

De l'Araf à l'Arafer : les nouvelles perspectives 2015-2016

10 juillet 2015
Dossier de presse



Autorité de régulation
des activités ferroviaires

SOMMAIRE



03

L'Araf devient l'Arafer, plus tôt que prévu



04

L'Arafer va réguler le nouveau marché du transport régulier par autocar



07

L'Arafer va contrôler l'exécution des contrats de concessions autoroutières



08

Les moyens humains et financiers pour devenir l'Arafer



09

Repères

- Le collège et les services de l'Autorité
- Les principaux avis et décisions en 2015



👉 Feuilletter le rapport annuel 2014

► L'Araf voit ses missions étendues plus tôt que prévu au transport par autocar

Le second semestre 2015 est stratégique pour l'Araf qui devient une Autorité de régulation multimodale de transport.



- 9 juillet : adoption définitive de la loi Macron.

- Fin juillet-début août : promulgation de la loi Macron

- Création de l'Arafer dès l'entrée en vigueur des décrets d'application de la loi Macron (prévue dans les prochaines semaines).

Après l'adoption définitive le 9 juillet de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, et très vite après sa promulgation, l'Araf va devenir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer). C'est elle qui va s'assurer que l'ouverture de nouveaux services de transport par autocar (sur des liaisons d'une distance inférieure à 100 km) ne porte pas atteinte aux services publics conventionnés existants, TER comme TET.

Et début 2016, l'Arafer contrôlera les contrats de concessions autoroutières.

Ce pas de géant nécessite une réorganisation importante de nos services, et une montée en compétences dans les nouveaux domaines que nous allons réguler et contrôler. D'ici au tournant de l'année 2016, nous devrions compter plus de 80 collaborateurs avec l'arrivée de nouveaux juristes, économistes et analystes financiers.



L'Arafer va réguler le nouveau marché du transport régulier par autocar



Dans les prochaines semaines, l'Araf va devenir l'Arafer, elle régulera alors le nouveau marché du transport régulier par autocar. Concrètement, lorsqu'un autocariste envisagera l'ouverture d'une liaison routière comportant des arrêts distants de moins de 100 kilomètres, elle devra obligatoirement déposer une déclaration à l'Arafer. Par exemple, la liaison Nantes-Angers (91 km) ou Paris-Beauvais (79 km).

Chaque déclaration de ligne sera publiée sans délai sur le site internet de l'Autorité (www.regulation-ferroviaire.fr).

Les liaisons autocar supérieures à 100 kilomètres ne seront quant à elle pas soumises à ce régime d'autorisation.

Si une autorité organisatrice de transport – collectivité locale ou Etat - conteste la création d'une desserte routière de moins de 100 km parce qu'elle craint un impact important sur l'équilibre économique d'un service public de transport conventionné (TER, TET, car départemental), elle pourra alors saisir l'Arafer dans les deux mois suivant la déclaration, en vue de limiter ou d'interdire les services délivrés sur cette nouvelle liaison.

La saisine devra être motivée et le dossier devra comporter toutes les données nécessaires à l'Autorité pour effectuer son test d'équilibre économique fondé sur des critères objectifs et fiables. Le contenu de la saisine sera publié sur le site de l'Arafer.

L'Autorité aura deux mois pour rendre un avis conforme, c'est-à-dire juridiquement contraignant, sur le projet de desserte. Ce délai est susceptible d'être prolongé d'un mois pour les besoins de l'instruction. Durant ce laps de temps, les services de l'Arafer mèneront un test d'équilibre économique et présenteront leurs conclusions devant le collège, l'organe décisionnel de l'Autorité.



- Les liaisons autocar de moins de 100 km sont soumises à un régime d'autorisation.
- Les liaisons de plus de 100 km sont totalement libéralisées.



Dans l'avis qu'elle publiera sur son site internet*, l'Arafer validera ou non la demande de l'autorité organisatrice de transport (AOT) de limiter l'ouverture de la liaison autocar, de l'interdire ou d'exiger des aménagements de dessertes (fréquences, horaires, arrêts).

L'Arafer validera la décision de l'AOT si la nouvelle ligne porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service ferroviaire ou routier, subventionné par des concours publics.

