU

Elle assure la régulation de l'accès des opérateurs ferroviaires au réseau ferré national : infrastructures et installations de service.

LA DIRECTION DE L'AUDIT COMPTABLE

Elle est chargée de contrôler les comptes de l'opérateur ferroviaire historique SNCF (en situation de monopole) et de veiller à la séparation comptable de ses activités.

LA DIRECTION DES AFFAIRES GÉNÉRALES

Elle gère les ressources humaines, assure la gestion comptable et financière, ainsi que les systèmes d'information et de documentation de l'Araf.

COMBIEN ÉTIIONS-NOUS À L'ARAF EN 2014 ?



44 agents
7 membres du collège

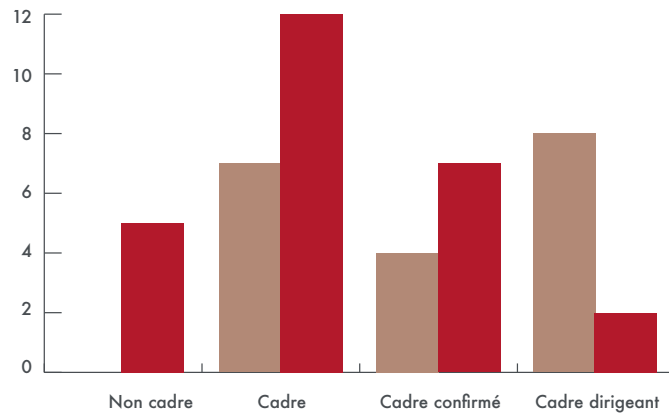


L'âge médian est de **37 ans**
avec les membres du collège et les vacataires

Répartition des effectifs en 2014

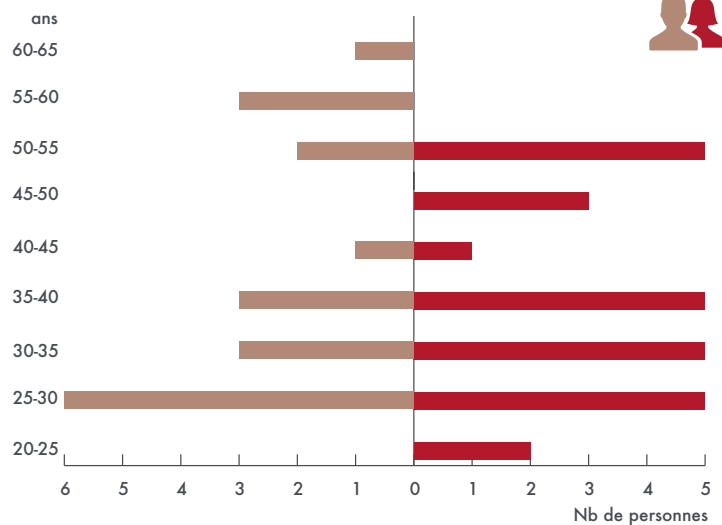
31/12/2014	Cadres	Non cadres
Direction	7	1
Affaires générales	5	1
Affaires juridiques	10	1
Accès réseau	13	1
Audit comptable	5	1
Vacataires	3	-
Membres du collège	7	-
Agent mis à disposition	1	-
Total	51	5

Effectif par catégorie et par sexe



Dans la perspective des nouvelles missions de l'Araf envisagées par la loi Macron, nos effectifs devraient atteindre 85 collaborateurs.

Pyramide des âges des agents de l'Araf



LA COMMUNICATION DE L'ARAF

Le site regulation-ferroviaire.fr a fait l'objet d'une refonte totale en juillet 2014 afin de devenir un site de ressources et de suivi de l'actualité de l'Autorité pour les acteurs du secteur ferroviaire, les décideurs politiques, les universitaires, les journalistes.

En complément de ce nouveau site, la newsletter mensuelle « Régulations », a été lancée en septembre 2014.

ARAF Autorité de régulation des activités ferroviaires

CONNAÎTRE L'ARAF | LE SYSTÈME FERROVIAIRE | LES GRANDS DOSSIERS | PUBLICATIONS | COMMUNICATION

Un régulateur chargé de régler les litiges

Le rôle du régulateur ferroviaire

Le secteur ferroviaire est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence.

Par ses avis et décisions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) contribue au bon fonctionnement du service public et des activités commerciales au bénéfice des usagers, voyageurs et chargeurs.

Elle veille notamment à l'accès sans discrimination des opérateurs de transport au réseau ferré.

➔ + d'infos sur l'ARAF

L'actualité de l'Araf et du secteur ferroviaire

- 7 jan 2015: Audiences publiques à l'Araf les 9 et 10 juin pour 2 règlements de différends
- 5 jan 2015: Claus Claus dépa
- 4 jan 2015: Projé La cc terrai
- 2 jan 2015: Diffé La ré 2014

La newsletter

Recrutement

L'Araf cherche de nouveaux talents
➔ consulter nos offres d'emploi

34 000 visites
18 000 visiteurs
uniques
121 500 pages vues
4 pages vues en
moyenne par visite

Novembre 2014

Régulation
La newsletter de l'ARAF

© Autorité de régulation des activités ferroviaires

Édito

L'Araf, quelque part entre deux...

Au moment où était votée la loi sur la réforme ferroviaire, au creux de l'été 2014, sortait sur les écrans français un film turc passé inaperçu, mais qui n'a pas manqué de faire sourire l'Araf puisqu'il portait le même nom qu'elle. Avec en sous-titre, « quelque part entre deux... ». Araf qui, renseignement pris, signifie « entre-deux » en turc, traduit si bien la vue part entre deux âges... oviaire votée en août dernier, autoroutes et au transport de vant le Parlement début 2015.

« Éges, celui d'une jeune autorité oviaire français vers l'ouverture à le à contrôler et à réguler. L'ARAF e contrôle et de régulation de la sarence et la non-discrimination outes et aux transports routiers rôle d'autorité indépendante sera s contrats de concession et des s, sur les contrats de s, conformes, rétroactifs ? Pour oin de clarifications sur les umains et financiers pour les isidente

Taux d'ouverture de la newsletter : 45%
Taux de clics : 17,2%

Les Echos: La SNCF doit revoir à la baisse les tarifs facturés au Stif dans ses gares

Le Parisien: L'autoroute ferroviaire très critiquée

Libération: L'Autoroute ferroviaire Atf de garage

Libération: L'Araf dans la presse. Les médias généralistes et spécialisés suivent notre actualité

LES COLLOQUES DE L'ARAF



Revivez les temps forts de la conférence sur notre site internet.



26 MAI 2014

« LA RÉGULATION INCITATIVE »

Parmi l'ensemble des questions relatives à la régulation des monopoles naturels, la mise au point de dispositifs de régulation incitative a fait l'objet de nombreux travaux développés notamment par Jean Tirole, Prix Nobel d'économie 2014. Dans diverses industries de réseau en Europe (électricité, eau, gaz, télécom, transports), des schémas de régulation incitative ont été déployés et pilotés par les régulateurs sectoriels.

L'Araf, au cœur de ces questions en ce qui concerne le secteur ferroviaire, a réuni des acteurs de la régulation, des experts français et européens des secteurs

de l'énergie, de l'eau et du transport ferroviaire, ainsi que des universitaires reconnus pour la qualité de leurs travaux sur le sujet, pour en débattre, confronter les analyses et faire émerger les meilleures pratiques.

Lors de ce colloque économique qui se tenait à la Maison de l'Amérique Latine à Paris, Pierre Cardo, président de l'Autorité, a rappelé aux quelque 200 participants que « le régulateur doit savoir fixer les bonnes incitations au gestionnaire d'infrastructure pour être efficace et en faire bénéficier les utilisateurs ».

26 MARS 2014

« QUELLE RÉGULATION POUR QUEL SYSTÈME FERROVIAIRE ? »

Organisé à la Maison de la Chimie (Paris), ce colloque juridique a réuni plus de 200 participants. L'occasion de confronter les points de vue d'universitaires et des praticiens autour des enjeux juridiques de la régulation sectorielle.

Parmi les intervenants, Pierre-Jean Benghozi, membre du collège de l'Arcep, Marie-Anne Frison-Roche qui enseigne sur les problématiques de régulation économique et financière, Brian Kogan, de l'Office of rail and road, et Karsten Otte, de l'Agence fédérale des réseaux, Béatrice Bourgeois-Machureau, conseillère d'État, ont insisté sur l'importance du travail déjà effectué par l'Araf dans un secteur à l'architecture complexe, assujéti à des contraintes techniques et à de fortes exigences de sécurité. Pour Bertrand du Marais, conseiller d'État, l'ouverture à la

concurrence d'un secteur en réseau comme le rail dépend de la recherche d'équilibre entre l'opérateur historique et le régulateur et entre l'opérateur historique et le gestionnaire de l'infrastructure. Le contrôle opéré par le régulateur sur le gestionnaire de l'infrastructure doit être suffisamment efficace pour garantir le respect du principe de non discrimination de l'accès au réseau. La table ronde présidée par Pierre Cardo, qui portait sur le thème de la réforme ferroviaire, à la veille de la discussion du projet de loi devant le Parlement, a réuni Gilles Savary, rapporteur du projet de loi, Dominique Bussereau, ex-ministre des Transports, Jacques Rapoport, président de RFF et Sophie Boissard, directrice générale déléguée Stratégie et Développement du groupe SNCF.



Table ronde de la conférence : l'évolution de la régulation dans le cadre de la réforme ferroviaire. De gauche à droite : Sophie Boissard (SNCF), Pierre Cardo (Araf), Dominique Bussereau, ex-ministre des Transports et Jacques Rapoport (SNCF Réseau).

6. LES RESSOURCES FINANCIÈRES DE L'AUTORITÉ

Elles proviennent d'un droit versé par les entreprises ferroviaires représentant 3,7 millièmes des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à SNCF Réseau.

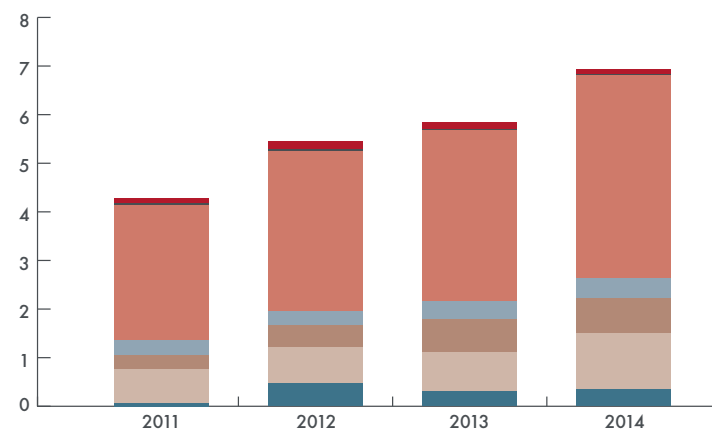
Disposant d'un fonds de roulement important en 2014, l'Autorité a proposé que les excédents de ressources dont elle disposait reviennent exceptionnellement aux entreprises ferroviaires. Après délibération, le collège a proposé de fixer à zéro le droit fixe pour l'année 2014, une solution qui a été retenue par le gouvernement.

Le plafond de la taxe affectée à l'Autorité a été relevé à 11 M€ dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015 afin de lui permettre de poursuivre sa montée en puissance initiée par la réforme ferroviaire.

Pour rappel, en tant qu'Autorité publique indépendante, l'Araf dispose de l'autonomie financière, mais elle est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

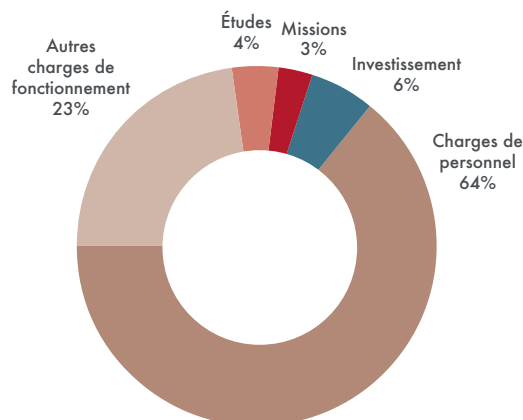
Évolution des dépenses de fonctionnement de 2011 à 2014

(en millions d'euros)



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

Répartition du budget 2014



Budget de l'Araf
11 M€

TOUR D'EUROPE DES RÉSEAUX DE RÉGULATEURS FERROVIAIRES

En qualité de régulateur français, nous entretenons des échanges réguliers avec nos homologues européens. L'objectif : partager les meilleures pratiques et entreprendre des réflexions et travaux communs afin d'assurer une régulation ferroviaire cohérente dans tous les pays de l'UE. Gros plan sur ce réseau de coopération européenne.

1. L'ENRBB : LE RÉSEAU DES RÉGULATEURS ANIMÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

Le réseau des régulateurs ferroviaires ENRBB (European network of rail regulatory bodies), administré par la Commission européenne, réunit des régulateurs européens (26 États membres et pays hors UE). Son rôle est d'améliorer les échanges d'informations sur leurs activités et les principes qui guident leurs décisions.

En 2014, l'ENRBB s'est réuni à trois reprises à Bruxelles et à Bonn, à l'invitation de la Bundesnetzagentur, l'agence fédérale allemande.

Les régulateurs répertorient la pratique décisionnelle dans leur pays respectif, et en application de la directive 2012/34/UE, dite directive « Refonte » (elle refond le premier paquet ferroviaire), la Commission européenne peut rendre obligatoire les pratiques communes des régulateurs, via un acte réglementaire.

PLATEFORME D'EXPERTS

L'ENRBB est également une plateforme d'experts partageant leur retour d'expérience pour les travaux de préparation de la législation secondaire européenne (les actes d'exécution).

La directive « Refonte » prévoit qu'avant de proposer un projet d'acte législatif au comité Sera (Single European Railway Area Committee) pour vote, la

Commission doit consulter les parties prenantes, dont les régulateurs. Ils ont été régulièrement consultés sur les projets d'actes relatifs aux modalités de calcul du coût directement imputable pour la tarification des infrastructures ferroviaires (lire le chapitre 3 de ce rapport d'activité), les accords-cadres et les modalités de surveillance des marchés ferroviaires (Railway market monitoring scheme).



La directive « Refonte » qui devait être transposée mi-juin 2015, prévoit de nombreuses dispositions sur l'accès et la tarification du réseau ferré.

ZOOM SUR...

LES ACTES D'EXÉCUTION EUROPÉENS

› **La législation secondaire** est abondante en droit européen. Procédure accélérée pour la Commission européenne, elle représente 96% de la législation européenne. C'est un puissant outil de la fonction régulatrice de la Commission qui, par des mesures d'exécution, précise et détaille les directives-cadres.

› **La directive « Refonte »** (refonte du premier paquet ferroviaire) prévoit que de nombreuses dispositions relatives à l'accès et la tarification du réseau ferré et des installations de service feront l'objet d'actes d'exécution (règlement ou décision). Ils sont d'applicabilité directe et immédiate.

LA LÉGISLATION SECONDAIRE DANS LA DIRECTIVE « REFONTE »

Au total, 22 projets de législation secondaire, acte d'exécution ou acte délégué, sont prévus par la directive « Refonte ». Avant toute proposition de texte au comité Sera, la Commission européenne est tenue de procéder à une consultation des parties prenantes. Les régulateurs sont sollicités pour fournir leur retour d'expérience.

En 2014, deux règlements d'exécution ont été adoptés :

- le règlement du 11 août 2014 relatif aux nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs,
- le règlement d'exécution du 11 août 2014 concernant les critères applicables aux candidats pour les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.

