

Travaux de transposition de la directive « Recast » 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen – Consultation ARAF

Synthèse

L'avis du STIF a été sollicité sur les projets d'évolutions législatives appliquées au code des transports et réglementaires aux décrets n°2003/194, 2010/932 et 2012/70 dans le cadre des travaux de transposition de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen. Or, le STIF observe que la transposition de la directive aurait du amener à modifier le décret n°97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national.

En effet, le décret 97-446 précise que les redevances de circulation (RC), de réservation (RR) et d'accès (RA) sont destinées respectivement à couvrir « *la part variable des charges d'exploitation et de maintenance du réseau* », « *tout ou partie des coûts du capital investi* » et « *la quote-part des charges fixes d'exploitation et de maintenance des lignes autres que les lignes à grande vitesse* ».

Or, l'article 31-3 de la directive dispose que « *les redevances perçues pour les prestations minimales [...] sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ». La définition de cette notion de « coût directement imputable » par l'IRG Rail prévoit expressément l'exclusion des coûts fixes de ses modalités de calcul¹.

De même, parmi les majorations ou autres redevances applicables prévues par la directive 2012/34 (tarification à la rareté des capacités, tarifications environnementales, majoration selon le segment de marché...), aucune ne renvoie expressément à la couverture des coûts fixes et des coûts du capital.

Compte tenu des délais très contraints de transposition de la directive 2012/34 (16 juin 2015), le STIF demande à être saisi au plus vite des projets de modifications à apporter au décret n°97-446.

Sur la procédure d'exclusion de certaines lignes ferroviaires du champ d'application de la directive 2012/34

Le STIF relève que l'article 2 de la directive 2012/34 donne aux Etats membres, après consultation de la Commission, la possibilité d'exclure du champ d'application de son Chapitre IV certains réseaux notamment « *les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs* ». A noter que l'article 3 de la directive définit ces services urbains et suburbains comme « *services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues* ».

Les projets d'articles L. 2122 du code des transports et du projet de décret du 7 mars 2003 modifié permettent ainsi l'exclusion de certaines lignes du document de référence du réseau (DRR) et des dispositions relatives à la tarification de l'infrastructure.

Le STIF souligne ainsi que certaines lignes ou segments de lignes franciliennes pourraient relever, en l'état, de cette procédure d'exclusion qui les ferait échapper au cadre législatif communautaire,

¹ « IRG-Rail underlines that, by definition, all fixed costs shall be excluded from the costs considered within Article 7 (3) of Directive 2001/14/EC » Source : IRG-Rail « *Position paper on the concept of 'cost that is directly incurred'* », octobre 2012.

selon la liste qui serait déterminée par arrêté. **Le STIF souhaite que l'inscription par l'Etat d'une ligne ou d'un segment de ligne dans la procédure d'exclusion du champ d'application de la directive 2012/34 soit soumise à avis conforme des autorités organisatrices concernées et de l'ARAF.**

Par ailleurs, le document de référence du réseau (DRR) encadre les modalités de tarification et d'accès de l'ensemble du réseau ferroviaire (infrastructures dédiées ou partagées). Pour conserver la visibilité actuelle des redevances sur l'ensemble de ces services, il faut veiller à ce que les projets de textes mettant en œuvre l'exclusion permise par la directive ne viennent pas remettre en cause cette visibilité.

Le STIF souhaite donc que soient définies des dispositions réglementaires encadrant la gouvernance de ces lignes et fixant au GI des obligations en matière de transparence et de tarification. Ces règles devront faire l'objet d'un avis conformes des autorités organisatrices concernées et de l'ARAF.

Sur les évolutions sémantiques proposées

Le STIF se félicite de la fin de la distinction entre « demandeurs de capacité » et « candidat autorisé » au profit de la notion générique et applicable aux autorités organisatrices de « **candidat** » (Article préliminaire du projet de décret du 7 mars 2003 modifié). Cette notion permettra de lever toute ambiguïté sur la possibilité, pour une autorité organisatrice, de saisir le régulateur en règlement de différent et lui confèrera des droits similaires aux entreprises ferroviaires.