L'avis de l'Autorité s'imposera aux entreprises autocaristes et aux autorités organisatrices de transport. Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure que les transporteurs pourront faire circuler, ou non, leurs cars sur les liaisons concernées.

Entre la déclaration et l'autorisation, l'interdiction ou la limitation d'une nouvelle liaison par autocar de moins de 100 km, il peut donc s'écouler cinq mois maximum.

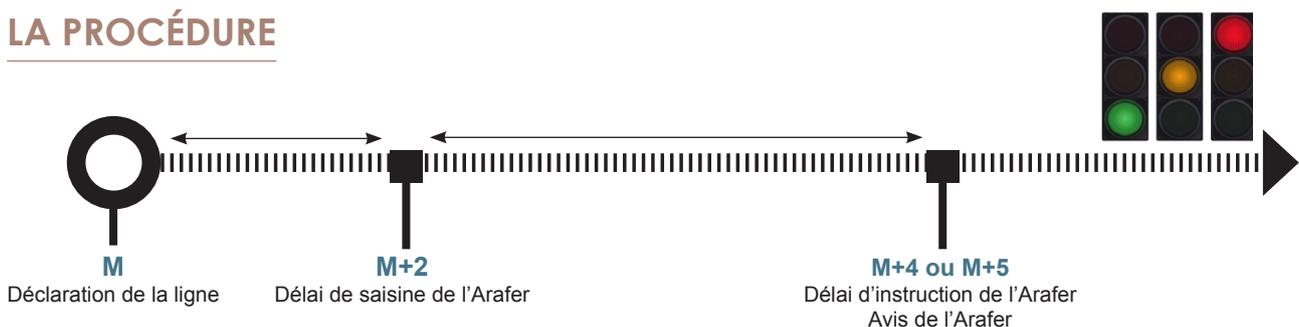
* s'il comporte des éléments relevant du secret des affaires, seul le sens de l'avis sera publié immédiatement.

Les gares routières

L'Arafer est également chargée de préciser les règles d'accès aux gares routières : pour tous les autocaristes et pour les usagers (notamment les personnes à mobilité réduite et les cyclistes).

Elle pourra être saisie pour régler des différends relatifs à l'accès ou à l'utilisation de ces gares. L'objectif est d'assurer un accès équitable à ces infrastructures.

LA PROCÉDURE



Bilan annuel des autorisations et interdictions

La loi Macron confie également à l'Arafer la mission d'observer le fonctionnement du marché de l'autocar : chaque année, nous établirons un rapport détaillé à l'échelle de chaque région française pour rendre compte des investigations menées par l'Autorité, faire le bilan des interdictions et des limitations décidées en vue d'assurer une bonne com-

plémentarité des nouveaux services routiers avec les liaisons ferroviaires conventionnées existantes.

Ce rapport annuel évaluera l'offre globale de transports interurbains en France et sera adressé au gouvernement et au Parlement, avec nos recommandations.

Observatoire des marchés du transport ferroviaire et routier

Ce rapport annuel s'inscrit dans le projet phare de l'Arafer pour 2016 qui consiste à créer un observatoire des marchés du transport ferroviaire et routier.

L'objectif est double : présenter à un large public des indicateurs de suivi de l'ouverture

des marchés de transport à la concurrence, et élaborer des indicateurs de performance du système ferroviaire français par rapport à d'autres opérateurs européens et d'autres modes de transport.

L'Arafer va contrôler l'exécution des contrats de concessions autoroutières

La deuxième évolution de l'Araf prévue dans la loi Macron sera effective début 2016 : **l'Autorité sera consultée sur les projets de modification d'un contrat de concession autoroutière quand ils ont une incidence sur les tarifs de péages ou sur la durée de la concession.** En effet, la couverture de nouvelles charges par les concessionnaires peut passer par une révision des tarifs ou par un allongement de la durée de la concession.

Par ailleurs, l'Arafer veillera à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés par les sociétés concessionnaires d'autoroute.

L'Arafer assurera le contrôle de l'attribution des marchés de plus de 500 K€, en veillant en particulier à l'élaboration du cahier des charges des marchés de travaux, de fournitures ou de services.