LE RÈGLEMENT D'EXÉCUTION SUR LE CABOTAGE

En droit européen, l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs a été rendue possible par le troisième paquet ferroviaire. Cette libéralisation devait intervenir au plus tard le 4 juin 2009 avec la possibilité pour les opérateurs de faire du cabotage, c'est-à-dire de commercialiser des dessertes ferroviaires nationales dans le cadre d'un trajet international.

Le cabotage ferroviaire est encadré par deux tests :

- un test obligatoire sur l'objet principal du service : pour vérifier que l'objectif est bien de réaliser une desserte internationale, la partie nationale devant rester accessoire,
- un test facultatif d'équilibre économique : pour vérifier si l'autorisation de cabotage ne remet pas en cause l'équilibre économique des contrats de service public potentiellement affectés par le cabotage.

Le règlement d'exécution détaille la procédure et les critères sur lesquels les régulateurs se fondent dans leur analyse. Il précise les délais de saisine du régulateur et les données qui lui sont transmises dans le cadre des deux tests. Il fixe également les modalités de consultation et de coopération entre les organismes de contrôle sur les résultats des deux tests. Il entre en vigueur le 16 juin 2015, et est directement applicable en droit national.

Le règlement d'exécution sur le cabotage aura un impact significatif sur le travail de l'Araf, sa méthodologie et la procédure des tests d'objet principal et d'équilibre économique.

2. IRG-RAIL : L'ASSOCIATION DES RÉGULATEURS EUROPÉENS INDÉPENDANTS

L'Araf participe activement à l'IRG-Rail qui regroupe près d'une trentaine d'autorités de régulation indépendantes et était présidé en 2014 par Jacques Prost, directeur de l'Institut luxembourgeois de régulation. L'IRG-Rail organise une à deux réunions plénières par an. La première s'est déroulée en mai 2014 à Luxembourg, et les membres y ont adopté les positions communes sur le 4^{ème} paquet ferroviaire et les projets d'actes d'exécution relatifs à la méthode de calcul du coût directement imputable, les accords-cadres et les modalités de surveillance des marchés ferroviaires.

La deuxième session plénière a eu lieu en novembre 2014 à Luxembourg.

ZOOM SUR...

L'ARAF ET L'ORR RÉGULENT LE TUNNEL SOUS LA MANCHE À PARTIR DU 16 JUIN 2015

En juin 2015, les ministères des Transports français et britannique transfèrent le contrôle économique du tunnel sous la Manche à l'Araf et l'Office of rail and road (ORR).

Concrètement, les deux autorités garantissent que les conditions d'accès au tunnel transfrontalier sont transparentes et équitables pour toutes les entreprises ferroviaires (Eurostar, SNCF, Deutsche Bahn, les opérateurs de fret britanniques). L'Araf et l'ORR s'assurent également que les tarifs des péages pratiqués par le gestionnaire de l'infrastructure Eurotunnel n'excèdent pas les coûts d'exploitation du tunnel.

Depuis 1986, la tâche incombait aux gouvernements des deux pays.

À partir du 16 juin 2015, date butoir pour la transposition de la directive « Refonte », c'est aux deux autorités de régulation indépendantes d'assurer cette mission.

Ce transfert de compétence se traduit par un nouveau règlement binational. Il précise les modalités de coopération entre les deux régulateurs et avec la Commission intergouvernementale qui reste compétente sur la sécurité du tunnel. Il pose le cadre de tarification de l'accès au tunnel.

Les deux autorités ont travaillé tout au long de l'année 2014 sur les modalités de cette corégulation afin d'organiser une coopération coordonnée et efficace et mettre en place des procédures de travail en commun.

Ce travail s'est concrétisé par la signature d'un accord de coopération

le 16 mars 2015 à Paris par Pierre Cardo et Anna Walker, présidents des deux autorités.

L'objectif de l'accord est d'adopter des avis et décisions de manière concertée, en veillant au respect des principes de transparence, de prévisibilité, d'équité et de non discrimination de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'accord de coopération prévoit un service permanent et un comité binational :

- le service permanent est une instance de coopération des services des deux autorités. Sa principale mission est d'instruire les dossiers pour le comité binational,
- le comité binational est une instance de discussion, de conciliation et d'adoption des avis et décisions des deux régulateurs, composé de trois membres de chaque autorité.

Ces deux instances seront opérationnelles le 16 juin 2015.

Côté français, la vice-présidente de l'Araf, Anne Yvrande-Billon, et deux autres membres du collège, Jean-François Bénard et Nicolas Machtou, représenteront l'Autorité au comité binational.



L'IRG-RAIL S'ORGANISE AUTOUR DE 5 GROUPES DE TRAVAIL



1/ « LÉGISLATIF »

L'association a poursuivi ses travaux sur le 4^{ème} paquet ferroviaire et a arrêté une position commune sur les amendements votés en 1^{ère} lecture au Parlement européen, le 26 février 2014. Dans une position commune, l'IRG-Rail a insisté sur la nécessité d'une approche plus équilibrée entre le libre accès et les conventions de service public, plaidant pour l'ouverture à la concurrence. Des inquiétudes ont été soulevées concernant d'une part, le calendrier d'ouverture repoussé à 2023, et d'autre part, les amendements trop protecteurs favorisant des dérogations au principe de l'ouverture des marchés.

À propos de la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure, l'IRG-Rail déplore dans une position commune l'affaiblissement de la proposition initiale de Bruxelles sur les mesures visant à assurer une indépendance décisionnelle et organisationnelle effective des gestionnaires d'infrastructure verticalement intégrés et la transparence des flux financiers.

Cette position commune a salué le renforcement des pouvoirs des régulateurs nationaux.

Le groupe a par ailleurs suivi les travaux de transposition de la directive « Refonte » qui organise les conditions d'accès à l'infrastructure principale et aux installations de service, ainsi que les principes de tarification de ces installations. Cette directive rappelle la règle de séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transport, et exige la séparation comptable entre les activités de transport et l'exploitation des installations de service. Enfin, elle prévoit la mise en place d'un organisme de contrôle ferroviaire unique par pays, indépendant et doté de compétences larges, de pouvoirs d'enquête et de sanction. Cette directive devait être transposée le 16 juin 2015 dans les législations nationales. Depuis cette date, l'Araf et son homologue britannique, régulent ensemble le tunnel sous la Manche (lire l'encadré page 25).



2/ « ACCÈS »

Dans la continuité des travaux sur les corridors européens de fret, (cf. carte ci-contre) ce groupe de travail a approfondi sa réflexion sur la surveillance du guichet unique et du caractère non-discriminatoire du document d'information des corridors qui fixe les règles d'attribution des sillons. L'IRG-Rail préconise une approche coordonnée et harmonisée des régulateurs européens en matière de surveillance du guichet unique, et le groupe de travail s'est également intéressé au projet d'acte d'exécution relatif aux accords-cadres. Il constate que cet outil contractuel qui permet une meilleure visibilité de l'allocation pluriannuelle des sillons est peu utilisé par les États membres. Dans sa position commune, l'IRG-Rail salue les propositions de Bruxelles améliorant la transparence et la publication des capacités contractualisées par les accords-cadres. Les régulateurs s'interrogent toutefois sur les dispositions

visant à imposer un seuil de capacité du réseau, et le mode de calcul de ce seuil.



3/ « ACCÈS AUX INSTALLATIONS DE SERVICE »

En septembre 2014, l'IRG-Rail a adopté une première position commune en vue d'un futur projet d'acte d'exécution relatif aux procédures et critères pour l'accès aux installations de service (IS) prévu par la directive « Refonte ». Elle souligne que la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux IS. La position commune souligne que la première condition pour garantir un accès libre et non discriminatoire à une entreprise ferroviaire est la transparence des procédures d'accès et des tarifs. La position suggère que chaque gestionnaire d'IS publie a minima une liste d'informations incluant la procédure d'allocation, son calendrier et le tarif des prestations. Un exploitant d'une installation de service doit présenter à chaque entreprise ferroviaire demandant l'accès une procédure d'attribution transparente et non discriminatoire. En cas de demandes conflictuelles, une procédure en trois temps est proposée, ainsi que des exemples de critères d'attribution si aucune solution n'a pas pu être trouvée. La directive « Refonte » prévoit que l'exploitant d'une installation de service ne peut refuser l'accès à une entreprise ferroviaire que s'il propose une alternative viable, dans des conditions économiques acceptables. La position commune souligne que cette procédure ne doit être activée qu'une fois l'échec du processus de résolution des conflits constaté. Objectif : éviter qu'un gestionnaire refuse l'accès à son installation sans

justification, et avant toute tentative de coordination.



4/ « TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE »

Ce nouveau groupe de travail a été créé en novembre 2014. Sa mission : réaliser un benchmark sur les différentes pratiques européennes en matière de tarification des installations de service (cours de fret, gares de voyageurs, voies de service, gazole, etc). Dans un premier temps, les analyses se focalisent sur la tarification des gares de voyageurs afin de comparer les cadres de régulation des différents pays, les méthodes de tarification utilisées et le rôle du régulateur dans le processus tarifaire. Le groupe mènera une réflexion plus large sur les principes de tarification posés par la directive « Refonte ».



5/ « SURVEILLANCE DU SECTEUR FERROVIAIRE PAR LES INDICATEURS STATISTIQUES »

En février 2014, l'IRG-Rail a publié son nouveau rapport d'observation des marchés ferroviaires, avec des données qualitatives et quantitatives sur les installations de service. L'association a également réagi sur le projet d'acte d'exécution relatif aux modalités de surveillance des marchés ferroviaires, notamment les définitions utilisées par le questionnaire envoyé par Bruxelles concernant la collecte des données. La position commune souligne que l'absence des indicateurs clairement définis nuit à la comparaison des données entre les États membres et risque de présenter une image faussée des marchés ferroviaires en Europe.

ZOOM SUR...

L'ARAF S'IMPLIQUE DANS LES CORRIDORS EUROPÉENS DE FRET



3. PANORAMA DES AUTORITÉS DE RÉGULATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

L'Union européenne compte 26 régulateurs ferroviaires et trois observateurs pour la plupart indépendants du pouvoir exécutif.

Cette indépendance se comprend tant au plan organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel vis-à-vis de toute entité publique ou privée.

LE PANORAMA DES RÉGULATEURS EUROPÉENS DE TRANSPORT MONTRE UNE GRANDE DIVERSITÉ DE COMPÉTENCES

AUTORITÉS RATTACHÉES DE LA CONCURRENCE

- ACM (Pays-Bas)
- CNMC (Espagne)
- Romania Consiliul Concurentei (RCC/Roumanie)
- Konkurentsiamet (Estonie)

COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET D'INTEROPÉRABILITÉ

- L'ORR (Royaume-Uni)
- TransportStylersen (Suède)
 - Urzd (Slovaquie)
 - Iaja (Bulgarie)
 - UTK (Pologne)
 - RAS (Grèce)

COMPÉTENCES MULTIMODALES

- Aéroports :

- CNMC (Espagne)
- ART (Italie)
- Institut luxembourgeois de régulation (ILR)
- Service de régulation du transport (Belgique)
- ACM (Pays-Bas)
- Trafi (Finlande)

- Routes/autoroutes/péage urbain :

- ORR (Royaume-Uni)
- ART (Italie)
- TransportStylersen (Suède)
- Trafi (Finlande) pour le réseau routier classique

- Fluvial :

- TransportStylersen (Suède)
- Trafi (Finlande)

AUTORITÉS MULTISECTORIELLES


- L'ACM (Pays-Bas)
- Bundesnetzagentur (Allemagne)
 - CNMC (Espagne)
 - Akos (Slovénie)


COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE DROIT DES VOYAGEURS

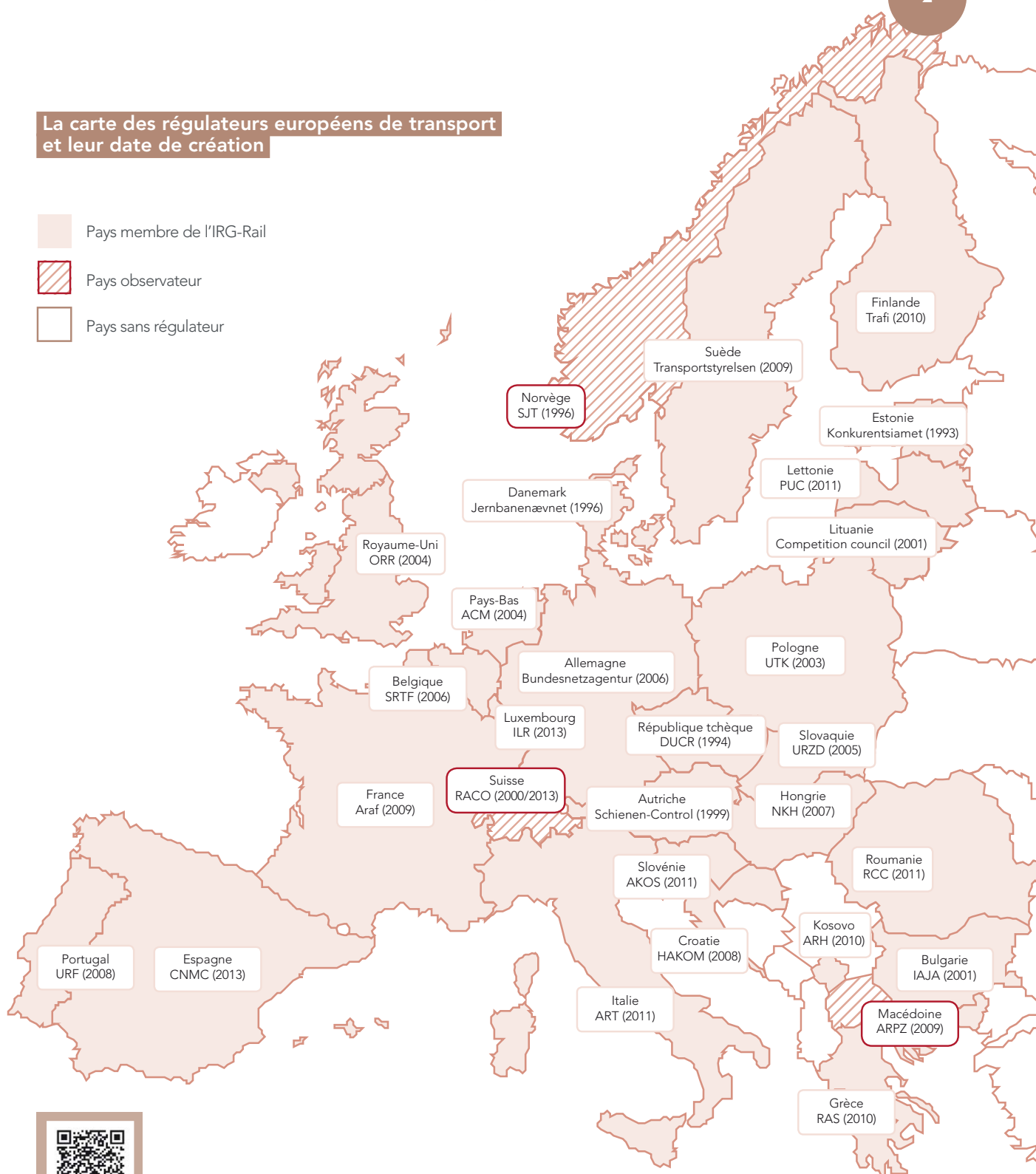
- L'ART (Italie)
- Iaja (Bulgarie)
- UTK (Pologne)
- Jernbanenævnet (Danemark)

La carte des régulateurs européens de transport et leur date de création

 Pays membre de l'IRG-Rail

 Pays observateur

 Pays sans régulateur



Retrouver la carte interactive sur notre site.

Source : Araf.