En revanche, le STIF note que l'emploi exclusif de la notion de « candidat » peut conduire à certaines confusions de rôle, notamment dans la gestion des demandes de répartition des capacités, de modification de sillons et de droit d'audit de l'ARAF. Ainsi, à titre d'exemple, le projet d'article 25 a) bis du décret 2003-194 modifié prévoit l'information et la concertation avec les « *candidats en cause* » et les « *candidats intéressés* » dans le cadre de modification/suppression de sillons. De même, en l'état des travaux actuels, le STIF serait, en tant que candidat et en vertu du projet d'article L.2135-2 modifié du code des transports, auditable par l'ARAF. Certaines précisions sémantiques, telles que « candidat attributaire d'un sillon » pourraient, le cas échéant, être introduites.

Par ailleurs, le STIF relève que la nouvelle notion « **d'installation de service** » remplaçant celle « d'infrastructure de service » ne résout pas la contradiction apparente entre le cadre réglementaire français et la directive 2012/34. En effet, alors que l'annexe I de la directive mentionne les « *quais à voyageurs* » dans la liste des éléments de l'infrastructure ferroviaire, le projet d'article 1 du décret 2012-70 précise toujours comme appartenant aux installations de service :

« Les gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments » ;

Le STIF rappelle que la classification des quais dans les périmètres des installations de service ou parmi les éléments de l'infrastructure dont l'accès est compris dans la tarification des prestations minimales (PM) induit des différences significatives en matière de tarification. **Le STIF conteste sur ce point les travaux de transposition et souhaite que les décrets n°2003-194 et 2012-70 soient modifiés pour être en conformité avec les prescriptions de la directive 2012/34.**

Enfin, le STIF regrette que le projet d'article préliminaire du projet de décret gares modifié se contente d'introduire, pour la notion de **bénéfice raisonnable**, une définition strictement identique au texte de la directive :

« un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années »

Au vu des échanges soutenus et constants autour de la compréhension de cette notion, le STIF attend de l'Etat que cette notion soit impérativement précisée et adaptée au cadre réglementaire national des installations de service ferroviaires (installations exploitées par SNCF Mobilités, entreprise en monopole dont l'essentiel des activités est liée à l'exécution d'obligations de service

public) pour lesquelles l'absence de risque sur l'exploitation a été maintes fois démontrée. Dans son application actuelle, notamment par l'activité Gares & Connexions, les modalités de calcul de ce bénéfice raisonnable ne sont d'ailleurs pas conformes aux préconisations de l'ARAF².

Sur le délai d'application des travaux de transposition

Concernant les dispositions transitoires, le STIF relève une imprécision relative à la notion de « publication » du DRR. En effet, les projets de DRR sont soumis à avis des autorités organisatrices deux ans avant l'horaire de service concerné. En l'état du projet de décret 2003-194 modifié, le projet de DRR HDS 2016, soumis à consultation des autorités organisatrices en juillet 2015, pourrait n'être pas concerné par ces évolutions, alors même que leur entrée en vigueur interviendra avant la publication du DRR HDS 2016 définitif. Au sens du STIF, c'est bien au DRR définitif ou au DRR modifié que s'appliquerait cette notion de « publication », de sorte que les dispositions introduites par la transposition de la directive 2012/34 auraient vocation à s'appliquer dès l'horaire de service 2016.

I- Tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service

Sur les principes généraux appliqués à la tarification de l'accès au réseau

En préambule, le STIF remarque la prudence des évolutions législatives et réglementaires proposées, la plupart des modifications reprenant généralement mot pour mot les dispositions de la directive 2012/34.

A l'inverse, sur quelques points particuliers (notamment l'appartenance des quais de gares de voyageurs à l'infrastructure ferroviaire, cf p.6)), les projets de textes s'éloignent très sensiblement et de manière problématique des dispositions de la directive.

