

Consultation publique

Notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et réalisation du test d'équilibre économique

Début : **16 mai 2019**

Fin : **31 mai 2019**

Contexte

L'article 10, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012, telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370 du 14 décembre 2016 dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, prévoit que les entreprises disposent d'un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire des Etats membres aux fins de l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs. Ce droit prend effet en France à compter de l'horaire de service 2021 débutant le 12 décembre 2020. L'article 11 de la directive autorise les Etats membres à prévoir que ce droit d'accès peut être limité s'il est démontré, à l'issue d'un test d'équilibre économique réalisé par un organisme de contrôle sur saisine d'une entité requérante, que son exercice est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public.

Conformément à l'article 11 précité, le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 du 20 novembre 2018 établit la procédure et les critères pour l'application dudit « test d'équilibre économique ». Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre. Parallèlement, il abroge, avec effet au 12 décembre 2020, le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 adopté le 11 août 2014 dans le prolongement des dispositions du droit de l'Union européenne autorisant l'exploitation de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs (« cabotage international »). Le quatrième paquet ferroviaire conduisant à l'ouverture à la concurrence du marché des services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs à compter du 12 décembre 2020, le régime spécifique antérieurement prévu pour le seul cabotage international dans le cadre du règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 n'a dès lors plus vocation à perdurer au-delà de cette échéance.

L'article 8 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire modifie l'article L. 2133-1 du code des transports consacré jusqu'alors au seul traitement des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs afin de tirer les conséquences de l'adoption du quatrième paquet ferroviaire et de l'ouverture à la concurrence du marché des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Le nouvel article L. 2133-1 du code des transports précise la procédure applicable à la réalisation du « test d'équilibre économique » et prévoit notamment que l'Autorité peut, sur saisine d'une des entités limitativement identifiées¹, limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès au réseau ferroviaire des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs s'il apparaît, à l'issue de la réalisation du test, que l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

¹ Conformément à l'article L. 2133-1 du code des transports, ces entités sont : l'autorité ou l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, l'Etat ou le gestionnaire d'infrastructure.

Le décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique tire également les conséquences du quatrième paquet ferroviaire en abrogeant le décret n° 2010-932 du 24 août 2010 avec effet au 12 décembre 2020. Il comporte des mesures d'application de l'article L. 2133-1 du code des transports sur la procédure de test d'équilibre économique.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document, soumis à consultation publique, expose les modalités selon lesquelles l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité ») entend mettre en œuvre les procédures relatives, d'une part, à la notification de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, à la saisine de l'Autorité par les requérants potentiels (autorités organisatrices, entreprises ferroviaires sous contrat de service public, Etat ou gestionnaires d'infrastructure) en vue d'effectuer un test d'équilibre économique. Il présente également la méthode que l'Autorité propose d'appliquer pour réaliser le test d'équilibre économique. Cette consultation publique a pour objet de recueillir l'avis de l'ensemble des acteurs du secteur sur ces sujets. Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent afin d'éclairer l'Autorité et répondre aux questions soulevées ci-après.

Les réponses aux questions posées ainsi que toutes les contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises au plus tard le 31 mai 2019 par courriel à l'adresse : consultation.publique@arafer.fr

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

À cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leurs contributions occultée de ces éléments.