L'ARAF APRÈS LA RÉFORME FERROVIAIRE : VERS DE NOUVELLES PERSPECTIVES

Dans le cadre de la réforme ferroviaire du 4 août 2014, dont l'objectif majeur est de créer des synergies économiques pour mettre un terme à la dérive de la dette ferroviaire, les missions et prérogatives de l'Autorité se voient renforcées. Décryptage de ce nouveau contexte.

1. RETOUR SUR LES GRANDS PRINCIPES DE LA RÉFORME FERROVIAIRE 2014

La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015 sous réserve des décrets d'application, réintègre, tout en les séparant, la gestion du réseau ferré et l'exploitation commerciale des trains et des gares. L'un des objectifs est d'obtenir par cette restructuration des synergies économiques entre l'opérateur ferroviaire et le gestionnaire du réseau et tenter ainsi de mettre un terme à la dérive de la dette ferroviaire. Elle représentait 20 milliards d'euros en 1997 au moment de la création de RFF, elle atteignait 32 milliards d'euros fin 2014 pour le gestionnaire d'infrastructure et 7 milliards d'euros pour la SNCF. Elle augmente chaque année de 1,5 à 2,8 milliards d'euros.

CRÉATION D'UN NOUVEAU GROUPE FERROVIAIRE INTÉGRÉ

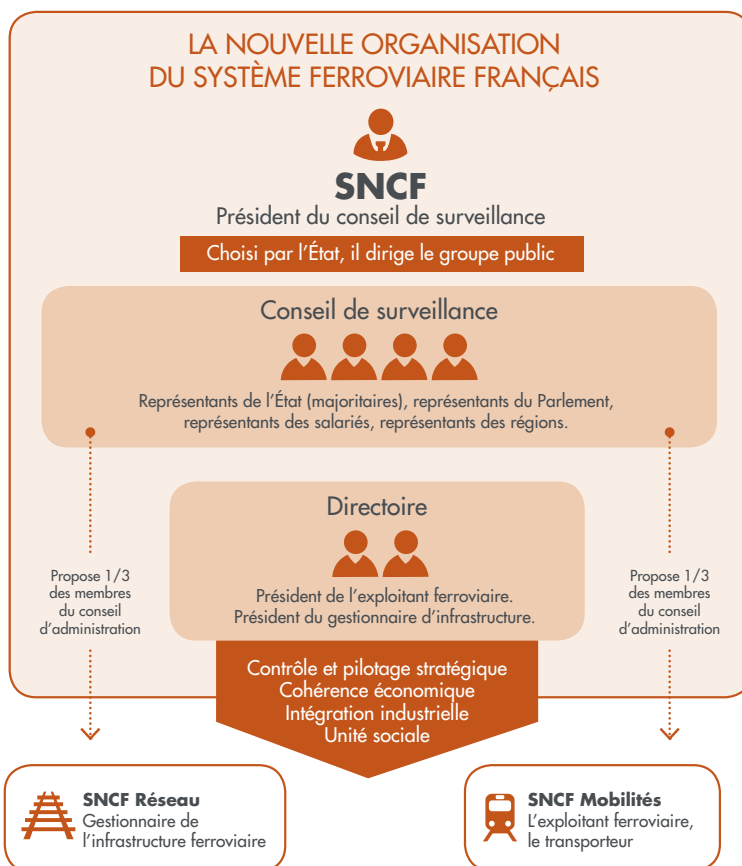
La loi crée un gestionnaire d'infrastructure unifié, en réintégrant SNCF Infra et la direction de la circulation ferroviaire dans SNCF Réseau. Elle met aussi fin à la logique de séparation décidée en 1997 entre la SNCF, l'opérateur historique, et Réseau ferré de France (RFF), le gestionnaire des rails. Depuis la réforme ferroviaire, ces deux établissements sont

réunis dans un même groupe public, baptisé « SNCF ». Le directoire de l'Epic de tête est composé du président de SNCF Mobilités (Guillaume Pepy par intérim) et du président de SNCF Réseau (Jacques Rapoport par intérim). En cas de divergence, c'est le président du conseil de surveillance qui tranche. Ce conseil de surveillance réunit des représentants de l'État, des régions, du Parlement et des salariés. Frédéric Saint-Geours a été nommé à la présidence du conseil de surveillance, par intérim, en novembre 2014.

LE HAUT COMITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET LE COMITÉ DES OPÉRATEURS

La loi instaure une nouvelle instance : le Haut comité du système de transport ferroviaire placé sous la présidence du ministre chargé des transports.

Elle crée également un Comité des opérateurs chargé d'élaborer une charte du réseau (soumise pour avis à l'Araf) et qui devra s'efforcer de régler à l'amiable certains litiges entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires. Ces dispositions sont sans préjudice du rôle de l'Araf dans



le cadre de règlements de différends.

LES ENJEUX SOCIAUX DE LA RÉFORME

Sur le plan social, l'enjeu de la réforme est d'harmoniser les conditions et la durée de travail de tous les cheminots, avec l'élaboration d'une convention collective de branche applicable pour la SNCF, comme pour les opérateurs concurrents.

Elle est en phase de négociation avec les partenaires sociaux dans le cadre d'une commission mixte paritaire, et devrait aboutir en 2016.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Supposée préparer l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire national de voyageurs, la réforme du 4 août 2014 ne comporte aucun article sur le sujet.

2. QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME FERROVIAIRE POUR L'ARAF ?

La réforme renforce les compétences de l'Autorité, en particulier sur le modèle économique du système ferroviaire, avec l'extension de ses avis sur la tarification de l'ensemble des composantes de l'infrastructure : gares de voyageurs, cours de fret, stations de distribution de combustible, voies de service, chantiers de transport combinés, etc.

Elle confère également à l'Araf des compétences nouvelles en matière financière puisque l'Autorité

veille désormais au respect de la trajectoire budgétaire du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, et suit les conditions de financement de ses projets d'investissements. Enfin, la réforme ferroviaire modifie la composition du collège de l'Araf (lire page 10).

+ de pouvoirs d'information

Les pouvoirs d'information du régulateur ont été améliorés. Doivent dorénavant être communiqués à l'Araf :

- › la liste des emplois des dirigeants de SNCF Réseau,
- › tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées par SNCF,
- › le rapport d'activité de SNCF,
- › le rapport d'activité de SNCF Réseau,
- › le rapport d'activité de SNCF Mobilités.

+ d'avis conformes

Les pouvoirs d'avis conformes (juridiquement contraignants) de l'Autorité ont été étendus :

- › l'Araf conserve son pouvoir d'avis conforme sur la **tarification de l'accès au réseau**,
- › l'Araf a désormais un pouvoir d'avis conforme sur la **tarification de l'accès aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service**, ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies (cours de fret, stations gazole, etc.),
- › l'Araf émet un avis conforme sur la **tarification des prestations de sûreté (Suge)**,
- › l'Araf peut aussi s'opposer à la proposition de **nomination, de renouvellement ou de révocation du président de SNCF Réseau**.

+ d'avis consultatifs

La réforme ferroviaire a élargi le champ des avis simples rendus par le régulateur :

- › sur la charte du réseau et ses modifications,
- › sur le projet de contrat cadre conclu entre SNCF et l'État (et ses actualisations),
- › sur le projet de contrat cadre conclu entre SNCF Réseau et l'État (et ses actualisations) ainsi que sur le rapport annuel d'activité relatif à la mise en œuvre de ce contrat,
- › sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et la part contributive de SNCF Réseau pour les projets d'investissements dépassant un seuil fixé par le Parlement,
- › sur les mesures internes d'organisation de SNCF Réseau dans l'objectif de prévenir toute discrimination,
- › sur le projet de budget de SNCF Réseau.

NOUVELLE COMPOSITION DU COLLÈGE DE L'ARAF

À terme, le collège accueillera deux vice-présidents à temps plein. Anne Yvrande-Billon a été nommée vice-présidente en octobre 2014 par le président de l'Assemblée nationale. Le second vice-président sera désigné en 2018 par le président du Sénat. Les quatre autres membres du collège sont nommés par décret, et exercent leurs fonctions à temps partiel (voir la composition du collège page 10).

NOUVELLE PROCÉDURE DE SANCTION

La réforme ferroviaire a modifié le déroulement de la procédure de sanction applicable devant l'Autorité : la loi a institué une séparation organique entre les fonctions de poursuite et d'instruction, qui restent de la compétence du collège et les fonctions de jugement exercées, depuis le 1^{er} janvier 2015, par une commission des sanctions. Cette solution, déjà appliquée dans d'autres autorités de régulation sectorielle (Arjel, AMF), garantit le respect des exigences constitutionnelles.

La commission des sanctions de l'Araf est composée d'un membre du Conseil d'État, d'un conseiller à la Cour de cassation et d'un magistrat de la Cour des comptes, nommés pour six ans.

LA CONSULTATION DU GOUVERNEMENT

La création d'un Commissaire du gouvernement auprès de l'Autorité, qui figurait dans le projet de loi initial, n'a finalement pas été retenue dans le texte adopté par le Parlement. Toutefois, pour éclairer sa réflexion, le législateur a souhaité que l'Araf procède, avant de rendre ses décisions, avis ou recommandations, à la consultation du gouvernement afin d'en connaître les analyses.

ZOOM SUR... NOS AVIS SUR LES PROJETS DE DÉCRETS D'APPLICATION DE LA RÉFORME FERROVIAIRE

Saisie pour avis par le ministère chargé des transports, l'Araf s'est prononcée le 27 novembre 2014 sur quatre projets de décrets d'application de la loi de réforme ferroviaire :

✘ Les missions et statuts de SNCF : pourquoi un avis défavorable ?

L'Araf a estimé que le projet de décret relatif à l'Epic de tête SNCF comportait des risques d'atteinte à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

✘ Les missions et statuts de SNCF Réseau : pourquoi un avis défavorable ?

L'Araf a formulé des recommandations pour garantir une plus grande indépendance de SNCF Réseau.

Cette obligation n'est toutefois pas applicable aux décisions adoptées dans le cadre des procédures de sanction ou de règlement de différend.

LE RÔLE ÉCONOMIQUE DE L'AUTORITÉ

L'Araf voit son rôle élargi au contrôle de l'endettement ferroviaire puisqu'elle émet désormais un avis

✘ Les missions et statuts de SNCF Mobilités : pourquoi un avis défavorable ?

Les principales critiques de l'Araf portaient sur le maintien de la Direction des gares au sein de SNCF Mobilités et la séparation comptable des activités de SNCF Mobilités.

✔ L'indépendance des fonctions essentielle du gestionnaire d'infrastructure : pourquoi un avis favorable sous réserve ?

L'Araf a estimé :

- que la définition des informations confidentielles devait être précisée,
- que le contrôle de la circulation des informations confidentielles au sein de SNCF Réseau devait être renforcé,
- que le rôle et le fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire devaient être améliorés.

motivé sur le contrat pluriannuel État-SNCF Réseau, sur le budget de SNCF Réseau, et sur la vérification du calcul des concours financiers à apporter à SNCF Réseau pour chaque projet d'investissement, au regard de ratios fixés par le Parlement.

3. DE L'ARAF À L'ARAFER :

NOS NOUVEAUX CHAMPS D'ACTION

À L'HORIZON 2015-2016

La loi a confié à l'Araf la mission de concourir au suivi du système ferroviaire national, de ses activités de service public comme de ses activités concurrentielles, au bénéfice des voyageurs et des chargeurs, les clients du transport ferroviaire.

La directive « Refonte » entrée en vigueur le 16 juin 2015 élargit notre périmètre d'intervention en nous confiant la responsabilité du suivi du secteur. Retour sur ces nouvelles évolutions stratégiques.

CAP VERS L'OBSERVATOIRE DES MARCHÉS

L'Araf va créer d'ici à fin 2016 un observatoire des marchés du transport ferroviaire. L'objectif est double :

- présenter à un large public des indicateurs de suivi de l'ouverture des marchés à la concurrence,
- élaborer des indicateurs de performance du système ferroviaire, notamment au regard d'autres opérateurs européens.

Cet observatoire va étendre notre connaissance des coûts et des pratiques des opérateurs pour nous permettre d'améliorer les méthodes de régulation et de fournir à toutes les parties prenantes (entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, État) des informations fiables et objectives. Il permettra également d'éclairer le débat public dans l'objectif de rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes.

SURVEILLANCE DE LA TARIFICATION

L'Araf veille à garantir l'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires, l'absence de distorsion de concurrence et de subventions croisées entre les activités concurrentielles et de service public. Le gestionnaire d'infrastructure exerce une activité de monopole naturel qui doit donc être incité à réduire ses coûts et à être géré de manière efficace.

Depuis sa création, il y a cinq ans, l'Araf a construit des méthodes d'analyse des charges et des produits des opérateurs afin de s'assurer que les tarifs étaient bien orientés vers les coûts. La réforme ferroviaire du 4 août 2014 réorganise les différentes entités régulées au sein d'un même groupe SNCF. Nous allons donc poursuivre notre travail sur les coûts des activités ferroviaires, notamment de SNCF Réseau.

L'ARAFER

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », en deuxième lecture devant l'Assemblée nationale à l'heure où nous bouclons ce rapport d'activité, devrait être votée d'ici à fin juillet. Elle prévoit une large extension de nos compétences dans le domaine routier : transport par autocar et concessions autoroutières.

2015 est une année stratégique pour l'Araf. Elle nécessite une réorganisation importante de nos services et une montée en compétences dans les nouveaux domaines que nous allons réguler et contrôler.

Appelé à devenir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), le régulateur devrait compter 85 collaborateurs début 2016 : experts du ferroviaire, du transport routier de voyageurs et des concessions autoroutières qui en feront une véritable autorité de régulation multimodale.



L'ARAF ET L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN

La directive « Refonte » en vigueur depuis le 16 juin 2015 et qui vise à créer un espace ferroviaire unique européen, va harmoniser le fonctionnement des régulateurs européens et consolider leur indépendance.

Concrètement, cela se traduit par l'élargissement de notre mission à la régulation économique du tunnel sous la Manche, en coopération avec notre homologue britannique, l'Office of rail & road (ORR).

L'ACCÈS ÉQUITABLE AU RÉSEAU FERRÉ ET À SES INFRASTRUCTURES : NOS OBJECTIFS

L'optimisation de la performance du réseau ferré national est l'une des principales missions du régulateur. En concertation avec les acteurs du secteur, l'Araf met tout en œuvre pour que le processus d'allocation des sillons, leur usage effectif et leur tarification soient équitables et bien arbitrés entre les entreprises ferroviaires, mais aussi entre les besoins de capacités pour les travaux et les activités commerciales.

NOS ACTIONS POUR AMÉLIORER L'ATTRIBUTION DES SILLONS FERROVIAIRES

1. L'ALLOCATION DES SILLONS, COMMENT ÇA MARCHE ?

Pour emprunter le réseau ferroviaire géré par SNCF Réseau (ex-RFF), les entreprises doivent disposer d'un sillon, c'est-à-dire de la possibilité de circuler à un moment donné d'un point du réseau ferré à un autre.

Les sillons utilisés en 2015 ont été commandés pour la plupart entre décembre 2013 et avril 2014. La réglementation impose au gestionnaire d'infrastructure de fournir une réponse définitive à ces demandes en septembre 2014 afin de publier l'horaire de service 2015.

En 2014, SNCF Réseau a de nouveau rencontré des difficultés pour répondre aux demandes de sillons formulées par les entreprises ferroviaires et pour leur allouer des sillons de qualité.