Le STIF note toutefois avec satisfaction les rappels aux principes de **transparence** et de **non-discrimination** introduits par le projet d'article 29 du décret du 7 mars 2003 modifié. A ce titre, le STIF regrette que certains aspects discriminants de la tarification actuelle, pourtant portés à la connaissance de l'ARAF et de SNCF Réseau lors de la consultation sur le DRR HDS 2016, soient restés à ce jour lettre morte. De même, la méthode d'élaboration des redevances et leur dimensionnement devront être à l'avenir dûment justifiés.

Le STIF remarque qu'en vertu du projet d'article 30 du décret 2003-194 modifié, que le « **coût directement imputable** » devrait désormais constituer le socle commun de la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Le STIF relève de très fortes incompatibilités de ce principe avec la tarification actuelle qui devra donc évoluer. En effet :

- seule la redevance de circulation (RC) est aujourd'hui supposée calculée à partir des coûts réellement constatés par le gestionnaire d'infrastructure, soit 36 % seulement des redevances acquittées par le STIF. Le retard pris par SNCF Réseau dans la connaissance de ses coûts pose ainsi la question de l'applicabilité de ce principe,
- les modalités de calcul du « coût directement imputable » n'ont pas fait, à ce jour, l'objet des clarifications nécessaires, les régulateurs européens et gestionnaires d'infrastructure restant en attente sur ce point d'éléments complémentaires de la Commission européenne détaillant les « modalités de calcul du coût directement imputable résultant de l'exploitation d'un service ferroviaire ». Il est toutefois nécessaire de rappeler que le modèle d'estimation sous-jacent des coûts d'infrastructures utilisé par SNCF Réseau dans le cadre de la RC n'est d'ailleurs pas satisfaisant, comme rappelé par l'ARAF³.

Par ailleurs, la rédaction du projet d'article 30 indique que « *[les redevances d'infrastructure] sont exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes, de telle sorte que l'importance relative des redevances pour les différents services et périodes est en rapport avec les coûts imputables aux différents services* » apparaît bien peu rassurante sur le caractère « directement imputable » des coûts constatés par ce principe de tarification. L'IRG-Rail

² Avis n° 2015-005 du 17 février 2015 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016

³ Avis n° 2015-004 du 3 février 2015 relatif à la fixation des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2016

a déjà, dans son avis du 6 mai 2014, pointé l'insuffisante précision de cette méthode⁴ qui a vocation à être clarifiée par la Commission européenne.

Une telle formulation pourrait conforter la méthode de « modèle de coûts » aujourd'hui utilisée par SNCF Réseau alors même que la tarification actuelle résultant de cette méthode est en contradiction avec les dispositions du projet d'article 29 modifié.

Le STIF émet donc un avis défavorable sur les modalités de calcul du coût directement imputable telles qu'énoncées dans l'article 30 et souhaite que ces dispositions soient suspendues en attendant l'achèvement des travaux de la Commission européenne sur la notion de « coût directement imputable ».

En tout état de cause, le STIF attendra de SNCF Réseau, sur les modalités d'estimation des coûts, des justifications plus précises que celles qui ont jusqu'ici été apportées.

Sur les dérogations au principe de non-discrimination et de coût directement imputable

Le STIF note l'introduction au travers les projets d'articles L2122-4-7 du code des transports modifié et 33-1 du décret 2003-194 modifié de la **tarification à la rareté des capacités** afin de tenir compte de la saturation croissante de l'infrastructure. Le STIF se félicite de cette évolution, qui devrait se traduire par des majorations de redevances moins systématiques que celles appliquées à la redevance de réservation (RR) sur les lignes classiques. En effet, alors que la RR sur le réseau classique est aujourd'hui modulée en fonction du degré d'utilisation de l'infrastructure et de l'horaire de circulation des trains, la perception de cette majoration sera désormais conditionnée à une déclaration de saturation de l'infrastructure.

Le STIF relève également l'obligation de justification de cette majoration par :

- la définition d'un plan de renforcement des capacités par le GI, propre à chaque infrastructure déclarée saturée,
- la mise en œuvre des actions définies dans ce plan, sous le contrôle de l'ARAF.