Cette attribution sera préalablement examinée au sein de chaque société concessionnaire par une **commission des marchés dont la composition sera soumise à l'avis conforme de l'Arafer.**

L'Arafer pourra recueillir toutes les données nécessaires, procéder à des expertises, mener des études sur le secteur autoroutier concédé.

Elle publiera le résultat de ses investigations, pourra prononcer des sanctions en cas de non communication des informations relatives à la passation des marchés, et pourra engager un recours devant le juge au cas où elle constaterait des irrégularités.



- Suivi annuel du taux de rentabilité interne de chaque concession autoroutière.

- Rapport annuel sur les marchés.

- Rapport sur l'économie générale des contrats de concessions (au moins tous les 5 ans).

Les moyens humains et financiers pour devenir l'Arafer



L'exercice de ces nouvelles missions suppose de renforcer les moyens du régulateur: aujourd'hui, l'Araf compte 50 collaborateurs et 7 membres du collège. **L'étude de préfiguration de l'Arafer a évalué à 22 le nombre de recrutements indispensables pour répondre à nos nouvelles compétences** : 10 pour la régulation des lignes d'autocar et des gares routières, 12 pour le contrôle des concessions autoroutières.

Selon nos estimations, au cours des trois mois qui suivront l'entrée en vigueur des dispositions de la loi Macron relatives au transport par autocar, **nous pourrions recevoir près d'une centaine de déclarations d'ouverture de lignes de moins de 100 kilomètres**. Ces déclarations pourraient faire quasi systématiquement l'objet d'une saisine de la part des autorités organisatrices de transport.

« Le gouvernement s'engage à ce que l'Arafer ait les moyens de fonctionner »

Emmanuel Macron lors du passage de son projet de loi en deuxième lecture devant l'Assemblée nationale.

Face à cet afflux lié à l'ouverture d'un nouveau marché à réguler et d'un nouveau secteur économique à contrôler, l'Autorité demande de nouveaux moyens financiers. Son budget de fonctionnement actuel

pour la seule activité ferroviaire représente 11 millions d'euros. Avec les activités autocars et autoroutes, l'Autorité estime que **son budget doit être porté à près de 15 millions**, soit quatre millions d'euros supplémentaires.

Les moyens de fonctionnement de la nouvelle Arafer seront déterminés en projet de loi de finances 2016.

REPÈRES - Le collège et les services de l'Araf



Le collège de l'Araf

De gauche à droite : Nicolas Machtou, Anne Bolliet, Pierre Cardo (président), Anne Yvrande-Billon (vice-présidente), Jean-François Bénard, Marie Picard et Michel Savy.

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

Présidé par Pierre Cardo depuis juillet 2010, le collège de l'Araf est composé de six autres membres nommés pour six ans, renouvelables par tiers tous les deux ans.

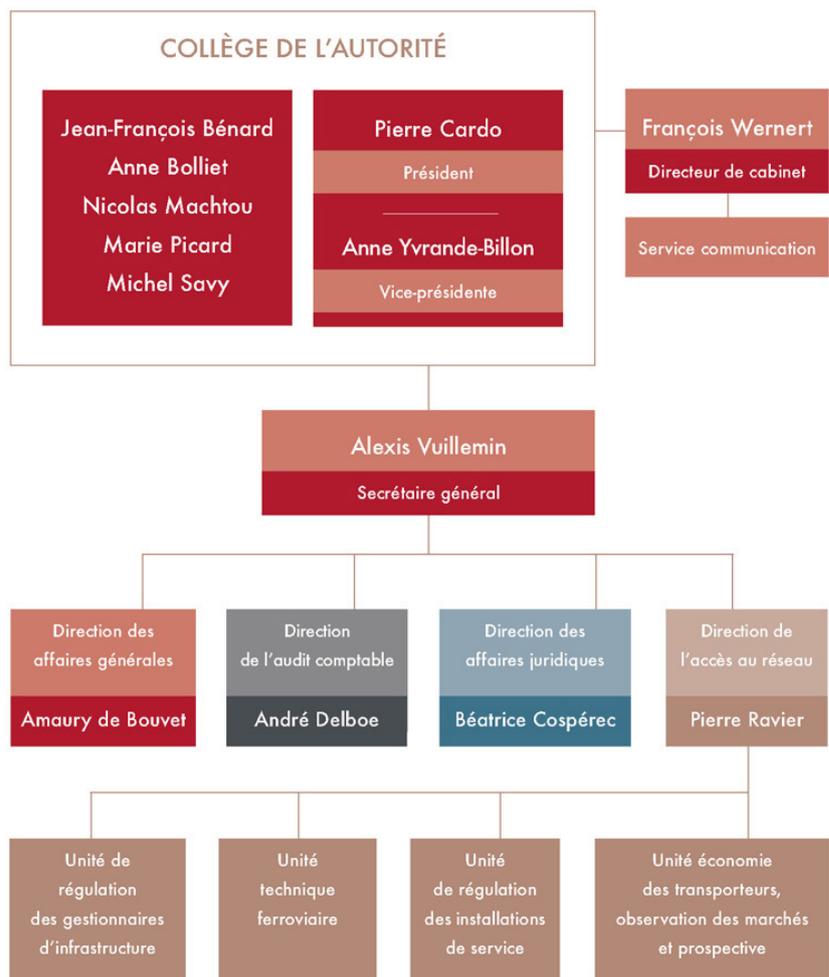
La réforme ferroviaire du 4 août 2014 a renforcé le collège de l'Autorité en portant le nombre de permanents à 3 : le président et deux vice-présidents désignés respectivement par l'Assemblée nationale et par le Sénat.

