

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du
développement durable et de l'énergie

PROJET de DECRET

relatif aux nouveaux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs

NOR : DEVT1509064D

Publics concernés : entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport ferroviaire, gestionnaires d'infrastructure.

Objet : adaptation de la procédure préalable à l'introduction d'un nouveau service de transport ferroviaire international de voyageurs comportant des dessertes intérieures.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent décret modifie le décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs pour tenir compte des évolutions intervenues dans la procédure préalable à l'introduction d'un nouveau service de transport ferroviaire international de voyageurs comportant des dessertes intérieures, issues de trois textes : la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs et l'article 10 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Références : le présent décret est pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2014-872 portant réforme ferroviaire. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), notamment ses articles 10, 11 et 38 ;

Vu le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2121-12, L. 2122-1, L. 2131-6-1, L. 2132-3, L. 2132-11 et L. 2133-1 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, notamment son article 17-2 ;

Vu le décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en date du (...) ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1^{er}

Le décret du 24 août 2010 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 1^{er} est ainsi modifié :

a) Au 2°, les mots : « la région » sont remplacés par les mots : « les régions » ;

b) Après le 3°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« 3°*bis*. - « Nouveau service » : un service de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière entre la France et un autre État membre de l'Union européenne qui est proposé pour être introduit sur le marché en tant que service de transport ferroviaire international de voyageurs ou qui implique un changement substantiel en termes de fréquences accrues ou une augmentation du nombre d'arrêts d'un service de transport ferroviaire international de voyageurs existant ;

« 3°*ter*. - « Candidat à l'exploitation du nouveau service » : le candidat qui a l'intention de proposer le nouveau service ; » ;

c) Après le 4°, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« 5° « Test de l'objet principal » : le processus d'évaluation réalisé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires afin de déterminer si l'objet principal d'un nouveau service proposé est le transport de voyageurs entre des gares situées, d'une part, en France et, d'autre part, dans des un ou plusieurs autres États membres de l'Union européenne différents ou le transport de voyageurs entre des gares situées en France ;

« 6° « Test de l'équilibre économique » : le processus d'évaluation réalisé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, afin de déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public peut être compromis par une proposition de nouveau service ;

« 7° « Demandeur » : l'entité autorisée à demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires la réalisation d'un test de l'objet principal ou d'un test de l'équilibre économique ;

« 8° « Incidence financière nette » : l'incidence d'un contrat de service public sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable, calculée conformément au point 2 de l'annexe du règlement du 23 octobre 2007 susvisé. » ;

2° L'article 2 est remplacé par deux articles 2 et 2-1 ainsi rédigés :

« Art. 2. - I. - Tout candidat à l'exploitation d'un nouveau service adresse, avant d'introduire une demande de capacités d'infrastructure auprès du gestionnaire d'infrastructure, un dossier de notification à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, et un dossier d'information au gestionnaire d'infrastructure, qui en accusent réception.

« Pour l'élaboration des dossiers mentionnés au premier alinéa, le candidat utilise le formulaire de saisine type publié par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sur son site internet. Outre les données relatives à l'identification du candidat, à sa licence et à son certificat de sécurité, ce dossier comporte les informations suivantes :

« 1° Le trajet détaillé indiquant la localisation de la gare d'origine et la destination finale du nouveau service ainsi que sa fréquence ;

« 2° Les dessertes intérieures envisagées, leur longueur et les correspondances ;

« 3° Les horaires prévus et la capacité de transport ;

« 4° La localisation des arrêts dans d'autres États membres de l'Union européenne ;

« 5° La longueur de la plus grande desserte intérieure et celle du service international ;

« 6° La date envisagée pour le lancement du nouveau service ;

« 7° La démonstration motivée que l'objet principal du nouveau service est le transport de voyageurs entre des gares situées, d'une part, en France et, d'autre part, dans un ou plusieurs autres États membres de l'Union européenne.