SOMMAIRE

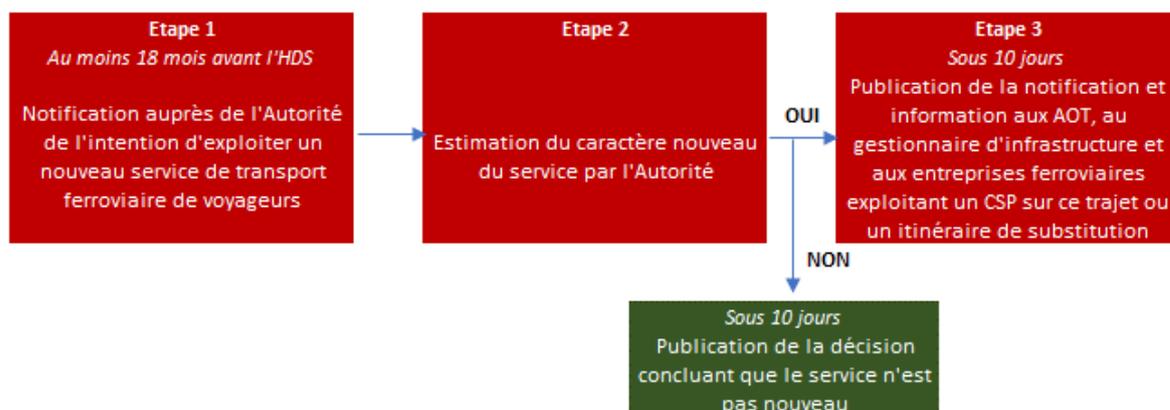
1	CADRE GENERAL	5
2	NOTIFICATION D'UN NOUVEAU SERVICE LIBREMENT ORGANISE.....	6
2.1	Contenu de la notification.....	6
2.2	Contrôle de la complétude de la notification.....	7
2.3	Appréciation du caractère nouveau du service.....	7
2.4	Publication de la notification et information des parties prenantes.....	8
3	SAISINE DE L'AUTORITE.....	9
3.1	Délai et parties requérantes.....	9
3.2	Contenu du dossier de saisine.....	9
3.3	Demande d'informations complémentaires au requérant et délai de complétude de la saisine.....	10
3.4	Procédure applicable aux demandes de test lorsque le contrat de service public fait l'objet d'une mise en concurrence.....	11
4	TEST D'EQUILIBRE ECONOMIQUE.....	11
4.1	Objectif de l'intervention du régulateur.....	11
4.2	Etape 1 : vérification du champ d'application.....	13
4.3	Etape 2 : vérification de la conformité du périmètre retenu par le requérant.....	14
4.4	Etape 3 : analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le service librement organisé.....	14
4.5	Etape 4 : évaluation chiffrée du risque d'incidence financière considérable.....	15
a)	Première approche maximaliste : incidence financière des pertes de recettes toutes choses égales par ailleurs.....	16
b)	Approche complète des déterminants de l'incidence financière.....	17
c)	Appréciation du risque d'incidence financière considérable.....	19
4.6	Etape 5 : appréciation des bénéfices pour les usagers et des bénéfices sociaux.....	20
5	DECISION DE L'AUTORITE.....	21
5.1	Décision concernant les services qui ne sont pas des services à grande vitesse.....	21

5.2	Décision concernant les services de transport de voyageurs à grande vitesse.....	21
5.3	Demande de non-divulgateion d'informations commercialement sensibles	22
5.4	Notification de la décision.....	22
5.5	Réexamen de la décision de l'Autorité.....	22

1 CADRE GENERAL

1. L'article 11, paragraphe 1^{er} de la directive 2012/34/UE prévoit que les États membres peuvent instaurer dans leur législation la possibilité de limiter le droit d'accès aux infrastructures ferroviaires dès lors que l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public. Le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 propose une procédure en deux temps que sont la notification de tout nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs à l'organisme de contrôle (ici, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) puis, le cas échéant, sur saisine d'un requérant, la réalisation d'un test d'équilibre économique par ce même organisme de contrôle².
2. Lors de la phase de notification d'un nouveau service de transport de voyageurs envisagé par un candidat, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après, « l'Autorité ») est chargée d'examiner si le service est nouveau, de publier cette notification sur son site internet et de la notifier aux autorités organisatrices de transport, au gestionnaire d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires concernées par l'exploitation de services de transport conventionnés susceptibles d'être affectés par le nouveau service, au plus tard dans un délai de 10 jours.