Anne-Yvrande-Billon a été nommée en octobre 2014 sur proposition de Claude Bartolone, le second vice-président sera nommé en 2018. Les autres membres, Marie Picard, Anne Bolliet, Jean-François Bénard, Nicolas Machtou, et Michel Savy sont nommés par le gouvernement.

LES SERVICES D'INSTRUCTION

Dirigés par le secrétaire général, Alexis Vuillemin, les services d'instruction de l'Autorité sont organisés jusqu'à présent autour de quatre directions : Affaires juridiques, Accès au réseau, Audit comptable et Affaires générales.

L'organigramme en juillet 2015



REPÈRES - Principaux avis et décisions 2015

7 juillet

Nomination du président de SNCF Réseau.

1er juillet

Projets d'ordonnance et de décrets transposant la directive « Recast » qui établit un espace ferroviaire unique européen.

17 juin

Projet de décret relatif à la sûreté ferroviaire (Suge).

10 juin

Péages des sillons ferroviaires pour l'horaire de service 2016.

27 mai

Projet de décret relatif au comité des opérateurs et à la charte du réseau.

13 mai

Projet de décret relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Araf.

22 avril

Séparation comptable de Fret SNCF

17 février

Prestations régulées dans les gares de voyageurs.

5 mai

Tarifcation des installations de service du réseau ferré (centres d'entretien, stations gazole, cours de fret, installations électriques).

3 février

. Document de référence du réseau ferré (DRR) pour l'horaire de service 2016

(ce document présente l'ensemble des renseignements techniques et juridiques indispensable à la circulation des trains sur le réseau ferré. Il décrit les principes et procédures pour l'accès aux infrastructures ferroviaires gérées par SNCF Réseau).

. Différend entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et Gares & Connexions.

↳ [Consulter la page des avis et décisions](#)



A propos de l'Araf(er)

Le secteur ferroviaire, comme d'autres industries de réseau, est doté d'une autorité indépendante depuis 2010 pour accompagner l'ouverture progressive du marché à la concurrence.

Elle a pour mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des usagers et des clients du transport ferroviaire. Elle veille notamment à l'accès sans discrimination des entreprises au réseau ferré.

Ses décisions sont prises par un collège de plusieurs personnalités indépendantes, choisies pour leurs compétences en matière ferroviaire, juridique ou économique.

Avec la loi Macron, l'Araf devient multimodale puisqu'elle voit ses compétences étendues au transport par autocar et au secteur autoroutier.

L'intégralité des avis et décisions de l'Autorité est disponible sur [son site internet](#).



Service communication - Tel : 01 58 01 01 20 / 06 72 03 31 27

nathalie.arensonas@regulation-ferroviaire.fr

www.regulation-ferroviaire.fr

Crédits photos : Fotolia, Christophe Recoura, SNCF Réseau, Luc Teboul.

Adresses :

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