« Les informations couvrent au moins les trois premières années et, dans la mesure du possible, les cinq premières années de l'exploitation du nouveau service.

« Le candidat précise et justifie les informations de ce dossier qu'il estime couvertes par le secret des affaires et qui ne peuvent pas être publiées.

« Le dossier d'information adressé au gestionnaire d'infrastructure peut ne pas comporter la démonstration motivée que l'objet principal du nouveau service est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

« II. - Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires considère acceptable la justification apportée par le candidat à l'exploitation d'un nouveau service en matière de secret des affaires,

elle ne rend pas publiques les informations concernées. Dans le cas contraire, elle prend une décision et en informe le candidat. » ;

« *Art. 2-I. - I. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose d'un délai de deux semaines pour analyser le caractère nouveau du service présenté dans la notification visée à l'article 2.*

« *II. - Si elle estime que cette notification concerne un nouveau service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires publie dans les meilleurs délais sur son site internet le dossier de notification adressé par le candidat à l'exploitation du nouveau service, exception faite des informations couvertes par le secret des affaires.*

« Elle en informe sans délai :

« 1° La ou les autorités organisatrices ayant conclu des contrats de service public dans une zone géographique impactée par le nouveau service ;

« 2° La ou les autorités organisatrices ayant conclu un contrat de service public couvrant un lieu de départ et un lieu d'arrivée du nouveau service ;

« 3° Toute entreprise ferroviaire exploitant des services internationaux ou intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sur le ou les trajets devant être desservis par le nouveau service proposé ;

« 4° Toute entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public attribué par l'autorité visée au 2° ;

« 5° Le ministre chargé des transports ;

« 6° Le gestionnaire d'infrastructure national concerné par le nouveau service proposé.

« *III. - Si elle estime que la notification visée à l'article 2 ne concerne pas un nouveau service, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend une décision en ce sens qu'elle publie sur son site internet et en informe le gestionnaire d'infrastructure concerné. » ;*

3° L'article 3 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, l'ARAF » sont remplacés par les mots : « L. 2122-1 du code des transports, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » et les mots : « l'ARAF » par les mots : « l'Autorité » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « L'ARAF » sont remplacés par les mots : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires » ;

4° Le titre du chapitre 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Chapitre 2. - Test de l'objet principal* » ;

5° L'article 4 est remplacé par deux articles 4 et 4-1 ainsi rédigés :

« *Art. 4. - I.* - Les entités visées aux 1° à 5° du II de l'article 2-1 et le candidat à l'exploitation du nouveau service peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires afin qu'elle vérifie si un nouveau service constitue un service de transport ferroviaire international de voyageurs au sens de l'article 1^{er}, dans un délai de quatre semaines à compter de la publication de la notification visée au I de l'article 2-1. Lorsqu'un nouveau service n'a pas été notifié conformément à l'article 2, ces mêmes entités peuvent également saisir à tout moment l'Autorité.

« Le demandeur notifie à cet effet à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires un dossier de demande de test de l'objet principal en utilisant le formulaire publié par l'Autorité sur son site internet. Outre les informations relatives à l'identification du demandeur, le dossier comporte les informations suivantes :

« 1° Les explications de l'intérêt que présente, pour le demandeur, une décision relative à l'objet principal du nouveau service proposé ;

« 2° Les explications indiquant pourquoi, selon le demandeur, l'objet principal du nouveau service proposé est autre que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents ;

« 3° Les renseignements et documents à l'appui des explications fournies aux 1° et 2°.

« *II.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe sans délai le candidat à l'exploitation du nouveau service et le gestionnaire d'infrastructure concerné de toute demande.

« *III.* - Le demandeur précise et justifie les informations de sa demande qu'il estime couvertes par le secret des affaires et qui ne peuvent pas être publiées. Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires considère acceptable la justification apportée par le demandeur, elle ne rend pas publiques les informations concernées. Dans le cas contraire, elle prend une décision et en informe le demandeur.