Le STIF souhaite donc que les modalités de calcul et de modulations actuelles de la redevance de réservation soient modifiées dans le prochain document de référence du réseau (DRR).

Toutefois, le STIF s'inquiète de la possibilité pour SNCF Réseau de continuer à percevoir une telle majoration sans pour autant que soit mis en œuvre de plan de renforcement des capacités (projet d'article L. 2122-4-7 du code des transports modifié). A ce titre, il est nécessaire que le législateur définisse précisément les conditions dans lesquelles l'ARAF serait amenée à « *estimer que le gestionnaire d'infrastructure a apporté la preuve que le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle ou que les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement* ».

Faute de quoi cette possibilité pourrait permettre au gestionnaire de détourner le principe, vertueux, de cette majoration, pour en faire une « rente à l'inefficacité » de l'infrastructure.

Ainsi, en tant que client supportant à la fois les conséquences de la saturation de l'infrastructure et le cas échéant les majorations tarifaires appliquées, le STIF souhaite que le projet d'article 26 du décret 2003-194 soit modifié de sorte à ce que les candidats, y compris les autorités organisatrices financeurs d'un segment de ligne donné à travers les péages soient systématiquement saisis :

- **par SNCF Réseau et l'ARAF lors de la déclaration de saturation de cette ligne, notamment et surtout dans le cas « des infrastructures dont le gestionnaire d'infrastructure pense qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir. »,**
- **par l'ARAF quand il lui revient d'estimer si SNCF Réseau a apporté la preuve que le plan de renforcement ne peut être mis en œuvre.**

⁴ « *The European Commission states that charges based on direct costs could be averaged across times and train services to avoid disproportionate "fluctuations of traffic in terms of route and time". In the interest of consistency, this step should be clarified. Indeed, depending on the chosen weighting scheme, resulting charges (and corresponding price signals) may differ significantly* » IRG-Rail, Second position paper on the European Commission's upcoming draft implementing act on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service, 6 mai 2014, p.5

Le STIF s'étonne par ailleurs de la possibilité d'appliquer concomitamment une majoration à la rareté des capacités et la possibilité d'introduire une modulation de la tarification à la baisse pour relancer de nouveaux services, introduite par le projet d'article 33 du décret 2003-194 modifié. En effet, dès lors qu'une infrastructure est déclarée saturée, il apparaît peu pertinent de maintenir l'application de modulations à la baisse.

Le STIF note également que le projet d'article 33-2 introduit une autre possibilité de modulation de la **tarification de l'infrastructure en fonction des coûts environnementaux**. Le STIF note que la directive 2012/34 prévoit la possibilité d'une augmentation du montant global des recettes à travers cette tarification si et seulement si une tarification similaire est appliquée au fret routier. Cette possibilité n'ayant effectivement pas été explorée et comme le précise le projet de décret modifié 2003-194, l'introduction d'une telle modulation ne pourra être appliquée qu'à la baisse.

Le STIF relève la possibilité ouverte pour le gestionnaire d'infrastructure « *si le marché s'y prête, de percevoir des majorations de redevances d'infrastructure pour des **segments particuliers de marché*** » introduite par le projet d'article 31 du décret 2003-194 modifié. La directive 2012/34 prévoit en effet que le GI doit définir des segments de marché, dont au moins les trois suivants (services de fret, services de transport de voyageurs dans le cadre d'un contrat de service public, autres services de transport de passagers) et analyser la pertinence de majorations à appliquer en fonction de « *paires d'éléments les plus pertinentes* ». Comme rappelé par l'ARAF, la définition actuelle des segments de marché par SNCF Réseau est très incomplète⁵.