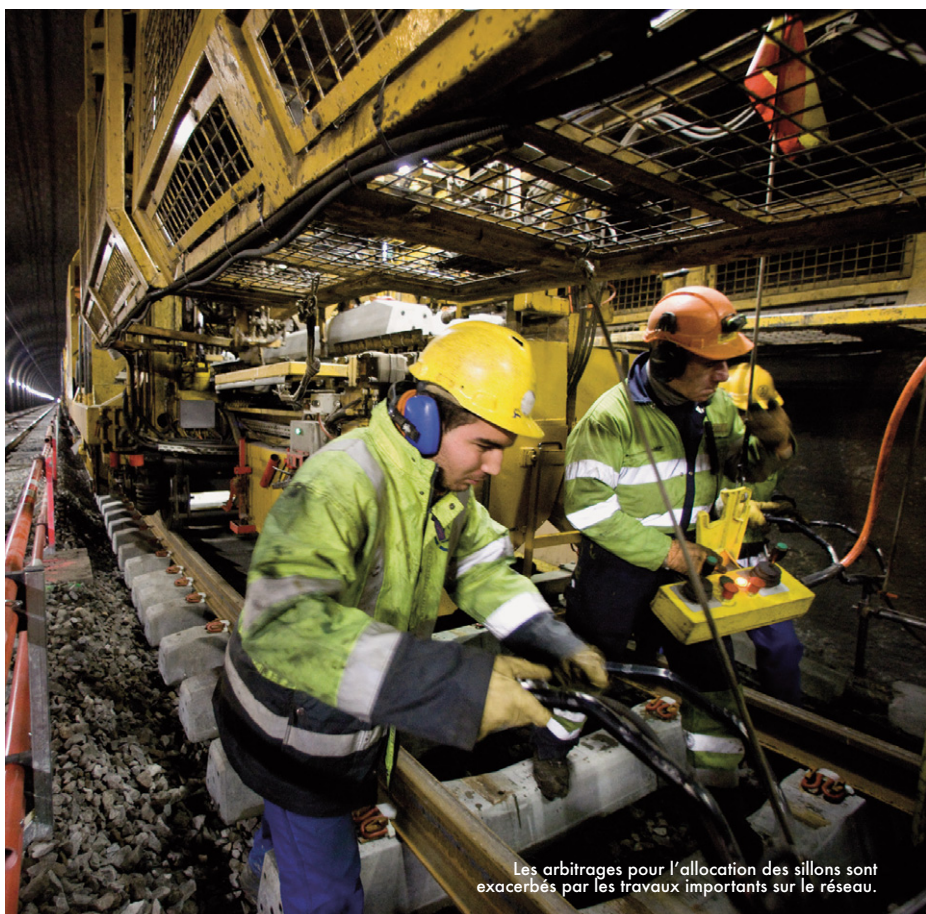
Ces difficultés sont une source potentielle de désorganisation pour les activités de fret et pour certains services de transport de voyageurs. Ils constituent donc un obstacle au développement du transport ferroviaire en France.

Les limites du processus d'allocation des sillons s'expliquent par la nécessité d'arbitrer entre les demandes de sillons pour la réalisation de travaux sur le réseau et celles pour la circulation des trains mais aussi par l'obsolescence des

systèmes d'information.

L'Araf se montre plus que jamais attachée à l'évolution de la performance du processus d'allocation des sillons. En 2014, suite à une demande de règlement de différends entre quatre entreprises ferroviaires (Euro Cargo Rail, VFLI, Europorte

et T3M) et SNCF Réseau, nous avons organisé une concertation publique avec l'ensemble des acteurs du secteur afin de trouver un consensus pour accélérer, dès 2015, l'amélioration de l'attribution des sillons.



Les arbitrages pour l'allocation des sillons sont exacerbés par les travaux importants sur le réseau.

ZOOM SUR...

OBJECTIF, ZÉRO GASPILLAGE

De janvier à mai 2014, l'Araf a organisé une consultation publique, pour déterminer des mesures d'optimisation du processus d'allocation des sillons. L'objectif : éviter le gaspillage et accueillir ainsi plus de trafics sur le réseau.

In fine, l'Autorité a retenu quatre propositions d'incitations financières afin que :

- SNCF Réseau respecte les sillons fermes sur lesquels il s'est engagé,
- SNCF Réseau respecte les délais

- pour lever les sillons précaires,
- les entreprises ferroviaires annulent les réservations de sillons qu'elles n'utiliseront pas,
- SNCF Réseau fasse régulièrement le point sur les plages travaux non utilisées.

Il s'agit d'encourager les demandeurs de capacités ferroviaires à libérer de manière anticipée les sillons dont ils n'ont pas besoin. Des pénalités sont appliquées en cas de suppression ou de modification tardive.

Le montant de ces pénalités augmente à l'approche du jour de la circulation.

De son côté, SNCF Réseau est également pénalisé en cas de suppression ou de modification tardive de sillons alloués. Des dispositions similaires à celles applicables aux demandeurs de sillons ont été retenues. Ces dispositifs ont été intégrés au document de référence du réseau 2015.

2. PROCESSUS D'ALLOCATION DES SILLONS : DU MIEUX

Comme chaque année, SNCF Réseau a fourni à l'Araf des données sur les réponses apportées aux demandes de sillons.

Ces données offrent un bon indicateur sur la qualité globale des réponses apportées aux demandes d'accès au réseau des entreprises.

En septembre 2014, date de réponse aux demandes de sillons, le taux de traitement des demandes s'élevait en moyenne à 99,8%, un niveau comparable à celui observé en 2013, avec un taux de réponses fermes (sillons demandés alloués), en progression d'année en année.

Combien de sillons demandés, combien de sillons attribués ?

	Nombre de sillons-jours demandés				Taux de sillons-jours attribués fermes			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Sillons voyageurs	5 364 648	5 368 972	5 236 000	5 214 682	89%	90%	93%	95%
Sillons fret								
Fret SNCF	661 579	621 325	519 721	498 717	69%	73%	80%	83%
Autres opérateurs	211 148	301 268	287 665	287 127	48%	57%	68%	72%

Source RFF, retraitement Araf.

L'attribution des sillons par SNCF Réseau en cinq étapes

(A désigne l'année de circulation)



NOTRE ACTION POUR SÉCURISER LES SILLONS ALLOUÉS

Dans son analyse des taux de réponses favorables aux demandes de sillons, l'Araf relève toutefois un écart toujours important entre les trains voyageurs, qui circulent majoritairement de jour, et les trains de fret, dont une partie de parcours est souvent réalisée la nuit : ces derniers sont donc plus affectés par les travaux sur le réseau, généralement réalisés en nocturne.

Afin d'améliorer le traitement des sillons « à l'étude », le régulateur s'est penché sur le processus d'organisation des travaux afin d'inciter SNCF Réseau à donner une réponse favorable aux demandeurs de sillons le plus tôt possible avant la date de circulation.

Depuis plusieurs années, l'Araf s'inquiète également de l'instabilité des sillons « fermes », depuis leur allocation, en septembre, jusqu'à leur circulation effective. Dans un contexte de forte intensité des travaux ferroviaires, le régulateur a demandé un mécanisme d'incitations réciproques afin de stabiliser les commandes de sillons par les entreprises et les réponses de SNCF Réseau. Ce mécanisme est en vigueur depuis le 2 mars 2015.

3. QUELLE ORGANISATION POUR LES TRAVAUX SUR LE RÉSEAU FERRÉ ?

L'élaboration par SNCF Réseau du graphique de circulation doit tenir compte de l'importance des travaux de renouvellement, de sécurisation et

de développement du réseau ferré. Ce contexte continuera d'affecter l'attribution des sillons durant encore plusieurs années car la régénération du réseau ferré est un programme de longue haleine. En 2014, 973 km de voies ont été renouvelés contre 849 km en 2013, soit environ 2% du réseau.

SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Suite à l'accident de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet 2013, la priorité absolue a été donnée par le gestionnaire d'infrastructure à la sécurité ferroviaire. Cela s'est notamment traduit par la mise en place de Vigirail, un programme de travaux spécifiques doté de 410 millions d'euros sur quatre ans, dédié en premier lieu à l'accélération du renouvellement des aiguillages.

Outre ces efforts consentis en faveur de la sécurité du réseau, les chantiers d'investissement restent importants. La mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse à l'horizon 2016-2017 nécessite des raccordements au réseau existant qui se traduisent par des interruptions de circulation, souvent sur des nœuds ferroviaires importants. SNCF Réseau cherche à massifier les chantiers à l'intérieur de « fenêtres travaux » spécifiques, isolées des circulations ferroviaires. Ces fenêtres sont identifiées avant le dépôt des demandes de sillons et confirmées lors de la construction de l'horaire de service. En 2014, près de 87% des travaux ont été planifiés à l'intérieur de ces « fenêtres travaux ».

Pour l'Araf, la vigilance reste de mise afin de maintenir un équilibre entre les besoins de circulation des trains de voyageurs et de fret et les sillons dédiés à la réalisation des travaux sur le réseau ferré.

SÉCURISER LES SILLONS ALLOUÉS AUX TRANSPORTEURS

Les recommandations répétées de l'Autorité sur ce sujet dans ses avis sur les documents de référence du réseau 2013, 2014 et 2015, se sont traduites par plusieurs décisions visant à inciter SNCF Réseau à organiser ses travaux en respectant davantage les sillons attribués aux transporteurs.

Les conditions liées à la réservation et à l'utilisation par SNCF Réseau de capacités pour les travaux sont précisées par la décision de l'Araf du 18 novembre 2014, homologuée début 2015 par le ministère chargé des transports.

Cette décision prévoit notamment que SNCF Réseau :

- publie en décembre A-2 un programme général des capacités travaux dont les besoins ont été vérifiés,
- veille à organiser la réalisation des travaux de maintenance et de développement au sein du programme général des capacités travaux ou, à défaut, dans les capacités disponibles,
- sollicite l'avis de l'entreprise ferroviaire intéressée, au plus tard un mois avant le jour de circulation prévu, s'il envisage de supprimer ou modifier un sillon attribué pour permettre l'exécution de travaux autres que ceux programmés dans le programme général des capacités travaux,
- confirme au plus tard six semaines avant la date d'intervention prévue les capacités travaux nécessaires à la réalisation des travaux,
- porte à la connaissance des demandeurs de sillons au plus tard un mois avant la date d'intervention l'information relative aux éventuelles capacités restituées,
- publie les taux d'utilisation des capacités réservées pour les travaux.



973 km de voies ferrées renouvelés en 2014, soit 2% du réseau

ZOOM SUR...

L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE : UN PROJET CRITIQUÉ PAR L'ARAF

RAPPEL DES FAITS

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique visait à offrir aux transporteurs routiers la possibilité de charger leurs semi-remorques sur des trains spéciaux, entre le Pas-de-Calais (Dourges) et les Landes (Tarnos), en particulier pour le transit international. Deux allers-retours quotidiens devaient entrer en service en 2016, puis quatre à l'horizon 2021. L'objectif annoncé était de reporter sur le rail un trafic quotidien d'environ 300 poids lourds.

Ce service ne pouvant trouver un équilibre par lui-même, l'État avait décidé de signer un contrat de concession de service public pour la mise en place de cette nouvelle autoroute ferroviaire. Le contrat avait été attribué le 20 mars 2014 pour 17 ans dont 15 ans d'exploitation à VIIA Atlantique (filiale à 100% de la SNCF, branche Geodis).

Au terme de ce contrat, l'État devait apporter une subvention de 82 M€ au concessionnaire, et RFF réaliser 208 M€ de travaux pour adapter le réseau ferré aux spécificités des wagons employés sur l'autoroute ferroviaire. Le concessionnaire devait investir 103 M€.

Saisie fin avril 2014 par RFF et VIIA Atlantique, l'Araf a adopté le 15 juillet, à l'unanimité, un avis défavorable sur ce projet d'accord-cadre.



Le chantier de transport combiné de Dourges (Pas-de-Calais).

LES RÉSERVES DE L'ARAF MOTIVANT UN AVIS DÉFAVORABLE

Notre collège d'experts a considéré que l'introduction de ce service subventionné, par le biais d'une concession de service public, faisait peser un risque de concurrence inéquitable pour les opérateurs ferroviaires exploitant d'autres dessertes, notamment de transport combiné.

Nous avons par ailleurs estimé que le projet faisait peser des risques sur la disponibilité de sillons en qualité et quantité suffisantes pour les autres entreprises ferroviaires.

Le niveau de saturation de certains points de l'axe Atlantique (nœud ferroviaire de Bordeaux par exemple), les travaux attendus (sur Bordeaux-Bayonne) ainsi que les contraintes de l'autoroute (convois longs de 750 m, 1 050 m à terme) risquaient de créer des conflits de

circulation. En outre, la construction de voies de garage permettant aux TER et aux TGV de dépasser un convoi long n'aurait pas suffi pour résoudre ces conflits.

Enfin, les dispositions contractuelles (durée du contrat de 17 ans sans étape de revoyure, fortes pénalités imposées à RFF en cas de non délivrance des sillons prévus au contrat) ont été jugées déséquilibrées et faisant obstacle à un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré national.

En définitive, le gouvernement a officiellement renoncé à l'autoroute ferroviaire Atlantique, fin avril 2015.

NOS ACTIONS SUR LA TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

1. L'ARAF FACE AUX ENJEUX ET PRINCIPES DE LA TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ

Chaque année, dans le cadre de son avis sur le document de référence du réseau (DRR) établi par SNCF Réseau, qui présente les renseignements techniques, juridiques et tarifaires pour l'accès aux infrastructures ferroviaires, l'Araf rend un avis conforme sur la tarification des « prestations minimales » facturées par SNCF Réseau aux entreprises ferroviaires.

En 2015, le montant de ces redevances représentent 5,733 milliards d'euros.

En 2014, l'Araf a rendu deux avis sur cette tarification pour l'horaire de service 2015.

Elle a vérifié :

- la transparence dans l'élaboration et la publication des redevances d'utilisation du réseau ferré,
- la non discrimination de l'accès au réseau ferré,
- les coûts de l'infrastructure et la capacité du marché à supporter le niveau des redevances.

LES PRESTATIONS MINIMALES

Il s'agit de l'ensemble des services rendus par le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) à une entreprise ferroviaire pour

qu'elle puisse faire circuler ses trains :

- le traitement des demandes de sillons,
- le droit d'utiliser les sillons accordés,
- l'usage de l'infrastructure ferroviaire,
- le contrôle de la circulation des trains,
- l'usage du système d'alimentation électrique pour le courant de traction.

Le barème de redevances pour les prestations minimales est établi par arrêté interministériel, sur proposition de SNCF Réseau.

RAPPEL DES PRINCIPES DE LA TARIFICATION DU RÉSEAU

› **Les redevances doivent être égales au coût directement imputable**

(assimilé au coût marginal).

C'est le coût supporté par le gestionnaire de l'infrastructure lors de la circulation d'un train supplémentaire sur le réseau. Tout segment de marché doit pouvoir accéder au réseau ferré dès lors qu'il est capable de s'acquitter des coûts directement imputables à la circulation de ses trains.

La tarification au coût directement imputable laisse nécessairement le gestionnaire de l'infrastructure en situation de déficit, du fait des coûts fixes importants auxquels il fait face.

Deux solutions : des fonds publics ou le recours à l'endettement de la part du gestionnaire de l'infrastructure pour couvrir ses coûts fixes. Ces solutions se heurtent à plusieurs limites : d'une part le coût élevé des fonds publics nécessaires et/ou le coût de la dette. D'autre part, le manque d'incitation à la maîtrise des coûts.



LES NOUVEAUX AVIS DE L'ARAF

Depuis la réforme ferroviaire du 4 août 2014, le régulateur rend des avis juridiquement contraignants sur la tarification des installations de service : gares de voyageurs, cours de fret, voies de service, chantiers de transport combiné, installations électriques, stations de distribution de carburant, gares de triage.

Lire le cahier thématique en page 30.

› **Face à ces limites**, l'alternative est une tarification au coût moyen. Cette méthode consiste à calculer la redevance unitaire en divisant l'ensemble des coûts fixes et variables par le volume de trafic sur le réseau. Si cette méthode permet d'assurer l'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure, elle s'écarte toutefois de l'objectif socio-économique visé par une tarification au coût directement imputable.