« *IV.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose d'un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande pour demander des informations complémentaires.

« Si le demandeur répond à cette demande d'informations complémentaires mais que sa réponse reste incomplète, l'Autorité peut formuler une deuxième demande d'informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la réponse à la première demande d'informations complémentaires.

« Le demandeur fournit ces informations en réponse aux demandes d'informations complémentaires dans un délai raisonnable fixé par l'Autorité.

« Si le demandeur ne fournit pas ces informations dans les délais fixés par l'Autorité, sa demande de test de l'objet principal est rejetée.

« *V.* - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut demander au candidat à l'exploitation du nouveau service de fournir des informations supplémentaires. Si les informations ne sont pas claires, elle peut fixer un délai supplémentaire pour la fourniture de précisions.

« VI. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires procède au test de l'objet principal dans les conditions fixées aux articles 4-1 et 7-1 et rend, dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, une décision.

« La décision précise, le cas échéant, les modalités de limitation des dessertes intérieures de nature à permettre au service considéré de respecter les conditions fixées au 3° du I de l'article 1^{er}.

« La décision indiquant que l'objet principal du nouveau service est le transport ferroviaire international de voyageurs emporte autorisation d'accès au réseau pour le nouveau service, sous réserve, le cas échéant, des dispositions du chapitre 3.

« VII. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires notifie la décision au demandeur. Elle informe le ministre chargé des transports, le candidat à l'exploitation du nouveau service et le gestionnaire d'infrastructure de sa décision.

« La publication prévue à l'article L. 2132-3 du code des transports est effectuée sur son site internet. » ;

« Art. 4-1. - I. - Afin de vérifier si un nouveau service constitue un service de transport ferroviaire international de voyageurs au sens de l'article 1er, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires réalise une évaluation qualitative et quantitative.

« Cette analyse tient compte :

« 1° De l'évolution prévisible du service ainsi que des changements prévisibles des conditions commerciales au cours de la période définie dans la notification visée à l'article 2 ;

« 2° De la part du chiffre d'affaires et du trafic de voyageurs provenant du transport international de voyageurs de ou vers la France telle qu'escomptée par le candidat à l'exploitation du nouveau service par rapport aux dessertes intérieures ;

« 3° De la distance couverte par le nouveau service dans d'autres États membres de l'Union européenne et la localisation des arrêts ;

« 4° De la demande des voyageurs pour le nouveau service ;

« 5° De la stratégie commerciale du candidat ferroviaire candidate à l'exploitation du nouveau service ;

« 6° Des caractéristiques du matériel roulant à utiliser pour exploiter le nouveau service.

« II. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut fixer et appliquer des seuils exprimés en part du chiffre d'affaires ou du volume, provenant du transport international de voyageurs. Ces seuils n'excèdent pas 50 % du chiffre d'affaires ou du volume, provenant du transport de tous les voyageurs, pour que le service soit considéré comme international et sont sans préjudice de la nécessité de tenir compte de tous les facteurs pertinents. » ;

6° Le titre du chapitre 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Chapitre 3. - Test de l'équilibre économique » ;

7° Les articles 5 à 8 sont remplacés par cinq articles 5, 6, 6-1, 7 et 8 ainsi rédigés :

« Art. 5. - I. - Les entités visées aux 2°, 4°, 5° et 6° du II de l'article 2-1 et le candidat à l'exploitation du nouveau service peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires d'une demande de test de l'équilibre économique s'ils estiment que les dessertes intérieures d'un nouveau service portent atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public, dans un délai de quatre semaines à compter de la publication de la saisine mentionnée au I de l'article 2-1.

« Le demandeur notifie à cet effet à l'Autorité les informations suivantes :

« 1° Les informations relatives à l'identification du demandeur, telles que prévues par le règlement intérieur de l'Autorité, et les coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions ;

« 2° Les explications de l'intérêt que présente, pour le demandeur, la réalisation d'un test de l'équilibre économique ;

« 3° Les éléments prouvant que l'équilibre économique d'un contrat de service public est compromis par le nouveau service ;

« 4° Les renseignements et documents à l'appui des explications demandées aux 2° et 3°.

