

Questionnaire ARAF

Projet de consultation publique sur les services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieure

Observations d'ordre général :

L'ARAF doit vérifier que le service international mis en place ne compromet pas l'équilibre économique des contrats de service public.

Plusieurs inconvénients majeurs doivent être soulevés :

1. La définition même d'équilibre économique est une notion juridique qui s'analyse par référence à des critères jurisprudentiels (par nature fluctuants), elle ne paraît pas suffisamment précise pour être opérationnelle à l'occasion de l'étude de chaque demande d'autorisation de service.
2. La création d'un service international conduira rarement à remettre en cause l'équilibre d'un contrat de service public englobant généralement plusieurs liaisons ferroviaires (exemple du contrat TER régional). En revanche un service international peut remettre en cause une ligne de service public donnée (exemple Avignon/Marseille), ceci à trois titres : du fait des pertes de recettes, du fait de la perte de sillons dans un contexte de capacité généralement restreinte (et fixée des années à l'avance) et enfin du fait des surcoûts potentiellement induits relatifs aux modifications des roulements des trains.
3. L'instruction au cas au cas des demandes de création de services internationaux, ne suffira pas à apprécier l'impact réel sur les services publics, car les conséquences de ces créations de services internationaux vont se cumuler pour atteindre un point de déséquilibre du service public, sans que pour autant l'impact de la demande étudiée soit majeur.
4. Les comptes de lignes, dont les Régions vont disposer à partir de mi 2013, ne seront que des coûts et recettes moyens (sur la base de ratios) et aucun cas des coûts et recettes marginaux qui permettraient aux Régions d'apprécier l'impact de la réduction d'un service.
5. Le calendrier d'instruction de telles demandes doit être rapproché de celui de la construction des horaires (par RFF) et de la commande des sillons, ce qui implique une anticipation maximale pour limiter autant que possible l'impact sur le service public (mises en place de mesures correctives).
6. Une multiplication de ces demandes conduirait évidemment à un des surcoûts en termes d'évaluation de leur impact.

L'impact de l'autorisation des services de transport international de voyageurs ne doit donc pas être vérifié uniquement sous l'angle économique ou juridique (périmètre international) mais également technique, avec une évaluation précise qui ne peut être réalisée que par l'exploitant au vu de la complexité des conséquences (roulement et impact financier notamment). En ce sens les délais proposés dans le questionnaire sont incompatibles avec les temps ferroviaires, et l'étude de dossiers (objet principal et équilibre économique) envisagée de manière séparée est inappropriée.

Sur le cadre réglementaire

Nous pensons que le cadre réglementaire prévoit que l'autorité compétente au regard de la desserte intérieure envisagée (L'Etat, ou AOT compétente cf Code des Transports) saisit l'ARAF si elle veut limiter ou interdire la desserte envisagée. Une fois l'ARAF saisie, nous pensons que son avis est contraignant. Une décision finale devant être conforme.

Concernant la section 1 généralités (c) quid de la définition du transport ferroviaire international de voyageurs pour Provence Alpes Côte d'Azur , concernant **la desserte avec Monaco** (en origine ou destination) dans la mesure où Monaco n'est pas membre de l' UE. Le canevas reprend les termes de la directive mais il serait utile de préciser le régime de cas particuliers.

Concernant la procédure de notification

La pré notification devrait être obligatoire avant tout dépôt de dossier au vu de la complexité des évaluations à mener sur l'impact. Il serait utile de prévoir l'obligation d'informer l'autorité compétente dès le stade du pré notification, en se basant sur la directive (article2) qui prévoit une information des AOT compétentes sur le trajet de desserte internationale.

Les procédures ne paraissent pas assez claires et précises sur le chiffre d'affaire (recettes directes et indirecte..), la gamme de tarifs applicables, et les délais d'information.

Concernant le dépôt du dossier d'information, le délai 5 mois avant la date de mise en service est très court. La Région préconise un délai de 12 mois pour coïncider avec le calendrier de demande des sillons.