› **Pour remédier aux inconvénients** de ces deux premières méthodes de tarification, l'analyse économique suggère une troisième voie : une tarification ajustable en fonction de la capacité financière des utilisateurs de l'infrastructure, inversement proportionnelles à l'élasticité-prix de la demande. Le gestionnaire de

l'infrastructure peut alors appliquer une tarification supérieure au coût directement imputable à condition que les entreprises puissent en supporter le poids financier. Ce principe de tarification est posé par la directive 2012/34/EU, qui devait être transposée en droit français le 16 juin 2015.

2. LE SYSTÈME DE TARIFICATION DE SNCF RÉSEAU

Il se compose de trois redevances.

> La redevance d'accès (RA)

Il s'agit d'un montant forfaitaire qui s'applique uniquement aux activités conventionnées : TER, TET et Transilien.

> La redevance de réservation (RR)

Elle est calculée sur la base des kilomètres réservés, en fonction du type de ligne et de l'heure de passage. Cette redevance peut être modulée pour les trains de voyageurs en fonction de l'origine et de la destination et, pour les trains fret, en fonction de la longueur du sillon et de la vitesse moyenne du sillon (hors arrêts demandés par le demandeur du sillon). SNCF Réseau pratique des prix plus élevés aux heures les plus fréquentées.

Les redevances d'accès et de réservation visent à couvrir les charges fixes de l'infrastructure par des majorations tarifaires sur les segments de marché qui peuvent les supporter.

> La redevance de circulation (RC)

Elle est calculée sur la base des kilomètres circulés en fonction du type de train et du type de ligne. Elle vise à recouvrir les coûts directement imputables

Tarification des prestations minimales

	Activités conventionnées	Activités concurrentielles	Redevances prévisionnelles 2015
Redevance de circulation	« Coût directement imputable » > directive 2012/34/UE, article 31.3 « Part variable des charges d'exploitation et de maintenance » > décret 97/446, article 7		1 629 M€
Redevance de réservation	« Rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation » > directive 2012/34/UE, article 31.4 « Tout ou partie des coûts du capital investi » et modulations possibles (période horaire, qualité sillons, rareté des capacités) > décret 97/446, article 6		2 124 M€
	-	« Majorations lorsque le marché s'y prête » > décret 97/446, article 6 et directive 2012/34/UE, article 32.1	
Redevance d'accès	« Charges fixes d'exploitation et de maintenance » des lignes hors LGV > décret 97/446, article 5		1 980 M€
Total	3 388 M€	2 325 M€	5 733 M€

Source : RFF, « Note d'information à l'attention de l'Araf du 9 septembre 2013 ».

tables d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré.

Toute réservation de sillon ne conduit pas nécessairement à une circulation de train : des mouvements sociaux, des aléas de dernière minute, ou encore la non obtention de marchés pour le fret expliquent les écarts parfois constatés entre les kilomètres réservés et les kilomètres circulés.

LE POINT DE VUE DE L'ARAF SUR LE MODÈLE DE COÛTS DE SNCF RÉSEAU

Pour les activités d'exploitation et d'entretien, le calcul du coût directement imputable repose sur les

résultats de travaux économétriques réalisés entre 2010 et 2012 par RFF, avec l'appui de bureaux d'études externes, d'après des données de 2009.

Les résultats du modèle ont été ensuite appliqués pour définir les redevances de circulation de l'horaire de service 2014 (activités TGV, TET et Transilien uniquement).

Dans son avis du 28 janvier 2014 relatif au document de référence du réseau (DRR 2015), l'Araf a de nouveau souligné que ce modèle marquait des améliorations significatives par rapport à l'édition précédente, mais qu'il devait être révisé afin de lever certaines limites.

L'APPROCHE DE SNCF RÉSEAU

Afin d'examiner la soutenabilité de la tarification appliquée aux trains aptes à la grande vitesse, le gestionnaire d'infrastructure a mis au point un modèle économique d'un « transporteur normatif ».

Ce modèle vise à estimer la rentabilité du transporteur et à analyser dans quelle mesure le niveau des majorations est, ou non, soutenable pour le transporteur.

LES OBSERVATIONS DE L'ARAF SUR LA TARIFICATION 2015 PROPOSÉE PAR SNCF RÉSEAU

L'Autorité a rendu un avis favorable assorti de réserves sur les redevances d'infrastructures initialement proposées pour 2015.

La proposition pour l'horaire de service 2015 prévoyait :

- une augmentation moyenne des redevances pour les prestations minimales d'environ 1,9% à trafic constant, incluant l'introduction d'un complément de redevance de réservation pour la prestation de reconnaissance des lignes à grande vitesse,
- une augmentation des redevances de circulation des activités pour lesquelles le modèle des coûts est appliqué (TGV, TET et Transilien) de 2,5% à 2,6%,
- une augmentation des redevances de circulation des autres activités (TER et fret) de 1%.
- une évolution des redevances de réservation en fonction de l'indexation ferroviaire I_r^* , soit 1,5%, auquel il est ajouté l'incidence de l'augmentation spécifique de la prestation de reconnaissance des lignes à grande vitesse (estimé à 20 M€), soit une augmentation d'environ 2,4%.



TROIS REDEVANCES POUR TARIFER LE RÉSEAU FERRÉ

- ✓ redevance d'accès,
- ✓ redevance de réservation,
- ✓ redevance de circulation.

PÉAGES 2015 : LES TROIS PRINCIPES MIS EN ŒUVRE PAR SNCF RÉSEAU

1. Productivité :

pour 2015, SNCF Réseau a reconduit l'engagement de productivité de 0,5% par an pour le calcul des redevances.

2. Prévisibilité pluriannuelle :

SNCF Réseau a appliqué l'engagement de son conseil d'administration adopté le 9 février 2012 qui encadre, sur la période allant de 2014 à 2018, l'évolution globale annuelle des redevances applicables aux activités de voyageurs au rythme de l'inflation ferroviaire +/- 0,3%.

3. Indexation du barème :

la redevance de circulation (hors activité TER et fret) varie en fonction de l'évolution des coûts réels constatés, tenant compte des objectifs de productivité.

* I_r : indice composé de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des travaux publics majoré de 0,4%.

LES DEMANDES DE L'ARAF SUR LA TARIFICATION 2015

> La prestation de reconnaissance des LGV

La mission de reconnaissance quotidienne des lignes à grande vitesse (LGV) par un TGV « ouvreur » est prévue par les règles de sécurité. Pour l'horaire de service 2015, SNCF Réseau a considéré qu'il convenait d'intégrer dans la redevance de réservation le montant de cette prestation (évalué à 20 M€) pour que toutes les entreprises ferroviaires empruntant les LGV contribuent au financement de la prestation de reconnaissance.

Le système d'intégration de ce coût consistait à ajouter un coût fixe de 0,218 €/sillon-km pour toutes les catégories tarifaires concernant les circulations des trains de voyageurs et fret aptes à circuler à grande vitesse. L'Araf a considéré que ce système rendait le barème inutilement complexe et conduisait à des augmentations très différenciées entre les catégories tarifaires. Le régulateur a demandé d'incorporer le montant lié à cette prestation dans des conditions homogènes sur l'ensemble des LGV, en veillant à ce que les redevances de réservation soient soutenables par les acteurs de marchés.

Le 20 mars 2014, SNCF Réseau a soumis à l'Autorité une nouvelle proposition tarifaire intégrant ces coûts dans les prix unitaires de la redevance de réservation des LGV via une majoration supplémentaire de 1,5% (en plus de l'augmentation issue de l'application de l'indexation ferroviaire Ir). Soit une augmentation globale de 3% des prix unitaires des redevances de réservation des LGV.

Compte tenu de cette nouvelle proposition, l'Araf a émis le 25 mars 2014 un avis favorable sur la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2015.

Évolution des péages facturés par SNCF Réseau pour les activités voyageurs entre 2014 et 2015

(à trafic constant)

	Redevance de réservation	Redevance de circulation	Redevance d'accès	Total des prestations minimales	Redevance complémentaire d'électricité
TGV	1,5% (3%*)	2,6%	-	1,8% (2,9%*)	1,5%
TET	1,5%	2,5%	1,5%	1,7%	1,5%
Hors TET	1,5%	2,6%	-	2,3%	1,5%
TER	1,5%	1%	1,5%	1,4%	1,5%
Transilien	1,5%	2,5%	1,5%	1,9%	1,5%
Fret	1,5%	1%	-	1,1%	1,5%
Divers	1,5%	1,3%	-	1,4%	1,5%
Total	1,5% (2,4%*)	1,9%	1,5%	1,6% (1,9%*)	1,5%

*complément pour la prestation de reconnaissance des LGV inclu.
Source : SNCF Réseau et analyses Araf.

> La mise en conformité des segments de marché

À l'occasion de son avis sur le DRR 2015, l'Araf a constaté que SNCF Réseau distinguait implicitement au moins six segments de marché dans sa tarification : les services fret, les services conventionnés, les trains aptes à la grande vitesse, les transports régionaux sur lignes à grande vitesse, les trains aptes à la grande vitesse ayant pour origine ou destination la Suisse, et les autres trains à grande vitesse. L'Autorité a estimé que cette distinction ne reposait pas sur un examen préalable et approfondi, conforme aux objectifs de la directive « Refonte ». Elle a donc demandé à SNCF Réseau de se mettre en conformité à l'échéance de la transposition de la directive, c'est-à-dire avant le 16 juin 2015.

> La redevance complémentaire d'électricité (RCE)

La directive « Refonte » requalifie l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction en « prestation minimale » : à partir du 16 juin 2015, la RCE doit donc être considérée comme une redevance perçue au titre des prestations minimales. Dans cette perspective, SNCF Réseau

avait par anticipation, proposé un transfert de la redevance dans le chapitre relatif aux prestations minimales sans en modifier toutefois les modalités de tarification : le barème de la RCE 2015 était alors le résultat d'un tarif historique réévalué d'année en année, au moyen de l'indexation ferroviaire.

L'Araf a demandé à SNCF Réseau de préparer la future tarification de l'usage des installations de traction électrique à l'échéance de la transposition de la directive « Refonte », et, d'ici là, de maintenir la RCE dans le chapitre relatif aux installations de services. L'Autorité a souligné que l'intégration de l'usage des installations de traction électrique dans les prestations minimales devra distinguer les coûts directement imputables aux circulations des charges fixes.

> La transparence et la justification des redevances

Dans son avis sur le DRR 2015, l'Araf relève que plusieurs entreprises ferroviaires ont exprimé des préoccupations sur le manque de transparence relatif au nouveau modèle de coûts, à l'évolution

pluriannuelle des redevances et au coût complet du réseau.

L'Autorité rappelle le besoin impératif d'une refonte de l'annexe 10.1.1 du document de référence du réseau qui explique les « *principes de la tarification des prestations minimales pour répondre aux objectifs de transparence* ».

3. LA DOCTRINE DE L'ARAF EN MATIÈRE DE TARIFICATION

VERS UNE RÉGULATION INCITATIVE

La directive « Refonte » prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure doit être encouragé à réduire les coûts d'infrastructures et *in fine*, le niveau des redevances d'utilisation du réseau ferré. Pour l'Araf, la régulation incitative est un enjeu majeur ; ce fut d'ailleurs le thème de sa conférence économique organisée en mai 2014 à Paris.

Deux schémas de tarification s'opposent traditionnellement :

› la tarification dite *cost plus* :

elle est fondée sur le remboursement de l'ensemble des charges supportées par le gestionnaire d'infrastructure (une fois les coûts connus).

Ce schéma de rémunération fait peser peu de contraintes d'efficacité sur le gestionnaire d'infrastructure. Il peut même soulever un risque de surinvestissement lorsque le dispositif de recouvrement des coûts prévoit une rémunération trop importante des investissements en capital physique.

› **Le *price cap*** : ce mécanisme incite davantage le gestionnaire de l'infrastructure à optimiser sa gestion

et à minimiser ses coûts. Avec ce dispositif, le prix d'accès unitaire autorisé est fixé à l'avance sur plusieurs périodes, et l'entreprise conserve tout ou partie des gains liés à ses efforts de productivité. Ce schéma ne dispense toutefois pas le régulateur d'un contrôle étroit de l'activité de l'entreprise régulée. D'autant plus que la recherche d'optimisation des coûts peut avoir des conséquences négatives sur la qualité de service. Dans le secteur ferroviaire, la redevance de circulation peut faire l'objet d'un *price cap* : c'est la seule redevance qui doit refléter directement les coûts encourus par l'entreprise et intégrer l'effort de productivité produit par le gestionnaire d'infrastructure. Des travaux sont en cours pour déterminer la cible de productivité qu'il conviendrait d'inclure dans un *price cap*.

DU BON USAGE DU RÉSEAU : LA TARIFICATION DES CONTRAINTES DE CAPACITÉS

Dans ses avis sur la tarification des prestations minimales, l'Araf insiste régulièrement sur le fait que les redevances doivent envoyer un signal pertinent sur le niveau d'utilisation du réseau ferré. L'objectif est d'inciter les entreprises à utiliser de façon optimale les capacités du réseau.

La directive « Refonte » prévoit que « *les redevances d'utilisation de l'infrastructure (...) peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation* ».

En 2014, dans une position commune sur la tarification des contraintes de capacité, l'association des régulateurs européens indépendants, IRG-Rail, a précisé que le gestionnaire d'infrastructure ne peut percevoir une redevance au titre de la rareté des capacités que dans une situation de saturation, et à condition qu'une

déclaration de saturation ait été effectuée.

Les redevances doivent envoyer un signal pertinent sur le niveau d'utilisation du réseau ferré.

De son côté, l'Araf a souligné à plusieurs reprises que la tarification actuelle des contraintes de capacité n'était pas satisfaisante. Dans son avis du 28 janvier 2014 sur le document de référence du réseau 2015, l'Autorité a par exemple estimé que les modulations de la redevance de réservation et la segmentation tarifaire ne permettait pas d'internaliser « *les effets externes dits de congestion, par analogie avec le transport routier, ni, a fortiori, d'effets de rareté des capacités, phénomènes qui caractérisent mieux le fonctionnement du système ferroviaire* ». Un certain nombre de travaux économiques ont été lancés afin de promouvoir l'utilisation optimale des capacités du réseau. L'objectif est de mieux préciser les contraintes de capacité existantes sur le réseau ferré et de mettre au point des signaux tarifaires appropriés.

LA PROBLÉMATIQUE DES GARES ET DES AUTRES INSTALLATIONS DE SERVICE

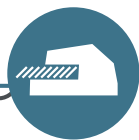
1. QU'EST-CE QU'UNE INSTALLATION DE SERVICE ?



2 979 GARES DE VOYAGEURS

Le réseau ferré national comprend 2 979 gares de voyageurs dont 131 gares d'intérêt national (catégorie a), 928 gares d'intérêt régional (catégorie b) et 1 920 gares d'intérêt local (catégorie c). Ces différentes catégories correspondent à des seuils de fréquentation définis par arrêté ministériel et sont utilisées pour la construction des redevances.

- Une gare de voyageurs est dite d'intérêt national si sa fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux est au moins égale à 250 000 voyageurs par an, ou s'il s'agit d'une gare dédiée aux services nationaux et internationaux de transport de voyageurs.
- Une gare de voyageurs est dite d'intérêt régional si sa fréquentation est au moins égale à 100 000 voyageurs par an et si elle n'est pas d'intérêt national.
- Les autres gares de voyageurs sont considérées comme d'intérêt local.



