

Réponse de la Région Rhône-Alpes à la consultation publique de l' ARAF sur les services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures (cabotage)

Plusieurs remarques peuvent être formulées en préambule :

- la procédure devrait s' appliquer pour la création de dessertes internationales mais également pour les modifications ;
- lors d' une suppression de desserte internationale, l' ARAF devrait être informée et diffuser l' information aux acteurs concernés ;
- la procédure devrait concerner un périmètre plus large que les dessertes en provenance ou à destination d' un autre Etat membre de l' union européenne, notamment la Suisse ;
- le périmètre de cette procédure et donc celui de l' ARAF pourrait intégrer les dessertes routières (comme en Suède).

1 – L' ARAF devrait émettre une « décision » et non rendre un simple « avis » sur la qualification du service international et l' impact du cabotage sur l' équilibre économique d' un contrat de service public. L' indépendance de cet EPIC garantirait la neutralité de la décision.

article 1 : il devrait intégrer a minima les dessertes en provenance ou à destination de la Suisse. Une définition du mot « Autorité » devrait être donnée afin de préciser s' il s' agit de l' ARAF ou de l' Etat.

article 4 – d : un détail gare par gare et non simplement par origine destination semblerait plus pertinent

article 6 : le délai de procédure de 5 mois ne semble pas compatible avec les délais d' instruction du service annuel

2 – Les procédures ne paraissent pas claires dans la répartition des responsabilités de l' ARAF et de l' Etat.

3 – Le délai de saisine de l' Autorité par l' entreprise ferroviaire candidate sur l' objet principal devrait être encadré (2 mois).

4 – Un encadrement de 2 mois du **déla**i de saisine de l' **Autorité par toute entreprise ferroviaire intéressée sur l' objet principal** semble pertinent. La définition d' une entreprise ferroviaire intéressée serait souhaitable.

6 – **Une durée de validité de la décision** de 5 ans paraît cohérente.

7 – **Les procédures d' évaluation de l' équilibre économique par l' Autorité** seraient plus claires si l' article 30 renvoyait précisément à l' article 5 du décret n° 2010-932. La référence au gestionnaire d' infrastructure dans ces articles, relatifs aux contrats de service publics entre une AOT et un exploitant, n' est pas explicitée, et ne semble pas pertinente.

8 – **Si l' analyse conclut à la compromission de l' équilibre économique d' un contrat de service public**, l' Autorité devrait encourager la négociation entre les acteurs et, en cas de désaccord persistant, décider de limitations.

9 – **La vérification de la non compromission du contrat de service public** devrait être effectuée à l' expiration de la durée la plus longue déterminée soit par une durée de 5 ans maximum, soit par l' échéance du contrat de service public.

10 – **Les critères et la méthodologie** proposés pourraient être améliorés :

article 39 : en cas de non transmission des éléments par le titulaire du contrat de service public, les données devraient être récoltées par l' ARAF aux frais du titulaire du contrat de service public

article 41 : les modalités ajoutés ci-dessus à l' article 39 devraient être intégrées

article 42 : le délai devrait être précisé (1 mois)

article 43 : les corrections apportées devraient être expliquées

article 44 – d : une précision (« services concernés ») devrait être apportée afin de garantir qu' il s' agit bien d' une vérification par rapport à la ligne concernée et non par rapport au contrat de service public qui peut porter sur plusieurs lignes, voire sur un réseau.

11 – **La durée de validité de la décision de l' Autorité** devrait correspondre à l' expiration de la durée la plus longue déterminée soit par une durée de 5 ans maximum, soit par l' échéance du contrat de service public.