Concernant les articles 8 et 9, tant les entreprises ferroviaires concernées **que les autorités organisatrices de transport** devraient être informées officiellement de la demande, comme le fait actuellement le ministère des transports pour les dessertes routières.

I - Concernant le test d'objet principal

Au vu des délais usuels de traitement administratif, un délai d'un mois paraît risqué pour pré instruire une telle demande, ce qui pourrait conduire à des autorisations tacites.

La Région souhaite clairement avoir le droit de saisir l'ARAF pour quelle vérifie l'objet principal du service, tel que cela est prévu pour le ministère ou toute entreprise ferroviaire intéressée, voire que cette vérification soit automatique et non facultative à la demande du candidat.

Article 17 il convient d'assortir l'obligation d'information de toute saisine d'un délai.

Quant au délai de deux mois à compter de la réception de la saisine, cela paraît très court pour faire établir une évaluation complète de la demande.

Concernant la méthodologie et les critères utilisés :

Les éléments de l'article 23 doivent être demandés dès le stade de la constitution des dossiers.

Sur les critères article 25 et 26, une approche déclarative est effectivement la seule possibilité pour instruire de telles demandes. Il conviendrait cependant, que l'ARAF demande un rapport annuel et se dote le cas échéant des capacités de contrôle relatif aux seuils fixés.

Par ailleurs le caractère automatique de l'approche quantitative peut se révéler inopportun.

II - Concernant le test d'équilibre

Voir les points 1 à 4 et conclusion des remarques d'ordre général en préambule.

Concernant la procédure de saisine, le délai d'un mois est insuffisant pour constituer un dossier de travail complet permettant d'étudier l'équilibre économique du contrat. De plus nous préconisons par ailleurs de faire faire l'évaluation par l'exploitant mieux à même d'apprécier l'impact réel.

Si l'ARAF conclut à une compromission de l'équilibre, il semble donc plus logique que l'AOT (appuyée par les préconisations de son exploitant) puisse faire de propositions de limitations.

Concernant les données utilisées, et la temporalité des prévisions demandées : l'ARAF a choisi un temps à moyen terme (5 ans) il convient de rappeler que les contrats ferroviaires régionaux ont des durées généralement plus longues (10 ans pour Provence Alpes Côte d'Azur). Par ailleurs les Régions financent en totalité ou en partie la plupart des investissements ferroviaires locaux.

Nous rappelons que ni la Région, ni l'exploitant ne disposeront de données complètes par lignes avec un historique annuel à 5ans comme le prévoir l'article 39 b.

Concernant la méthodologie, les articles doivent être assortis de délais fermes et non de terminologies telles que « sans tarder » qui sont peu opérantes.

Les critères de l'article 39 doivent intégrer les notions de roulement, car toute dégradation des performances de roulement sera un coût supplémentaire supporté par l'AOT.

Les critères évoqués à l'article 44 ne sont pas suffisamment précis en comptabilité/finance. Il ne ressort des critères aucuns chiffres, ratios, seuils ou déclinaisons précises des critères évoqués. Les terminologies des critères article 39, 40 et 44 doivent être impérativement définies à l'avance de manière encore plus concrète pour permettre des comparaisons sur des périmètres comparables.

L'autorité doit avoir la possibilité de demander des compléments d'informations si nécessaire, voire d'organiser des échanges contradictoires, notamment en présence de l'AOT et/exploitant concerné.

Il convient également comme pour le test objet principal d'avoir la possibilité pour l'ARAF, l'AOT ou toute entreprise ferroviaire intéressée de réexaminer à posteriori la situation. En ce sens la durée de validité de l'autorité doit être limitée à un examen sur une année de mise en service. Ce temps doit être compatible avec les temps longs d'extraction de données de l'exploitant. Un premier bilan à 6 /9 mois de mise en service doit pouvoir donner une tendance en cours d'année.

Enfin est-il prévu que l'entreprise candidate prenne en charges les surcoûts avérés et générés par sa demande en lieu et place de l'AOT?