« II. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe sans délai le candidat à l'exploitation du nouveau service et le gestionnaire d'infrastructure concerné de toute demande présentée par les entités mentionnées aux 2°, 4°, 5° et 6° du II de l'article 2-1.

« III. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut demander les informations suivantes, dont la liste n'est pas limitative, dans les conditions définies aux IV à V :

« 1° A une autorité organisatrice mentionnée au 2° du II de l'article 2-1 :

« a) Une copie du contrat de service public ;

« b) Les trajets concernés et les prévisions de recettes, y compris la méthodologie de prévision ;

« 2° À l'entreprise ferroviaire mentionnée au 4° du II de l'article 2-1 ;

« a) Une copie du contrat de service public ;

« b) Son plan d'affaires ;

« c) Des informations sur ses recettes ;

« d) Des informations sur les horaires de ses services, y compris les heures de départ, les arrêts intermédiaires, les heures d'arrivée et les correspondances ;

« e) Ses estimations en termes d'élasticités des services, telles que l'élasticité des prix ou l'élasticité concernant les caractéristiques de qualité des services ;

« f) Ses projets de réactions concurrentielles au nouveau service ;

« g) Ses économies de coûts rendues possibles grâce au nouveau service ;

« 3° Au candidat à l'exploitation du nouveau service :

« a) Son plan d'affaires ;

« b) Le nombre de voyageurs attendu et le chiffre d'affaires prévisionnel pour la part relative aux dessertes intérieures, y compris la méthodologie de prévision ;

« c) Les tarifs applicables et les stratégies de tarification ;

« d) Le système de billetterie ;

« e) Les caractéristiques du matériel roulant, telles que le nombre de sièges ou la configuration de la voiture ;

« f) La stratégie de commercialisation ;

« g) Ses estimations en termes d'élasticités des services, telles que l'élasticité des prix ou l'élasticité concernant les caractéristiques de qualité des services ;

« 4° Au gestionnaire d'infrastructure : les informations relatives aux lignes ou aux sections concernées afin de garantir que le nouveau service peut être exploité sur cette infrastructure.

« IV. - Les entités transmettant des informations à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application du présent article précisent et justifient les informations qu'elles estiment couvertes par le secret des affaires et qui ne peuvent pas être publiées. Si l'Autorité considère acceptables les justifications apportées, elle ne rend pas publiques les informations concernées. Dans le cas contraire, elle prend une décision et en informe ces entités.

« V. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose d'un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande pour demander des informations complémentaires au demandeur. Le demandeur fournit ces informations en réponse aux demandes d'informations complémentaires dans un délai raisonnable fixé par l'Autorité.

« Si le demandeur répond à cette demande d'informations complémentaires mais que sa réponse reste incomplète, l'Autorité peut formuler une deuxième demande d'informations complémentaires dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la réponse à la première demande d'informations complémentaires.

« Si le demandeur ne fournit pas ces informations dans les délais fixés par l'Autorité, sa demande de test de l'équilibre économique est rejetée.

« VI. - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de la demande pour demander aux entités visées aux 2°, 4°, 5° et 6° du II de l'article 2-1 autres que le demandeur les informations mentionnées au III. Elles fournissent ces informations dans un délai raisonnable fixé par l'Autorité. Si les informations ne sont pas claires, l'Autorité peut fixer un délai supplémentaire pour la fourniture de précisions.

« VII. – L’Autorité de régulation des activités ferroviaires peut rejeter la demande de test de l’équilibre économique lorsqu’elle estime insuffisants les éléments justifiant la nécessité de procéder au test de l’équilibre économique.