En l'état et bien que cette majoration constitue un élément essentiel de la tarification actuelle et future de l'accès à l'infrastructure ferroviaire, le STIF constate que ses principes ne sont pas précisés, tant dans la méthode qui sera appliquée que dans la définition des concepts utilisés. En effet, les travaux de transposition restent obscurs quant à la définition exacte de la notion de « *segments de marché* », qui semble, dans certains cas, renvoyer à des critères relatifs à l'infrastructure circulée et dans d'autres à des critères relatifs au service ferroviaire circulant. De même, le sens de la notion de « *paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché* » est absolument incompréhensible.

Le STIF rappelle qu'une telle majoration est aujourd'hui appliquée aux **redevances de réservation du réseau à grande vitesse** en vertu de la « capacité contributive » supérieure des activités utilisatrices des LGV. Sauf à considérer les contribuables et voyageurs franciliens comme des passagers plus « rentables », l'activité Transilien n'a pas vocation à faire l'objet d'un segment de marché spécifique. De plus, il a été démontré à plusieurs reprises⁶ que les redevances acquittées par le STIF couvrent déjà le coût complet de l'infrastructure imputable à cette activité. Par ailleurs, le contrat liant le STIF à la SNCF est, comme les autres services régionaux de transport de voyageurs exécutés dans le cadre d'un contrat de service public, financé par l'impôt : il serait donc choquant que ces activités fassent l'objet d'une telle majoration allant au-delà du coût complet quand celui-ci est déjà acquitté.

Le STIF souhaite donc vivement que cette notion de « *majoration pour des segments particuliers de marché* » fasse au plus vite l'objet de travaux de clarification. **L'application d'une tarification spécifique aux segments particuliers de marché ne saurait, en tout état de cause, se traduire par une croissance des redevances acquittées par le STIF et Transilien.**

De même, le STIF s'inquiète de la possibilité ouverte par le projet d'article 32 du décret 2003-194 modifié d'une sur-tarification pour **couverture des coûts de long terme d'une infrastructure nouvelle ou mise en service après 1988**. Si elle prémunit le GI contre le risque d'une dérive supplémentaire de sa dette de long terme, cette disposition ouvre à SNCF Réseau une grande marge de manœuvre pour faire évoluer de nouvelles tarifications *ad hoc*. Le STIF souhaite que l'opportunité et la cohérence d'une telle modulation tarifaire soit systématiquement soumise à avis conforme de l'ARAF.

Par ailleurs, le STIF rappelle que la loi du 4 août 2014 prévoit déjà une « règle d'or » assurant SNCF Réseau de la couverture intégrale des coûts de développement d'une infrastructure par les

⁵ Avis n° 2015-005 du 17 février 2015 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2016

⁶ « *Le cas de la région Ile-de-France est différent de celui des autres régions car ses redevances couvrent déjà les coûts d'infrastructure de manière satisfaisante. Dans ce cas, la création d'une tarification binôme et des droits d'entrée ne doit pas se traduire par une augmentation des redevances pour le STIF (sauf à le compenser...)*. » Rapport sur la tarification du réseau, Inspection générale des Finances et Conseil général des ponts et chaussées, Juillet 2007, p.61

personnes publiques dès l'atteinte d'un ratio défini par le Parlement. Sauf à prendre le risque de brouiller les dispositifs de contrôle en les additionnant, cette « règle d'or » n'a pas vocation à être doublée d'une majoration supplémentaire à l'utilisation de l'infrastructure pour les autorités organisatrices concernées. Le STIF propose donc de préciser que cette disposition ne saurait s'appliquer si, pour ce projet d'infrastructure, un financement complémentaire d'une personne publique a été nécessaire en application de l'article L.2111-10-1 du code des transports. **En tout état de cause et puisque Transilien est déjà tarifiée au coût complet qui lui est imputable, de telles majorations ne sauraient s'appliquer aux infrastructures franciliennes.**

Enfin, le STIF note l'introduction de **modulations à la baisse** de la tarification de l'infrastructure : le décret 2003-194 modifié (projet d'article 33) prévoit en effet la possibilité d'une sous-tarification pour certains segments déterminés de l'infrastructure (non précisés) ou certains flux de circulation et aux seules conditions :

- que des infrastructures semblables bénéficient de systèmes de réduction similaires, pour une section déterminée de l'infrastructure,
- ou pour relancer/encourager le développement de nouveaux services.