Schéma n° 1 : notification d'un nouveau service

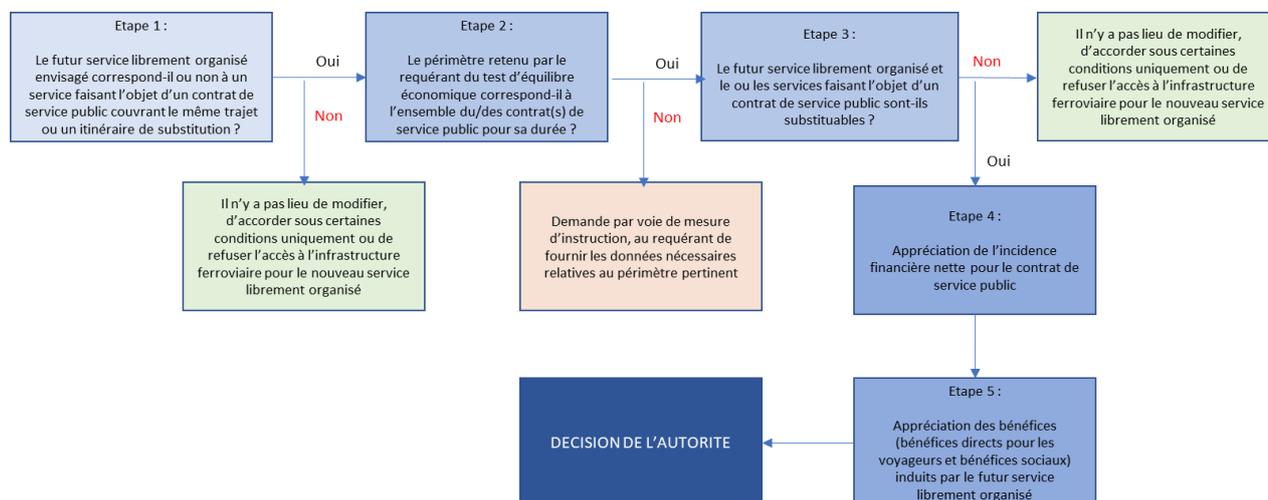


3. S'ils estiment que le nouveau service librement organisé de transport ferroviaire de voyageurs est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un itinéraire de substitution, l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, l'Etat, ou le gestionnaire d'infrastructure, peuvent faire une demande de test d'équilibre économique auprès de l'Autorité.
4. A l'issue du test d'équilibre économique, l'Autorité rend une décision par laquelle elle peut accorder, avec ou sans conditions, modifier ou refuser le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire³.
5. L'Autorité entend mettre en œuvre une procédure en cinq étapes présentées schématiquement ci-dessous. Elle est détaillée dans les présentes lignes directrices.

² Sans préjudice de l'information qui doit être faite par le candidat au(x) gestionnaire(s) d'infrastructure conformément à l'article 4 du règlement.

³ L'article L. 2133-1 du code des transports prévoit que « l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés ».

Schéma n°2 : Etapes du test d'équilibre économique



2 NOTIFICATION D'UN NOUVEAU SERVICE LIBREMENT ORGANISE

2.1 Contenu de la notification

6. L'article 38, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE prévoit que les entreprises ferroviaires informent les gestionnaires d'infrastructure concernés et l'Autorité de leur intention d'exploiter un nouveau service de transport de voyageurs au moins 18 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service. En vertu de l'annexe 7 de la directive 2012/34/UE, « *les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre* ». Ainsi, une entreprise ferroviaire souhaitant exploiter un service ferroviaire au cours de l'horaire de service d'une année A (commençant le deuxième samedi du mois de décembre à minuit de l'année civile A-1) devra adresser sa notification à l'Autorité et au(x) gestionnaire(s) d'infrastructure au plus tard dix-huit mois avant cette date, soit au mois de juin de l'année A-2.
7. La notification est adressée par voie électronique au greffe de l'Autorité, dans un format usuel de type PDF, en utilisant le formulaire type (cf. annexe 1) disponible sur le site internet de l'Autorité, à l'adresse suivante : greffe@arafer.fr.
8. La notification du candidat devra contenir les informations suivantes :
 - Le nom du demandeur, adresse, entité juridique, numéro d'enregistrement (le cas échéant) ;
 - Les coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions ;
 - Une copie de la licence et du certificat de sécurité du candidat ou indication de l'étape de la procédure pour les obtenir ;
 - Le trajet détaillé indiquant la localisation des gares de départ et d'arrivée ainsi que tous les arrêts intermédiaires ;
 - La date envisagée pour démarrer l'exploitation du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé ;

- Les horaires indicatifs, les fréquences et la capacité du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé, y compris les heures de départ, les heures d'arrivée, les correspondances proposées ainsi que toute modification de la fréquence ou des arrêts par rapport à l'horaire type, par ligne ;
 - Des informations indicatives sur le matériel roulant que le candidat envisage d'utiliser (par exemple, la capacité d'emport, l'âge moyen de la flotte, la vitesse commerciale moyenne).
9. Ces informations doivent porter sur une période d'au moins trois ans et de cinq ans dans la mesure du possible. Toutefois, l'Autorité peut, le cas échéant, convenir d'une période plus courte.

Question n°1 : La liste d'informations à fournir au stade de la notification appelle-t-elle des remarques de votre part ?

Question n°2 : La période de 3 à 5 ans sur laquelle doivent porter les informations demandées vous semble-t-elle poser des difficultés ? Si oui, pour quelles informations en particulier ?

2.2 Contrôle de la complétude de la notification

10. L'Autorité examine la complétude de la notification qui lui est adressée au regard des critères mentionnés aux points 8 et 9.
11. Si la notification est incomplète, l'Autorité informe le candidat que sa demande ne peut être prise en considération et lui donne la possibilité de la compléter dans un délai raisonnable qui ne dépasse pas dix jours ouvrables à compter de la réception de la notification.