« VIII. - L’Autorité de régulation des activités ferroviaires fixe un délai pour la réalisation du test de l’équilibre économique et l’adoption de son avis, qui n’excède pas six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Elle procède au test de l’équilibre économique dans les conditions fixées à l’article 6 et rend un avis qui précise l’atteinte à l’équilibre économique du contrat de service public et, les cas échéant, les adaptations nécessaires des dessertes intérieures qui permettraient de ne pas compromettre l’équilibre économique du contrat de service public.

« Avant de prendre un avis qui entraînerait le refus ou la limitation de l’accès à l’infrastructure ferroviaire pour le nouveau service proposé, l’Autorité de régulation des activités ferroviaires met le candidat à l’exploitation du nouveau service en mesure d’adapter les liaisons intérieures envisagées afin de ne pas compromettre l’équilibre économique du contrat de service public.

« IX. - L’Autorité de régulation des activités ferroviaires notifie la décision son avis au demandeur. Elle informe le ministre chargé des transports, l’entreprise ferroviaire intéressée le candidat à l’exploitation du nouveau service et le gestionnaire d’infrastructure de sa décision son avis.

« La publication prévue à l’article L. 2132-3 du code des transports est effectuée sur son site internet.

« X. - Au vu de la décision de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et dans le délai d’un mois à compter de sa notification, l’autorité organisatrice peut limiter, ou le cas échéant interdire, la desserte intérieure dans la mesure de ce qui est nécessaire pour neutraliser ses incidences sur l’équilibre économique du contrat de service public.

« Elle peut accepter la réalisation d’une desserte intérieure par le candidat à l’exploitation du nouveau service. Elle peut également, sous réserve que l’Autorité ait estimé que la desserte envisagée serait de nature à compromettre l’équilibre économique d’un contrat de service public, prévoir une contribution au profit de l’autorité organisatrice afin de neutraliser, dans les limites strictement nécessaires, les incidences de la desserte sur cet équilibre. Les modalités de calcul de cette contribution sont déterminées sur une base objective, transparente et non discriminatoire.

« Elle notifie sa décision, quel qu’en soit le sens, au candidat. Elle informe sans délai le ministre chargé des transports, le titulaire du contrat de service public, l’Autorité et le gestionnaire d’infrastructure de cette décision.

« Art. 6. - Afin de déterminer si le nouveau service compromet l’équilibre économique d’un contrat de service public, l’Autorité de régulation des activités ferroviaires réalise le test de l’équilibre économique dans les conditions suivantes :

« 1° L’équilibre économique d’un contrat de service public est compromis lorsque le nouveau service proposé a un impact négatif substantiel sur la rentabilité des services exploités en vertu du contrat de service public et/ou sur le coût net pour l’autorité organisatrice qui a attribué le contrat de service public ;

« 2° L'analyse est axée sur l'impact économique du nouveau service proposé sur le contrat de service public dans son ensemble, et non sur différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée. L'Autorité prend également en considération les avantages pour les utilisateurs du nouveau service à court et à moyen terme ;

« 3° L'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend notamment en considération les critères suivants :

« a) L'impact sur l'incidence financière nette des services exploités en vertu du contrat de service public pour la durée du contrat ;

« b) Les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;

« c) Les possibles économies de coûts à réaliser par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public, en particulier en termes de non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie ou de personnel dont le contrat arrive à échéance, ainsi que les possibles avantages pour l'entreprise ferroviaire découlant du nouveau service proposé, tels que l'attraction de voyageurs empruntant des services internationaux qui pourraient être intéressés par une correspondance avec un service régional dans le cadre du contrat de service public ;

« d) La possibilité de limiter la portée du contrat de service public, notamment lorsqu'il arrive à échéance au moment de l'évaluation ;

« e) Les incidences sur les performances et la qualité des services ferroviaires ;

« f) Les incidences sur la planification de l'horaire des services ferroviaires ;

« g) Les incidences sur les investissements dans le matériel roulant ou les autres actifs par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ou l'autorité organisatrice, le cas échéant.