188 COURS DE MARCHANDISES GÉRÉES PAR LA SNCF

Également appelées « cours de fret », elles comprennent une ou plusieurs voies ferrées et disposent d'un accès routier permettant le transfert de marchandises de la voie ferrée vers un autre mode de transport, et inversement. Les cours de fret font partie de la catégorie, plus large, des terminaux de marchandises. Lors de la création de RFF en 1997, les cours de fret ont fait l'objet d'un partage entre RFF et la SNCF. Ce partage a conduit à affecter à la SNCF les cours de marchandises générant un trafic de fret ferroviaire, tandis que le reste des cours de marchandises est revenu à RFF. En 2014, la SNCF assurait la gestion de 188 cours de marchandises contre 358 pour le gestionnaire d'infrastructure. La réforme ferroviaire du 4 août 2014 prévoit le transfert en pleine propriété à SNCF Réseau (ex-RFF) d'une partie des installations de service inscrites jusqu'alors à l'offre de référence de la SNCF, parmi lesquelles les cours de marchandises. Suite à la décision du 15 juillet 2014



SNCF RÉSEAU, PROPRIÉTAIRE DE 22 CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINÉ

Un chantier de transport combiné est un terminal de marchandises dédié uniquement au transbordement d'unités de transport intermodal (UTI), comme les conteneurs, les caisses mobiles ou les semi-remorques routières. Le transbordement s'effectue par des grues mobiles (appelées aussi « reachstackers ») ou des portiques. Les chantiers de transport combiné font partie de la catégorie, plus large, des terminaux de marchandises. Les plateformes routières de ces sites sont spécialement conçues pour la circulation des poids lourds et l'utilisation de grues routières qui peuvent peser près de 70 tonnes à vide. Le transport de ces UTI est organisé, commercialisé et réalisé par des opérateurs de transport combiné (OTC), soit directement, soit en s'appuyant sur des entreprises spécialisées. Les OTC font souvent appel à une entreprise

ferroviaire pour assurer la traction des convois depuis un chantier de transport combiné à un autre. L'OTC peut être propriétaire de wagons spéciaux, ou bien les louer.

En 2014, SNCF Réseau était propriétaire de 22 chantiers de transport combiné dont il délègue la gestion à des exploitants à travers l'attribution de conventions d'occupation temporaire. Il existe, par ailleurs, des chantiers de transport combiné dont SNCF Réseau n'est pas propriétaire, à l'instar du chantier de transport combiné de Dourges.



5 GARES DE TRIAGE À LA GRAVITÉ

Elles permettent, grâce à l'utilisation d'une butte de triage (également appelée « bosse »), le tri des wagons, la recomposition de rames et la formation de trains. Ces gares permettent l'exercice d'une activité de transport par « wagon isolé », c'est-à-dire l'acheminement de wagons individuels ou de groupes de wagons. Ce type de transport implique qu'un wagon est associé à plusieurs trains au cours de son voyage. Ce principe de transport ferroviaire de fret s'oppose au « train complet » qui consiste lui, à préparer un train de marchandises de telle sorte à ce qu'il puisse être acheminé directement de son point de départ à son point d'arrivée. Sans réorganisation intermédiaire.

La SNCF est actuellement le seul opérateur national à pratiquer une activité de « wagon isolé » en France. En 2014, SNCF Réseau comptait 5 gares de triage à la gravité : Le Bourget, Miramas, Sibelin, Woippy et Dunkerque.



11 000 KM DE VOIES DE SERVICE

Ce sont toutes les voies qui ne sont pas des voies principales affectées à la circulation des trains. Elles peuvent être sollicitées par les entreprises ferroviaires comme voies de travail (manœuvre, formation de trains, etc.) ou voies de stationnement. SNCF Réseau estime que ces voies de service correspondent à environ 11 000 km de voies en 2014.



69 INSTALLATIONS MISES À DISPOSITION PAR LA SNCF

En 2014, la SNCF a mis à disposition des entreprises ferroviaires 69 installations de maintenance légère qu'elle exploite. Les entreprises ferroviaires sollicitent l'accès aux centres de maintenance pour effectuer elles-mêmes des prestations comme le nettoyage externe des trains, la vidange des sanitaires, la vérification, le diagnostic et les échanges rapides des organes remplaçables.



62 INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE (STATION GAZOLE)

La fourniture de gazole et de sable, ainsi que l'utilisation des passerelles de visite de toiture, sont réalisées dans des infrastructures spécialisées. En 2014, la SNCF proposait l'accès à 51 installations permettant la visite de toiture, 68 sites d'approvisionnement en sable et 62 infrastructures de ravitaillement en combustible (station gazole).

2. L'AVIS DE L'ARAF SUR LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES

Depuis 2012, le régulateur examine chaque année le projet de document de référence des gares (DRG) élaboré par Gares & Connexions et SNCF Réseau à l'intention des entreprises ferroviaires. Ce document décrit les conditions et les redevances d'accès aux prestations offertes dans les gares de voyageurs. Il est annexé au document de référence du réseau (DRR) pour lequel l'Araf donne un avis conforme, c'est-à-dire contraignant, sur l'ensemble des tarifs des activités régulées depuis janvier 2015. En vertu de la réforme ferroviaire du 4 août 2014, l'ensemble de la tarification, y compris la fixation des redevances d'accès aux gares de voyageurs, fait

l'objet d'un avis conforme, applicable dès l'horaire de service 2016. Malgré la prise en compte de plusieurs remarques formulées dans ses précédents avis, l'Araf a constaté que le projet de document de référence des gares

soumis par Gares & Connexions répondait encore insuffisamment aux obligations, notamment de transparence, prévues par la réglementation.

En conséquence, le régulateur a émis le 4 novembre 2014 un avis défavorable sur le projet de document de référence des gares 2016 (lire le décryptage ci-contre).

ZOOM SUR...

LE STIF CONTESTE LA TARIFICATION DES GARES

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) a saisi l'Araf le 22 juillet 2014 pour régler un différend l'opposant à Gares & Connexions (branche de SNCF Mobilités) qui gère les 2 979 gares ferroviaires françaises, dont 410 dans la région Capitale.

Le Stif contestait la tarification appliquée par Gares & Connexions. Ses demandes portaient sur le manque de transparence de Gares & Connexions, le niveau de rémunération des capitaux investis, les règles d'allocation des charges, la productivité et la qualité de service, la segmentation des gares et l'utilisation de la capacité d'autofinancement. L'Araf a adopté le 3 février 2015 une décision dont les principales dispositions sont les suivantes.

› **La transparence des comptes de Gares & Connexions** : l'Araf estime que le niveau d'informations fourni par Gares & Connexions est insuffisant au regard du décret gares de janvier 2012 et demande au gestionnaire de transmettre, deux mois avant le début de chaque horaire de service, un fichier contenant les éléments de comptabilité analytique pour chacun des périmètres de gestion des gares franciliennes. Ce fichier devra présenter un détail des charges d'exploitation ainsi que leur évolution, les plans d'investissement, les clés

d'allocation des charges et les prévisions de trafic. L'Araf demande par ailleurs à Gares & Connexions de transmettre au Stif les plans de surface des gares franciliennes d'intérêt national, utilisés pour la définition de clés de répartition des charges.

› **Le niveau de rémunération des capitaux investis** : l'Araf juge que le niveau de rémunération du capital investi retenu par Gares & Connexions (9,2%) est surestimé. L'Autorité ne retient pas la comparaison avec le secteur aéroportuaire utilisé par Gares & Connexions pour estimer la prime de risque. Elle a demandé à Gares & Connexions de fixer le taux de rémunération des capitaux investis dans une fourchette de 5,5% à 6,9% avant impôt et ce, à compter de l'horaire de service 2014.

› **L'allocation des coûts** : l'Araf demande à Gares & Connexions, pour l'horaire de service 2017, de refondre son système de modulation des redevances afin de mieux refléter l'utilisation des services par chaque transporteur.

› **La productivité et la qualité de service** : l'Araf demande à Gares & Connexion de définir, en concertation avec les entreprises

ferroviaires et les autorités organisatrices, des indicateurs de performance et de mécanismes d'incitation financière.

› **La segmentation des gares** : l'Araf demande à Gares & Connexions, pour l'horaire de service 2015, de classer les gares souterraines de Paris Austerlitz, Paris gare du Nord et Paris gare de Lyon en catégorie b, au vu de leur fréquentation.

› **L'affectation de la capacité d'autofinancement (CAF)** dérogée sur les gares en Île-de-France : le Stif conteste la politique de péréquation pratiquée par Gares & Connexions dans l'utilisation de sa CAF, qui profiterait au financement des gares des autres régions. Sans se prononcer sur la légitimité d'une telle réclamation, l'Araf constate qu'il n'existe aucune obligation juridique de nature à contraindre Gares & Connexions dans l'utilisation de la CAF dérogée sur un périmètre géographique donné.

Le Stif et Gares & Connexions ont formé un recours contre cette décision auprès de la cour d'appel de Paris.

3. LES AVIS CONFORMES DE L'ARAF SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE

La réforme ferroviaire du 4 août 2014 a inséré dans le code des transports un article (L 2133-5) qui confère à l'Autorité un pouvoir d'avis conforme sur la tarification des infrastructures de services et des prestations régulées qui y sont fournies.

Dès l'horaire de service 2016, l'Araf va donc émettre des avis juridiquement contraignants sur la tarification :

- des voies de service et des gares de triage à la gravité,
- des terminaux de marchandises (cours de fret et chantiers de transport combiné),
- des installations d'approvisionnement en combustible et en sable ainsi que de l'accès aux passerelles de visites de toiture,
- des centres de maintenance légère,
- des gares de voyageurs.

Rappelons que l'Autorité était jusqu'alors déjà dotée d'un pouvoir d'avis conforme sur la tarification des prestations minimales (lire page 39).

DÉCRYPTAGE...

POURQUOI UN AVIS DÉFAVORABLE SUR LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES ?

› **L'Araf** considère que le projet de DRG doit être complété ou modifié pour satisfaire aux exigences de transparence et d'équité : les conditions d'accès aux gares et d'occupation des locaux proposées aux entreprises ferroviaires par Gares & Connexions doivent être objectives et non discriminatoires.

› **Le projet de DRG** ne précise pas les critères de priorité d'attribution des espaces en gares, ni la procédure suivie en cas de demandes concurrentes, entre transporteurs et commerçants par exemple.

› **Gares & Connexions** doit moduler le montant de ses redevances selon le degré réel d'utilisation des installations. L'Araf estime que les critères de modulation de ces redevances ne sont pas clairement justifiés. En 2012 et 2013, le régulateur avait demandé à Gares & Connexions une refonte de ces critères de modulation. Elle lui demande d'ouvrir sans délai une concertation avec les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices à cet effet.

› **Dans ses analyses**, sur un échantillon de programmes d'investissements pris en compte dans les tarifs 2015, l'Araf a relevé que la répartition des actifs entre le périmètre des activités régulées et celui des activités non régulées au moment de la mise en service, s'écartait dans certains cas de celle prévue dans les tarifs. L'inexactitude de ces prévisions entre périmètres affecte les tarifs payés par les transporteurs.

› **Pour une meilleure maîtrise des coûts**, l'Autorité estime que les redevances de Gares & Connexions et de SNCF Réseau doivent intégrer des objectifs de performance et de productivité et définir les moyens d'y parvenir.

› **Dans un précédent avis sur le DRG**, l'Autorité estimait que les mécanismes de régularisation tarifaire proposés par Gares & Connexions devaient être réexaminés en cherchant un meilleur arbitrage entre la prévisibilité des tarifs pour les entreprises ferroviaires et l'intérêt, pour l'ensemble des acteurs, d'une estimation au plus juste de certains paramètres constitutifs des charges et des tarifs.

ÉTAT DES LIEUX DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire de marchandises est libéralisé en France depuis 2006, celui de passagers depuis fin 2010 sur les liaisons internationales. L'Araf œuvre pour une plus grande transparence de ces marchés partiellement ouverts à la concurrence. Nous garantissons aux entreprises ferroviaires des conditions d'accès équitables et transparentes au réseau, arbitrons les différends et surveillons la séparation comptable des différentes activités ferroviaires.

FRET ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE VOYAGEURS



Le fret ferroviaire a connu une très légère augmentation de trafic en 2014.

1. FRET : LA CONCURRENCE FERROVIAIRE EN FRANCE ET EN EUROPE

L'ÉVOLUTION DES TRAFICS DE FRET FERROVIAIRE SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS

Après deux années de baisse consécutive en 2012 et 2013 (respectivement -4,9% et -1,6%), le trafic de fret ferroviaire a connu une très légère augmentation en 2014, inférieure à 1%. Avec 32,2 milliards de tonnes-km transportées, il retrouve un niveau légèrement supérieur à celui de 2009 (32,1 milliards de tonnes-km), sans atteindre les niveaux d'avant crise (2005-2008) lorsque le trafic dépassait

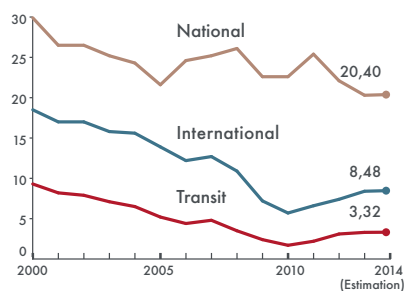
40 milliards de tonnes-km. Cette légère reprise du fret ferroviaire repose principalement sur le dynamisme du transport combiné (transport par rail puis par route de conteneurs ou caisses mobiles). En effet, si le transport ferroviaire conventionnel recule depuis le

début des années 2000, le transport combiné progresse depuis 2010, avec une croissance de 3,9% en 2013. Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisse mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, a augmenté de 4,5% en 2013 (les chiffres 2014 issus des comptes des

Fret ferroviaire en France

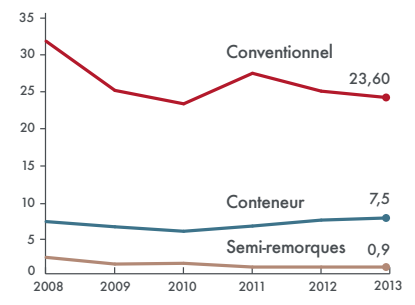
(en milliards de tonnes.km)

Évolution du trafic



Source : SOeS CCTN 2014 et analyses Araf.

Évolution par type de trafic



Source : SOeS CCTN 2014.

transports de la Nation n'étaient pas encore disponibles à l'heure où nous bouclions ce rapport d'activité).

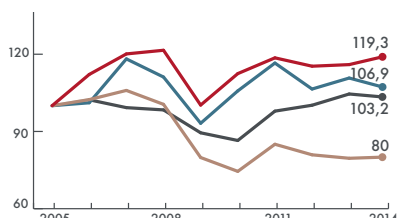
Il semblerait que les chargeurs et les commissionnaires de transport cherchent à optimiser le recours à chaque mode pour acheminer au mieux, et à moindre coût, leurs marchandises.

ET AILLEURS EN EUROPE ?

Tandis que le trafic ferroviaire de marchandises connaît une baisse significative en France depuis 2005 (-20% entre 2005 et 2013), sur la même période, les pays européens de référence pour les marchés de fret ont vu leurs volumes augmenter : +19% pour l'Allemagne, +3% pour le Royaume-Uni et +7% pour la Pologne.

Comparaison des trafics de fret ferroviaire entre pays européens

(en tonnes.km, base 100 en 2005)



■ Allemagne ■ France
■ Pologne ■ Royaume-Uni

Source : Eurostat et analyses Araf.

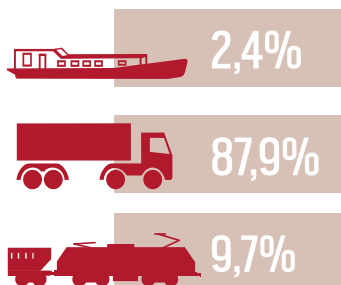
ROUTE, RAIL, FLUVIAL : LA CONCURRENCE INTERMODALE EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Avec 87,9% de parts de marché, la route s'arroge toujours la grande majorité du transport terrestre de marchandises.