2.3 Appréciation du caractère nouveau du service

12. En vertu de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2018/1795 (ci-après « le règlement »), est considéré comme nouveau « *un service de transport ferroviaire de voyageurs conçu pour être exploité comme un service à horaire régulier, qui est entièrement nouveau, ou qui suppose la modification substantielle d'un service de transport ferroviaire de voyageurs existant, notamment par l'augmentation de la fréquence des services ou du nombre d'arrêts, et qui n'est pas fourni en vertu d'un contrat de service public* ».
13. Il revient à l'Autorité d'apprécier le caractère nouveau d'un service et en particulier si une proposition de modification d'un service de transport existant constitue une modification substantielle. Se référant au règlement, l'Autorité envisage d'évaluer le caractère substantiel d'une modification de service existant en premier lieu au regard de l'augmentation des fréquences, du nombre d'arrêts ou du nombre d'arrêts non desservis auparavant qu'elle implique.
14. L'Autorité n'exclut cependant pas de tenir compte, dans son appréciation, d'autres types de modifications d'un service existant pouvant conduire à des changements de comportement de la demande. Cela pourrait être le cas de modifications d'horaires, à fréquence et politique d'arrêts constantes, ou de changements de la capacité d'emport des trains par exemple.

15. En revanche, et dans le prolongement du considérant 7 du règlement, l'Autorité considérera qu'une variation des prix des titres de transport ne constitue pas une modification substantielle, « à moins qu'elle ne soit pas conforme à un comportement de marché normal et, le cas échéant, au plan d'exploitation soumis à l'organisme de contrôle au moment où le précédent test de l'équilibre économique a été mené ».

Question n°3 : Les critères envisagés par l'Autorité pour apprécier le caractère substantiel d'une modification de service existant appellent-ils des remarques de votre part ? Des critères additionnels devraient-ils être retenus ?

Question n°4 : Vous semble-t-il pertinent de définir des seuils de variation des fréquences et du nombre d'arrêts à partir desquels une modification de service existante pourrait être considérée comme substantielle, étant précisé que l'article 10, paragraphe 2 du règlement autorise la prise en compte de seuils prédéfinis ou de critères spécifiques à condition qu'ils ne soient pas appliqués de manière stricte ou isolée par rapport à d'autres critères ? Si oui, quels seraient, d'après vous, ces seuils ? Merci de justifier votre réponse

2.4 Publication de la notification et information des parties prenantes

16. Au terme de l'analyse du caractère nouveau du service notifié, si l'Autorité estime que cette notification ne concerne pas un nouveau service, elle publie sa décision en ce sens et en informe le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés dans un délai de 10 jours⁴.
17. Si l'Autorité estime que cette notification concerne un nouveau service, elle publie sur son site internet le formulaire de notification que le candidat lui a soumis et le notifie sans retard indu et au plus tard dans un délai de 10 jours à compter de la réception du formulaire de notification dûment rempli à :
- Toute autorité organisatrice de transport ayant attribué un contrat de service public pour un service de transport ferroviaire de voyageurs réalisé sur le trajet du nouveau service ou sur un itinéraire de substitution ;
 - Toute entreprise ferroviaire exploitant un contrat de service public sur le trajet du nouveau service ou sur un itinéraire de substitution ;
 - Le ou les gestionnaires d'infrastructure.

⁴ Article 3 du décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018.

3 SAISINE DE L'AUTORITE

3.1 Délai et parties requérantes

18. Dans un délai d'un mois à compter de la publication sur le site internet de l'Autorité du formulaire de notification, les entités suivantes peuvent saisir cette dernière d'une demande de réalisation d'un test d'équilibre économique :
- L'autorité organisatrice de transport ou les autorités organisatrices de transport ayant attribué un contrat de service public pour un service de transport ferroviaire de voyageurs réalisé sur le trajet du nouveau service ou sur un itinéraire de substitution ;
 - Les entreprises ferroviaires exploitant un contrat de service public sur le trajet du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur un itinéraire de substitution ;
 - L'Etat ;
 - Le gestionnaire d'infrastructure.
19. Lorsqu'un nouveau service n'a pas été notifié à l'Autorité conformément aux règles rappelées ci-dessus, les entités énoncées au point 18 peuvent saisir à tout moment l'Autorité d'une demande de test d'équilibre économique⁵.
20. L'Autorité publie sur son site internet, dans un délai de 10 jours, la date et le nom du ou des requérant(s) qui a formulé une demande de test.
21. Si aucune demande de test n'est formulée dans le délai d'un mois mentionné au point 18, l'Autorité en informe le candidat et le gestionnaire d'infrastructure sans délai.

