

Paris, le 21 mars 2017

La cour d'appel de Paris conforte le pouvoir de règlement de différend de l'Arafer

Par deux arrêts du 9 mars 2017, la cour d'appel de Paris a rejeté les recours de SNCF Réseau à l'encontre des décisions de l'Arafer réglant deux différends opposant le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et la région Pays de la Loire à SNCF Réseau, en sa qualité de gestionnaire des quais en gares de voyageurs. Les juges valident la possibilité d'une modification rétroactive du document de référence des gares pour régler un différend.

Saisie en 2014 par le Stif et par la région Pays de la Loire de deux demandes de règlements de différends à l'encontre de SNCF Réseau relatives à la tarification des prestations en gares de voyageurs, l'Arafer avait rendu ses [décisions le 15 juillet 2015](#). SNCF Réseau et le Stif avaient fait appel de ces décisions en août 2015.

Par deux arrêts du 9 mars 2017, la cour d'appel de Paris a rejeté ces recours. Les juges ont estimé que le pouvoir de règlement des différends constitue, pour l'Arafer, un instrument de régulation du marché du transport ferroviaire lui permettant d'adopter toutes les mesures nécessaires pour régler le différend qui lui est soumis.

MODIFICATION RÉTROACTIVE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES

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

Ces décisions de la cour d'appel confortent le pouvoir de règlement de différend de l'Arafer en reconnaissant au régulateur, aux termes de la loi, le pouvoir de déroger au principe de non rétroactivité des actes réglementaires et d'apprécier, au cas par cas, si une modification rétroactive du DRG se justifie pour mettre un terme au litige.

Elles confortent également le bien-fondé de récentes décisions de l'Arafer rendues les 1^{er} et 22 février 2017 dans deux différends dont l'avait saisie la Région Nouvelle-Aquitaine.

Dans ces décisions, l'Autorité avait enjoint à SNCF Gares & Connexions et à SNCF Réseau de modifier le coût moyen pondéré du capital fixé dans le DRG pour les horaires de service 2014 et 2015 et de procéder aux régularisations correspondantes au bénéfice de l'ensemble des parties prenantes, régions et entreprises ferroviaires.

- Consulter les arrêts de la cour d'appel de Paris : [affaire Stif c/SNCF Réseau](#), [affaire Pays de la Loire c/SNCF Réseau](#)

A propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Sa mission est de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.