En 2013, 289 milliards de tonnes-km ont été transportées par la route sur le sol français, pour un total de 340 milliards de tonnes-km.

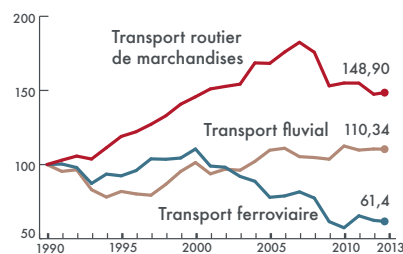
La part des modes non routiers a fortement reculé au cours des vingt dernières années : le rail représente 9,7% du trafic fret, le fluvial, 2,4%.

Répartition modale du fret en France



Évolution de la répartition modale du fret en France

(en tonnes.km)



Source : chiffres clés du transport, mars 2015.

ÉVOLUTION DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE APRÈS LA LIBÉRALISATION DU FRET

Depuis la libéralisation du transport de fret ferroviaire en 2006, la part de marché des entreprises concurrentes de la SNCF a connu une croissance continue.

Limitée à moins de 1% en 2006, leur part de marché atteint 36% en tonnes-km en 2013.

Cette tendance s'explique autant par le développement d'opérateurs alternatifs que par le recul de l'activité de l'opérateur historique Fret SNCF.

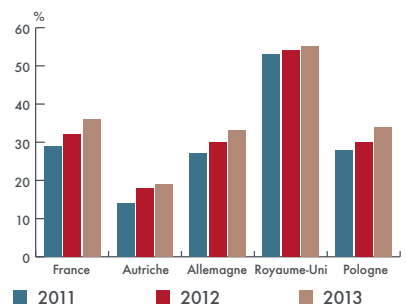
Ce dernier, qui avait transporté près de 40 milliards de tonnes-km en 2006, année d'ouverture à la concurrence, en a transporté 20,5 milliards en 2013.

À l'inverse, les nouveaux entrants, qui représentaient moins de 0,5 milliard de tonnes-km en 2006, ont transporté environ 11,5 milliards de tonnes-km en 2013.

Cette tendance est européenne : dans les pays de l'UE, les opérateurs alternatifs de fret continuent de progresser par rapport aux opérateurs historiques.

Évolution de la part de marché des nouveaux entrants en Europe

(en tonnes.km nettes)



Source : IRG-Rail.

Cette part de marché est d'autant plus importante que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire est ancienne. C'est le cas du Royaume-Uni où la libéralisation date des années 90. Le cas de la France reste atypique, avec une part de marché des nouveaux opérateurs de 3 points supérieurs à celle de l'Allemagne, alors qu'outre-Rhin, l'ouverture totale du fret à la concurrence remonte à 1994.

PANORAMA DES OPÉRATEURS DE FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

Au 31 décembre 2014, 21 entreprises fret étaient titulaires d'un certificat de sécurité en cours leur permettant d'assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national.

Début du service commercial	Nouveaux opérateurs de fret ferroviaire
2005	Europorte France
2006	Euro Cargo Rail
2007	Colas Rail VFLI Europorte Channel
2008	CFL Cargo
2009	TSO
2010	CFR OSR France Renfe
2011	SNCB Logistics ETF Services Crossrail Benelux
2012	RDT 13 Comsa Rail Transport ETMF TX Logistik
2013	Normandie Rail Services
2014	Fer Alliance Regiorail LR

Source : EPSF et analyses Araf.

2. TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL DE VOYAGEURS : ÉTAT DES LIEUX DE LA CONCURRENCE

Le transport ferroviaire international de passagers est libéralisé depuis décembre 2009. Toutefois, cette activité est pour l'essentiel réalisée via des accords de coopération entre la SNCF et les opérateurs historiques des autres pays européens.

EN 2014, ON COMPTAIT QUATRE SERVICES INTERNATIONAUX

- **Thalys** : exploité par la SNCF et la SNCB entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne,
- **Aleo** : exploité par la SNCF et la Deutsche Bahn (DB) entre la France et l'Allemagne,
- **Lyria** : exploité par la SNCF et CFF entre la France et la Suisse,
- **Elipsos** : exploité par la SNCF et RENFE entre la France et l'Espagne.

ET DEUX COMPAGNIES FERROVIAIRES

- **Eurostar**, filiale de la SNCF. Entreprise ferroviaire à part entière, elle relie par train à grande vitesse le continent européen au Royaume-Uni. En 2014, vingt ans après sa création, la compagnie a enregistré une croissance de 3% de son trafic avec 10,4 millions de passagers (10,1 millions en 2013). Depuis 1994, Eurostar a transporté plus de 150 millions de voyageurs.

Pour 2015, Eurostar a annoncé souhaiter étendre son offre de transport à grande vitesse à d'autres villes en France métropolitaine : le 1^{er} mai, une liaison directe entre Marseille et Londres a été ouverte.

- **Tello**, filiale de Trenitalia (67%) et de Transdev (33%). C'est le premier opérateur ferroviaire alternatif de transport de voyageurs en France sur des trajets longue distance. La compagnie assure depuis le 11 décembre 2011 une liaison de nuit entre Paris et Venise avec des arrêts intermédiaires à Dijon, Milan, Brescia, Vérone, Vicence, Padoue et Venise-Mestre.

Depuis le 14 décembre 2014, Tello propose également une liaison directe entre Marseille et Milan, avec la desserte des gares de Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Monaco et Menton.



Eurostar
10,4 millions
de voyageurs en 2014

Tello
340 000
voyageurs en 2014

DÉCRYPTAGE...

THELLO : L'ARAF CONFORTÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT

Pour la première fois, en 2013, l'Araf avait mené un test d'équilibre économique sur un projet de nouvelle liaison ferroviaire : celle de la compagnie privée Thello entre Milan et Marseille, inaugurée en décembre 2014.

Ce test économique montrait que la nouvelle ligne de cabotage (des arrêts en France sur un trajet international) n'était pas de nature à porter atteinte à l'équilibre économique du TER financé par la région Paca. Un avis non partagé par la région qui avait saisi le Conseil d'État pour contester le feu vert donné par le régulateur. Le 30 janvier 2015, les sages du Palais-Royal ont rejeté le recours de la région.

RETOUR SUR CET AVIS CLÉ

› **Une liaison internationale** : la région reprochait à l'Araf de ne pas avoir indiqué dans l'avis relatif au test d'équilibre économique en quoi l'offre de Thello constituait un service de transport international. Le grief a été écarté, la décision du Conseil d'État rappelant que « l'Autorité s'est prononcée sur le caractère international du service envisagé par l'entreprise ferroviaire Thello par son avis du 9 juillet 2013 » et, dès lors, qu'elle « n'avait pas à se prononcer à nouveau sur le caractère international du service ».

› **Atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public** : le Conseil d'État a analysé la façon dont l'Autorité avait motivé son avis (coûts

à moyen et long termes, bénéfiques potentiels d'un nouveau service ferroviaire). Il conclut que « l'avis expose de façon suffisamment précise les considérations de droit et de fait qui ont conduit l'Autorité à estimer que le projet de service de la société Thello n'était pas de nature à porter atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public conclu entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la SNCF ».

Le Conseil d'État a souligné que l'Autorité a bien évalué la substituabilité des services et juge que « compte tenu des tarifs proposés par l'entreprise Thello, significativement plus élevés que le plein tarif des offres de la SNCF, l'Araf a pu à bon droit estimer que ceux-ci n'inciteront pas les voyageurs à se reporter sur le nouveau service car les prix de détail de Thello sont beaucoup plus chers (+50%) ».

› **Secret des affaires** : dans son avis, l'Araf avait occulté des éléments chiffrés afin de protéger le secret des affaires, sans lequel le régulateur ne pourrait conduire ses missions pour régler des différends. Le Conseil d'État a estimé que l'Autorité pouvait légitimement protéger les données commercialement sensibles du nouvel entrant.

› **Le périmètre géographique d'analyse** : la décision confirme également le périmètre d'analyse retenu par l'Autorité. En effet, le test d'équilibre économique ne portait pas sur les trafics relatifs aux voyageurs en provenance ou à destination des gares de Monaco et Vintimille. Le Conseil d'État estime que l'Araf n'avait pas à inclure ces deux gares dans son analyse puisque les gares de Monaco et Vintimille sont situées hors du territoire français.



Thello est, pour l'heure, la seule compagnie ferroviaire de voyageurs exploitant des services en France, en cabotage.

NOTRE RÔLE DE SURVEILLANCE SUR LA SÉPARATION COMPTABLE DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

1. POURQUOI LA SÉPARATION COMPTABLE EST-ELLE INDISPENSABLE ?

D'autres secteurs économiques ont vu la mise en œuvre du principe de comptes séparés, également appelés « dissociés ». Ce principe s'est imposé dans toute régulation sectorielle pour plusieurs raisons.

› **L'opérateur historique** en situation de monopole avait des activités souvent diverses et qui étaient par nature intégrées. Il a donc fallu dissocier les différentes activités économiques, certaines étant susceptibles d'être ouvertes à la concurrence, d'autres en monopole et bénéficiant parfois de subventions publiques.

La séparation peut être au mieux juridique, voire organisationnelle, le minimum est une séparation comptable.

› **Les activités bénéficiant de l'apport de fonds publics** ne doivent pas utiliser cet argent au bénéfice d'autres activités, surtout concurrentielles : c'est le principe de prévention des « subventions croisées ». L'établissement de comptes séparés est un outil de base pour définir les périmètres des activités et tracer les flux financiers.

› **Les opérateurs régulés** doivent offrir une transparence financière de leurs coûts, qui sont à l'origine de leurs tarifs et redevances. Ils ne sauraient, au travers de la tarification de prestations régulées et de l'utilisation éventuellement abusive de subventions croisées, empêcher ou limiter l'accès de nouveaux entrants au marché. C'est la base de la prévention de pratiques anti-concurrentielles et l'outil de séparation des comptes permet de délimiter les périmètres d'activités et de pouvoir auditer les coûts et les flux financiers.

Tous ces principes étaient applicables à l'opérateur historique SNCF jusqu'au 31 décembre 2014. En effet, au sein de la SNCF, coexistaient des activités en monopole sur le territoire national (SNCF Voyages par exemple) dont certaines bénéficient par ailleurs de concours publics (Intercités, Transilien et TER), des activités en concurrence (Fret SNCF) et des activités réalisant de la gestion d'infrastructure ferroviaire (SNCF Infra). Principal objectif de la séparation comptable : la prévention des subventions croisées entre différentes activités.

Dans un secteur régulé où la SNCF, l'opérateur historique, conserve à la fois des activités en concurrence et des activités en monopole, la loi demande au régulateur ferroviaire de contrôler que ces activités font l'objet d'une séparation comptable.

2. EN PRATIQUE, QU'EST-CE QUE LA SÉPARATION COMPTABLE ?

Une séparation juridique est la solution qui offre a priori le maximum de garanties d'indépendance, organisationnelle et financière. L'activité est isolée comptablement au sein de l'entreprise mais ne bénéficie pas d'une personnalité juridique propre et ne peut agir en son nom. Établir des comptes séparés permet de faire comme si l'activité était indépendante du reste de l'entreprise. Séparer comptablement une activité revient donc à établir des comptes séparés présentant un bilan et un compte de résultat. Cela signifie qu'un capital et un endettement doivent lui être alloués. Par ailleurs, des règles doivent préciser les modes d'allocation des recettes et produits de cette activité, lui permettant de construire son compte de résultat. Ces règles et ces comptes doivent permettre l'absence de subventions croisées, et de garantir que des fonds publics ne sont pas transférés d'une activité à l'autre.

VERS UNE MODIFICATION DES RÈGLES DE SÉPARATION COMPTABLE

Les règles de séparation comptable sur lesquelles l'Araf s'est prononcée jusqu'ici décrivaient les flux comptables et financiers entre activités au sein de l'Epic SNCF. Avec la création de SNCF Mobilités et de l'Epic de tête SNCF suite à la réforme ferroviaire, le transfert d'une partie des activités support à SNCF et la nouvelle organisation en place en 2015, les règles de séparation comptable vont devoir être adaptées pour décrire les nouveaux flux entre activités du nouveau groupe ferroviaire intégré.

L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions ».

Une fois les règles validées, ce même article modifié par la réforme ferroviaire du 4 août 2014, donne à l'Araf les moyens d'en contrôler la correcte application pour l'élaboration des comptes dissociés : « Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de service ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires ».

L'Araf a déjà été saisie par la SNCF :

- des règles de séparation comptable de Gares & Connexions,
- de SNCF Infra,
- de Fret SNCF,
- d'Intercités (généralisé à SNCF Proximités).

LES NOUVELLES SÉPARATIONS COMPTABLES APRÈS LA RÉFORME FERROVIAIRE

La réforme ferroviaire du 4 août 2014 a modifié certains articles du code des transports relatifs à la séparation comptable.

› **L'article L. 2144-2** relatif à la séparation comptable des activités conventionnées prévoit l'établissement de comptes séparés pour chaque convention donnant lieu à des concours publics, pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2015.

En 2015, l'Autorité doit être saisie des règles de séparation comptable pour les 20 conventions TER, pour la convention des trains Intercités avec l'État et pour le Transilien avec le Syndicat des transports d'Île-de-France.

› **L'article L. 2123-1** prévoit désormais, outre la séparation comptable de l'activité de gestion des gares de voyageurs, celle des autres installations de service, lorsqu'elles sont gérées par SNCF Mobilités, notamment les centres de maintenance et les stations de gazole conservées par SNCF Mobilités. La modification de cet article correspond à une transposition de la directive 2012/34/UE qui prévoit une séparation comptable pour les activités de gestion d'installations de service.

3. NOTRE RÔLE ET NOS ACTIONS

En pratique, les règles de séparation comptable soumises par la SNCF à l'Araf correspondent à un document appelé « référentiel de séparation comptable ». Ce référentiel comporte l'ensemble des règles qui régissent les relations financières entre activités, au sein de la SNCF, aussi bien horizontalement que verticalement. Elles en décrivent les activités et domaines concernés, pour chaque catégorie de prestations, ainsi que les règles d'affectation et de facturation des coûts correspondants. L'Autorité doit valider les règles de cette séparation comptable. L'article L. 2133-4 du code des transports dispose en effet que « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4,

ZOOM SUR...

LA SÉPARATION COMPTABLE DE...

GARES & CONNEXIONS

RAPPEL DES FAITS

La première séparation comptable analysée par l'Araf a été celle de l'activité de gestion de gares au sein de la SNCF. En novembre 2012, nous avons approuvé le premier référentiel de séparation comptable de l'activité Gares & Connexions (G&C). En décembre 2012, la SNCF nous a soumis pour approbation une nouvelle version des règles de séparation comptable suite à l'intégration au 1^{er} janvier 2013 des Agences Bâtiments Energie (ABE) dans le périmètre de Gares & Connexions. Précédemment rattachées à la branche SNCF Infra, les ABE réalisent des prestations d'entretien et de maintenance dans les gares de voyageurs et les autres bâtiments de la SNCF, mais aussi de SNCF Réseau et d'autres tiers.

L'intégration des agences ABE dans Gares & Connexions s'est traduite par l'incorporation d'environ 1 600 nouveaux salariés venus s'ajouter aux 1 100 salariés de G&C.