« 4° Des seuils prédéfinis sur des critères spécifiques peuvent être appliqués, mais pas de manière isolée par rapport à d'autres critères.

« *Art. 6-I. - I.* - Les entités mentionnées aux 2°, 4°, 5° et 6° du II de l'article 2-1 et le candidat à l'exploitation du nouveau service peuvent demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires un nouvel avis résultant du test de sur l'équilibre économique du nouveau service selon les conditions fixées par l'Autorité, telles que :

« 1° Un changement significatif constaté dans le nouveau service par rapport aux données analysées par l'Autorité ;

« 2° L'existence d'une différence notable entre les incidences réelles et estimées sur les services fournis dans le cadre du contrat de service public ;

« 3° La fin anticipée du contrat de service public.

« II. - Sauf si la décision l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en dispose autrement, aucun réexamen d'une décision nouvel avis ne peut être demandé dans les trois ans à compter de la publication de la décision son avis, à l'exception de la condition visée au 1° du I.

« Art. 7. - I. - Les entités visées aux I des articles 4 et 5 qui ont le droit d'introduire des demandes pour le test de l'objet principal et pour le test de l'équilibre économique peuvent le faire de manière simultanée. Si le test de l'objet principal et le test de l'équilibre économique sont tous les deux sollicités, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut les effectuer simultanément. Si un test de l'objet principal révèle que l'objet principal du nouveau service proposé est autre que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, il est mis fin au test de l'équilibre économique par une décision faisant référence à la décision négative relative à l'objet principal du service proposé.

« II. - Toutes les informations transmises à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au titre du présent décret le sont par voie électronique.

« Art. 7-I. - « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires élabore une méthodologie pour l'appréciation du caractère nouveau d'un service international, ainsi que pour les tests de l'objet principal et le test de l'équilibre économique. La méthodologie est claire, transparente et non discriminatoire. Elle tient compte de l'évolution prévisible du marché ferroviaire et est élaborée de manière à pouvoir être adaptée dans le temps, notamment pour tenir compte de l'expérience des autres organismes de contrôle de l'Union européenne.

« Art. 8. - I. - Sans préjudice de l'article L. 2131-6-1 du code des transports, dès réception de la notification visée à l'article 2, d'une demande formulée en application de l'article 4 ou d'une demande formulée en application de l'article 5, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe les autres organismes de contrôle compétents de l'Union européenne pour les parties du trajet du nouveau service proposé et leur demande de vérifier leur cohérence avec les informations dont ils disposent.

« Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires reçoit des informations similaires de la part d'autres organismes de contrôle de l'Union européenne et qu'elle identifie des incohérences entre les informations reçues dans le cadre de la notification visée à l'article 2, d'une demande formulée en application de l'article 4 ou d'une demande formulée en application de l'article 5 et celles qui lui sont communiquées par les autres organismes de contrôle compétents de l'Union européenne, elle les informe de ces incohérences.

« II. Sans préjudice de l'article L. 2131-6-1 du code des transports, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires communique aux autres organismes de contrôle compétents de l'Union européenne les résultats des tests prévus aux articles 4 et 5 pour les parties du trajet du nouveau service proposé suffisamment tôt avant l'adoption finale de sa décision visée au de l'article ou de son avis visé au de l'article afin de leur permettre de formuler leurs observations sur les résultats des tests.

« Elle peut leur faire connaître ses observations sur les résultats des tests effectuées par eux pour les parties du trajet du nouveau service proposé organisées sur leur territoire de compétence.

« III. - Sans préjudice de l'article L. 2131-6-1 du code des transports et conformément à l'article L. 2132-11 du code des transports, lors de tout échange d'informations relatives aux tests, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires respecte le secret des affaires.

« Elle ne peut utiliser les informations reçues de la part des autres organismes de contrôle de l'Union européenne que pour les cas concernés. ».

Article 2

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.