Si le STIF se félicite de cette possibilité de prendre en compte, par exemple, la spécificité des moindres coûts de maintenance générés par du matériel tram-train sur certaines lignes dédiées, il s'inquiète en revanche des risques de maintien d'une sous-tarification spécifique aux activités de fret, très en-deçà des coûts générés par ces services. La pérennité d'un tel dispositif entretiendrait en effet le déséquilibre financier du gestionnaire d'infrastructure et mettrait en danger, *in fine*, sa capacité à accomplir pleinement son rôle sur l'ensemble du réseau au détriment des autres candidats.

A cet égard, il convient d'insister plus particulièrement sur le caractère « *limité dans le temps* » ou « *favorisant les lignes considérablement sous-utilisées* » des réductions accordées à ces services.

Sur les principes de tarification de l'accès aux installations de service

Le STIF se félicite des évolutions apportées en matière d'accès aux installations de service, et des progrès qu'ils consacrent en matière de transparence, de non-discrimination (L. 2123-1 du code des transports modifié), de facilité d'accès à l'information (L. 2123-2) et de clarification de la tarification (L. 2123-3-5).

Parmi les installations pour lesquelles le STIF attend, à l'avenir, une meilleure justification des coûts, du modèle économique et des mécanismes de tarification et d'accès, l'article 1 du projet de décret 2012 modifié liste notamment :

- « *les installations des centres d'entretien et autres installations techniques, autres infrastructures techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance,*
- *les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage* ».

Compte tenu de l'importance, financière et organisationnelle, que représente l'exécution de ces prestations dans le cadre de son contrat de service public et au regard de la transparence, très médiocre, de SNCF Mobilités en la matière, le STIF attend de ces évolutions législatives et réglementaires des améliorations considérables.

Enfin, le STIF se félicite de la possibilité d'appliquer un cadre d'évolution aux redevances d'accès aux installations de service, introduite dans l'article 3 du décret 2012-70 modifié. Le STIF sera vigilant à ce que ce cadre pluriannuel prenne bien en considération les engagements du gestionnaire d'installations de service en matière de performance et de productivité, précisés à l'article 13-1-I du décret actuel.

II- Rôles et compétences opérationnelles du gestionnaire d'infrastructure

Sur la répartition des capacités d'infrastructure

Le STIF s'inquiète des règles de priorisation dans l'octroi des capacités proposées par le projet d'article 22 du projet de décret modifié du 7 mars 2003. En effet, « *les services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports* » apparaissent en 4^{ème} et dernière position dans l'ordre des priorités d'octroi des capacités (après les

services nationaux et internationaux qui, sur tout ou partie de leur trajet, sont effectués sur des infrastructures spécialisées, les services internationaux de fret et les services de fret en provenance ou à destination des ports). Le STIF s'interroge sur le bien fondé de cette logique, qui peut fortement perturber la stabilité de la grille horaire des services conventionnés.

Cette hiérarchie des priorisations n'est conforme ni à l'importance des services Transilien, TER et INTERCITES dans l'équilibre économique global du réseau ferroviaire, ni aux objectifs de performance et d'efficacité dans l'utilisation de l'infrastructure. A cet égard, le STIF rappelle que le nombre de voyageurs transportés par la seule ligne du RER B sur périmètre SNCF est équivalent à l'ensemble du trafic sur les services grande vitesse, y compris les services Thalys et Eurostar. **Compte tenu des enjeux de la mobilité en Île-de-France, cette règle doit être aménagée, par exemple en assurant une priorité dans l'octroi des capacités aux heures de pointe aux services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports.**

Le STIF émet donc un avis défavorable sur le projet d'article 22 du décret et souhaite que les services conventionnés « remontent » dans cette hiérarchie.