L'INTERVENTION DE L'ARAF

Le périmètre d'activité de gestion des gares de voyageurs sur lequel sont établis les comptes séparés ne coïncidant pas nécessairement avec le périmètre G&C, l'Araf a mesuré l'impact de l'intégration des ABE en identifiant les risques liés à l'élargissement du périmètre d'activité de G&C. En particulier, l'équilibre financier de l'activité des ABE, la moitié de leur chiffre d'affaires étant réalisée en dehors des gares de voyageurs, pour le compte d'autres activités de la SNCF. Dans une décision du 9 juillet 2013, l'Araf a approuvé les modifications apportées

au référentiel, sous un certain nombre de réserves :

> **des garanties doivent être apportées par la SNCF** pour que cette activité nouvellement intégrée soit soutenue et ne puisse dégrader l'équilibre financier de la branche,

> **des précisions et des compléments de règles doivent figurer dans le référentiel** afin de répondre à l'objectif de transparence et de justification des flux de facturation et du suivi comptable des activités des ABE.

Les réponses apportées progressivement par la SNCF ont permis de lever ces réserves, ce qui a donné lieu à une décision favorable de l'Araf en juin 2014.

SNCF INFRA

ÉTAT DES LIEUX

Le code des transports prévoit une séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport ferroviaire. Or, jusqu'au 31 décembre 2014, RFF ne disposait pas des pleins moyens nécessaires à son exploitation et déléguait certaines activités à la SNCF : la gestion des circulations et l'entretien du réseau. Ces deux activités en gestion déléguée sont indispensables au bon

fonctionnement du réseau ferré et constituent l'essentiel des coûts supportés par SNCF Réseau qui les répercute aux entreprises ferroviaires (péages). D'où l'impérieuse nécessité d'une séparation comptable de l'activité infrastructure au sein de la SNCF.

L'INTERVENTION DE L'ARAF

Le régulateur a été saisi en juin 2013 pour approbation du référentiel de séparation comptable de SNCF Infra.

La validation des règles de séparation comptable avant le 1^{er} janvier 2015 était importante dans la mesure où la réforme du 4 août 2014 prévoit le transfert à cette date de SNCF Infra à SNCF Réseau.

Les réponses apportées progressivement par la SNCF ont permis de lever les réserves de l'Araf, ce qui a donné lieu à une décision favorable en juin 2014.

LES DÉCISIONS ET AVIS RENDUS PAR L'ARAF EN 2014

12 DÉCISIONS

10 juin 2014 : décision relative à la tenue des comptes séparés de l'activité de gestion des gares de voyageurs par la SNCF.

15 juillet 2014 : décision portant mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de gestionnaire de terminaux de marchandises.

15 juillet 2014 : décision relative à la tenue de comptes séparés de l'activité de gestion de l'infrastructure de la SNCF.

15 juillet 2014 : décision relative à la réservation et à l'utilisation par le gestionnaire du réseau ferré national de capacités pour les travaux.

15 juillet 2014 : décision relative à l'attribution de sillons par le gestionnaire du réseau ferré national.

15 juillet 2014 : décision portant exécution des articles 7 et 11 de la décision n° 2013-016 du 1^{er} octobre 2013 portant sur la demande formée par Euro Cargo Rail dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation.

15 juillet 2014 : décision portant exécution des articles 7 et 11 de la décision n° 2013-017 du 1^{er} octobre 2013 portant sur la demande formée par Europorte France dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau

ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation.

15 juillet 2014 : décision portant exécution de l'article 7 de la décision n° 2013-018 du 1^{er} octobre 2013 portant sur la demande formée par T3M dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation.

15 juillet 2014 : décision portant exécution des articles 7 et 11 de la décision n° 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 portant sur la demande formée par VFLI dans le cadre d'un différend l'opposant à Réseau ferré de France relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation.

18 novembre 2014 : décision relative à l'attribution de sillons par SNCF Réseau.

18 novembre 2014 : décision relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF-Réseau de capacités pour les travaux.

11 décembre 2014 : décision relative à la tenue de comptes séparés de l'activité infrastructure de la SNCF (ci-après « SNCF Infra »).

10 AVIS

28 janvier 2014 : avis relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2015.

4 février 2014 : avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre Réseau ferré de France et Thello.

4 mars 2014 : avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre Réseau ferré de France et la SNCF.

25 mars 2014 : avis relatif aux modifications apportées à la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2015 en application de l'avis n° 2014-001 de l'Araf.

15 juillet 2014 : avis relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre Réseau ferré de France et VIA Atlantique.

4 novembre 2014 : avis relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2015 et 2016.

27 novembre 2014 : avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF.

27 novembre 2014 : avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

27 novembre 2014 : avis sur le projet de décret relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités.

27 novembre 2014 : avis sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire.

LEXIQUE

ABE : Agence Bâtiment Energie.

Accord-cadre : accord précisant, pour une durée déterminée, les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qu'une entreprise ferroviaire s'engage à commander et que le gestionnaire d'infrastructure s'engage à lui offrir.

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

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

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

CAPEX (CApital EXpenditures) : dépenses d'investissement. En pratique, les CAPEX se composent des amortissements et du coût du capital.

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

Chantier de transport combiné : ensemble d'installations fixes (comprenant à la fois des installations ferroviaires telles que des voies spécialisées et des

installations de transbordement et de stockage, des portiques de manutention et des cours) pour faciliter le transfert du fret ferroviaire au mode routier et vice-versa.

Classification UIC : les lignes ferroviaires sont classées de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic) par l'Union internationale des chemins de fer.

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

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

Cour d'appel de Paris : juridiction comportant une chambre spécialisée compétente pour examiner les recours formés contre les décisions de règlement de différend rendues par certaines autorités de régulation sectorielle, dont l'Araf.

Coût complet : somme du coût moyen et du coût du capital. Coût directement imputable : coût d'un service ferroviaire spécifique.

Coût directement imputable : coût marginal d'exploitation et de maintenance (entretien et renouvellement) de l'infrastructure.

Coûts fixes : ensemble des charges encourues par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire indépendamment du niveau de trafic sur le réseau.

Coût marginal : coût variable engendré

par la circulation d'une unité de transport supplémentaire sur le réseau. Le coût marginal est dit « social » lorsqu'il intègre les coûts externes (pollution, accidents).

Coût moyen : somme des coûts variables et des coûts fixes divisée par le niveau de trafic.

Coût moyen pondéré du capital (CMPC ou WACC pour Weighted Average Cost of Capital) : taux de rentabilité moyen attendu par les actionnaires et les créanciers, en retour de leur apport de fonds. Il correspond à la moyenne pondérée du coût des fonds propres (souvent calculé au moyen d'une méthode MEDAF) et du coût de la dette.

Coût variable : dépenses d'infrastructure qui varient avec le niveau de trafic.

Décision européenne : acte juridique adopté par le Conseil de l'Union européenne ou par la Commission européenne. Elle est obligatoire dans tous ses éléments et applicable directement, sans transposition en droit national. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour eux.

Directive européenne : acte juridique adressé aux États membres et adopté le plus souvent en codécision entre le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen sur proposition de la Commission européenne. Elle lie tout État membre destinataire sur le résultat à atteindre dans un délai déterminé, tout en laissant aux instances nationales la compétence sur la forme et les moyens.

Document de référence du réseau (DRR) : destiné aux entreprises ferroviaires, le DRR présente l'ensemble des renseignements techniques et juridiques indispensables à la circulation des trains. Il décrit les principes et procédures pour l'accès aux

infrastructures ferroviaires gérées par SNCF Réseau (ex-RFF). Il est publié par SNCF Réseau sur son site internet, un an avant l'horaire de service (en décembre 2014 pour l'horaire de service 2016 qui démarre en décembre 2015, par exemple).

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

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

Force majeure : évènement imprévisible, irrésistible et extérieur à la personne qui l'éprouve et ayant pour résultat de l'empêcher d'exécuter les prestations.

GOPEQ (Grande Opération Programmée Équivalente) est une unité d'œuvre fictive pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à la dépense moyenne d'un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast. Cet indicateur est très sensible aux effets de structure comme l'évolution de la part des travaux de nuit sur le réseau.

Graphique de circulation : document espace-temps qui traduit graphiquement l'organisation des sillons alloués sur

une section de ligne donnée pour la circulation des trains ou pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux de renouvellement sur chaque section de ligne du réseau.

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

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

Installations de service : installations, y compris les terrains, bâtiments et équipements spécialement aménagés pour fournir la fourniture de services ferroviaires spécifiques : gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments ; installations d'alimentation électrique et de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique ; gares de triage ou de formation des trains ; voies de service ; terminaux de marchandises, y compris les chantiers de transport combiné ; stations d'approvisionnement en combustible, en sable, passerelles de visite de toiture ; les centres d'entretien et autres installations techniques nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère.

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

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

Modèle d'équilibre des actifs financiers (MEDAF) : modèle qui vise à déterminer le taux de rendement attendu d'un actif en fonction de son niveau de risque. Il est utilisé, en particulier, pour les analyses relatives à la détermination du coût moyen pondéré du capital.

Monopole naturel : entreprise à qui, du fait de conditions techniques particulières de production, il est confié l'ensemble de la production du bien ou du service sur un marché. Cette situation survient dans la plupart des industries de réseau qui nécessitent des investissements d'infrastructure lourds (soit des coûts fixes importants), de sorte qu'il est plus avantageux de ne pas dupliquer l'infrastructure et de confier l'intégralité de la production à une seule entreprise. En situation de monopole naturel, une entreprise bénéficie d'économies d'échelle, c'est-à-dire que le coût unitaire de production diminue lorsque le niveau produit augmente.

OPEX (OPerating EXpenditures) : dépenses d'exploitation.

Prestations minimales : services minimaux que doit rendre le gestionnaire d'infrastructure à une entreprise ferroviaire pour qu'elle puisse faire circuler un train entre deux points du réseau ferré national. Ces services incluent le traitement des demandes de capacités (sillons ferroviaires), le droit d'utiliser ces capacités accordées, l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau, la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, le dispatching, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains, l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction (le cas échéant) et toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du

service pour lequel les capacités ont été accordées.

Principe du contradictoire : principe de procédure exigeant que le demandeur informe le défendeur de sa prétention, que les parties échangent leurs conclusions et leurs pièces, et que le juge ne puisse fonder sa décision sur des moyens, explications ou documents n'ayant pas été échangés ou débattus entre les parties.

Prix plafond (price cap) : dispositif de **régulation incitative** qui vise à fixer sur plusieurs années un prix plafond d'accès à l'infrastructure ainsi que ses modalités d'évolution (qui incluent généralement un objectif de productivité). Ce mécanisme se veut incitatif du fait que tout écart entre le plafond de prix et les coûts réels constitue un profit pour l'entreprise.

Redevance complémentaire d'électricité (RCE) : redevance perçue au titre des prestations minimales pour l'usage des installations fixes de traction électrique (IFTE) et des équipements d'alimentation des lignes électriques (EALÉ).

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

Redevance de circulation : redevance perçue au titre des prestations minimales qui vise à couvrir le coût directement imputable (article 31.3 de la directive 2012/34/UE)

Redevance de réservation : redevance perçue au titre des prestations minimales qui vise à couvrir tout ou partie des coûts du capital investi (article 6 au décret n° 97-446 du 5 mai 1997). Cette redevance constitue une majoration au sens de l'article 32.1 de la directive 2012/34/UE et, dès lors, elle doit reposer sur une définition préalable des segments de marché à qui elle est appliquée.

Registre de l'infrastructure ferroviaire : le registre de l'infrastructure répertorie les caractéristiques techniques du réseau afin de permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité de leur matériel roulant. Celui-ci doit en effet faire l'objet d'une autorisation de mise en circulation délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). SNCF Réseau complète cette autorisation par une vérification de compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure (vérification du gabarit, de l'inscription en courbe, par ex).

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

Autoroute ferroviaire : transport combiné de camions complets ou de remorques seules, utilisant la voie ferrée avec des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. Le conducteur charge lui-même son camion sur la plateforme du wagon.

RVB : opération de renouvellement de la voie et du ballast.

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

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

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

Train ouvreuse : train qui effectue la mission de reconnaissance quotidienne des lignes à grande vitesse prévue par les règles de sécurité en vigueur.

Train-km : 1 train circulant sur 1 km.

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

TREF : taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs.

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

UTP : Union des transports publics et ferroviaires.

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

Yield Management : technique d'optimisation de la recette globale consistant à faire varier le prix en fonction de l'échéance du départ et de l'élasticité de la demande.

LES TEXTES FERROVIAIRES

LES TEXTES CONCERNANT L'ARAF

• Textes législatifs

Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, modifiée (codifiée dans le code des transports).

Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, (codifiée dans le code des transports).

• Textes réglementaires

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

Décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs, modifié.

Décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au secteur ferroviaire, modifié.

Décret n° 2011-891 du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire, modifié.

Arrêté du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat du 7 octobre 2010 fixant le taux du droit

fixe perçu par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et modifiant l'arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux du droit de sécurité dû à l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

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

LES TEXTES CONCERNANT LE CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

• Textes législatifs

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) modifiée (codifiée dans le code des transports).

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

Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, modifiée (codifiée dans le code des transports).

Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, modifiée (codifiée dans le code des transports).

Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, (codifiée dans le code des transports).

• Textes réglementaires

Décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français SNCF, modifié.

Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, modifié.

Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national, modifié.

Décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional, modifié.

Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, modifié.

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

Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, modifié.

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

Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

Décret n° 2012-555 du 23 avril 2012 relatif à l'accès de l'État, des collectivités territoriales et de leurs établissements

publics à certaines informations et données sur le transport ferroviaire, modifié.

Décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports.

Décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités.

Décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Décret n° 2015-143 du 10 février 2015 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

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

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

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

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

LES TEXTES CONCERNANT LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN

• **1^{er} paquet ferroviaire** (abrogé par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dite Refonte).

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

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

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

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

• **2^e paquet ferroviaire**
Directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire (abrogée par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dite Recast).

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

Directive 2004/51/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (abrogée par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dite Recast).

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

- **3^e paquet ferroviaire**

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

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (**abrogée** par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dite Recast).

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

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

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

- **Directive de refonte du 1^{er} paquet ferroviaire dite «Refonte»**

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

- **Règlements d'exécution de la Commission européenne : Règlement d'exécution (UE)**

n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs.

Règlement d'exécution (UE) 2015/171 de la Commission du 4 février 2015 sur certains aspects de la procédure d'octroi des licences des entreprises ferroviaires.

Règlement d'exécution (UE) 2015/10 de la Commission du 6 janvier 2015 concernant les critères applicables aux candidats pour les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant le règlement (UE) n° 870/2014.

Règlement d'exécution (UE) 2015/429 de la Commission du 13 mars 2015 déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit.

› **L'édition 2014-2015 du rapport d'activité de l'Araf est consultable en version feuilletable.**



Service communication - Tel : 01 58 01 01 20

nathalie.arensonas@regulation-ferroviaire.fr

Edité par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. 57 boulevard Demorieux - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2.

› **Conception et réalisation** : Agence Thalamus

› **Crédits photos** : Jean-Jacques d'Angelo (RFF), Élodie Grégoire, Istock, Bruno Meignan, Jorge Nunes (RFF), Christophe Recoura, Gilles Rolle (REA), Christel Sasso (TOMA) RFF/CAPA, Luc Teboul, Union européenne, 2015.

› Achevé d'imprimer sur les presses de Nature & impressions



Dépôt légal : juillet 2015

Imprimé en 500 exemplaires

ISSN : 2270-9606

Tous nos remerciements aux agents de l'Araf pour leur aide dans la rédaction de ce rapport annuel.

Ce rapport a pour vocation d'informer l'État, le législateur, les acteurs du secteur ferroviaire et le public des activités de l'Araf.



Il peut être consulté sur www.regulation-ferroviaire.fr

Le Mans

Siège social
57 boulevard Demorieux - CS 81915
72019 Le Mans Cedex 2
Tel : 02 43 20 64 30

Paris

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