Sur les conditions de suppression des capacités attribuées

Le STIF juge également insuffisantes les dispositions introduites par le projet de décret 2003/194 modifié relatives à la possibilité, par le gestionnaire d'infrastructures, de supprimer des sillons attribués à des candidats. Au regard de l'impact que peuvent représenter de telles modifications, sur les services concernés, les possibilités de suppression de sillons introduites par le point a) bis doivent :

- être strictement encadrées par la définition de critères objectifs (par l'introduction, par exemple, d'un plafond de nombre de sillons supprimés pour une période donnée en application de cette disposition),
- être traitées à travers le système d'indemnisation réciproque (IR) pour limiter les conséquences financières sur les autorités concernées et responsabiliser le gestionnaire d'infrastructures, notamment au regard des coûts importants des substitutions routières.

Sur l'amélioration de la performance de l'infrastructure

Le STIF se félicite de l'introduction, dans les rôles du GI et dans l'architecture de la tarification, de mécanismes d'amélioration des procédures d'attribution des capacités (projet d'article 33-3 du décret 2003-194 modifié, relatif au système d'indemnisation réciproque) et de gestion des retards (article 33-3 relatif au système d'amélioration de la performance). Ces deux mécanismes devraient permettre au gestionnaire d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires d'optimiser la performance et l'utilisation de l'infrastructure.

Le STIF souhaite avoir connaissance des bilans, financiers et opérationnels, de ces deux mécanismes encore récents.

Sur le plan d'entreprise

Le STIF souhaite que le contenu du plan d'entreprise de SNCF Réseau, mentionné au projet d'article L2122-7-1 du code des transports modifié et soumis à consultation des autorités organisatrices dans le cadre de l'article 4-1 du décret 2003-194 modifié soit précisé et clarifié et qu'il fasse notamment apparaître :

- l'ensemble des programmes d'investissements, par famille de composants et distinguant les investissements de maintenance, régénération et développement prévus sur sa durée par ligne ou par réseau,
- l'ensemble des mesures prévues en matière d'évolution de la tarification et de financement pour « *atteindre l'équilibre financier* »,
- l'ensemble des « *moyens nécessaires* », notamment en matière d'amélioration de la performance du GI, à mettre en œuvre pour réaliser ces objectifs.

Sur la tenue à jour d'un registre des actifs

Le STIF se félicite de l'obligation, introduite par le projet d'article L. 2122-7-2 à l'encontre de SNCF Réseau, de tenir un jour un registre de ses actifs accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure. Toutefois :

- le STIF sera vigilant à ce que ce document ne soit pas utilisé pour justifier l'application de méthodes d'amortissements spécifiques en « coûts courants » ou « coûts de remplacement » aujourd'hui indûment utilisés par SNCF Réseau dans la valorisation du coût complet de l'infrastructure,
- le STIF s'interroge sur l'applicabilité immédiate et à l'ensemble du réseau d'une telle disposition, compte tenu de la connaissance, fragmentaire et mouvante, de SNCF Réseau de ses propres actifs sur le seul périmètre des gares de voyageurs.

III- Autorité de régulation des activités ferroviaires

Le STIF se félicite également de **l'extension du champ d'intervention** de l'ARAF (projets d'article L. 2133-4 du code des transports modifié) et **de ses pouvoirs d'enquête et d'audit** (projet d'article L. 2135-2 du code des transports modifié), seuls à même de garantir que les redevances facturées aux entreprises ferroviaires pour l'accès aux installations de service correspondent bien au coût de la prestation régulée majorée d'un bénéfice raisonnable (conformément à l'article 3 du décret 2012-70 modifié).

Le STIF souhaite que l'Autorité dispose des moyens suffisants pour étayer son avis conforme et garantir la bonne réalisation de l'ensemble de ses missions, notamment en matière de contrôle de l'étanchéité des fonds publics perçus SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Le STIF est attaché au maintien du droit d'audit des autorités organisatrices prévu dans le cadre des contrats de service public et entend continuer à l'exercer en complément des avis conformes de l'ARAF.