3.2 Contenu du dossier de saisine

22. Dans le cadre d'une saisine pour la réalisation du test d'équilibre économique, l'Autorité mènera son analyse principalement sur la base des éléments apportés par l'entité requérante. En ligne avec les dispositions du règlement d'exécution, ces éléments devront démontrer que l'arrivée du nouveau service librement organisé aura une incidence négative considérable sur l'équilibre du contrat de service public.
23. Il est donc dans l'intérêt de l'entité requérant le test de l'équilibre économique de fournir les éléments de nature à démontrer que l'impact du nouveau service ferroviaire sur l'équilibre économique du contrat de service public est considérable.
24. L'entité requérant le test devra communiquer à l'Autorité à l'adresse greffe@arafer.fr, par voie électronique et en format PDF, en utilisant le formulaire type (cf. annexe 2) disponible sur le site internet de l'Autorité, les informations suivantes :
- Nom de l'entité requérante, adresse, entité juridique, numéro d'enregistrement, le cas échéant ;
 - Coordonnées de la personne chargée de répondre aux questions de l'Autorité ;
 - Si l'entité requérante est une autorité organisatrice de transport ou l'entreprise ferroviaire

⁵ Article 4 du décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018.

- exécutant le contrat de service public, une copie du contrat de service public⁶.
- Toute information démontrant que le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs est de nature à compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.
25. L'Autorité considère que les éléments à transmettre pour démontrer l'existence d'une incidence considérable sur l'équilibre d'un contrat de service public, pris dans sa globalité et pour l'ensemble de sa durée, devraient *a minima* inclure une analyse justifiant la substituabilité des services, une évaluation des reports de voyageurs et de la perte de chiffre d'affaires associée pour le contrat de service public ainsi que les conséquences projetées sur l'équilibre économique du contrat.
26. Conformément à l'article 10 du règlement d'exécution, le test d'équilibre économique qu'aura à réaliser l'Autorité vise à estimer l'impact d'un nouveau service sur l'ensemble du contrat de service public et pour l'ensemble de sa durée. Cela induit que si, par exemple, un nouveau service librement organisé propose une liaison entre une origine et une destination données, l'impact sur le contrat de service public sera évalué non pas sur les éventuels services fournis entre cette origine et cette destination pris isolément mais sur l'ensemble du contrat de service public. L'Autorité envisage donc de demander aux entités requérant la réalisation d'un test d'équilibre économique de lui fournir leur estimation de l'impact d'un nouveau service sur le contrat de service public susceptible d'être affecté. A titre illustratif, l'annexe 3 du présent document détaille les éléments que l'Autorité pourrait être amenée à collecter auprès des entités requérant la réalisation d'un test d'équilibre économique, et plus généralement aux parties prenantes impliquées.

Question n° 5 : Le contenu des informations à fournir par le requérant dans son dossier de saisine - et en particulier celles visant à démontrer l'impact sur l'équilibre économique du contrat de service public - appelle-t-il des remarques de votre part ? Les éléments listés dans l'annexe 3 du présent document appellent-ils des remarques de votre part ?

3.3 Demande d'informations complémentaires au requérant et délai de complétude de la saisine

27. L'Autorité peut demander à l'entité requérant le test d'équilibre économique de lui fournir toute information complémentaire qu'elle juge nécessaire dans un délai d'un mois à compter de la réception de la saisine. L'entité qui a fait la demande de test transmet les informations requises à l'Autorité dans un délai raisonnable fixé par cette dernière. L'Autorité peut demander des informations supplémentaires si elle estime que les informations complémentaires reçues sont insuffisantes.
28. Si, six semaines avant la date limite de réception des demandes de capacité (fixée à 12 mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service conformément au point 3 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE), c'est-à-dire douze mois et six semaines avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les informations fournies à l'Autorité par l'entité requérante sont incomplètes, soit l'Autorité réalise le test sur la base des informations disponibles, soit elle rend une décision de rejet de la demande si elle estime qu'elle ne dispose pas d'informations suffisantes pour réaliser le test d'équilibre économique.

⁶ Il est rappelé que, conformément à l'article 2 du décret n° 2018-1275, pour tout contrat de service public et pour tout avenant à ce contrat, l'Autorité est informée par l'autorité organisatrice compétente, dans un délai d'un mois après sa signature, du nom de l'attributaire du contrat de service public, des dessertes prévues dans le contrat et de la date d'échéance de celui-ci.

29. Dans le cas de l'horaire de service 2021, les demandes au service auprès de SNCF Réseau s'achèvent le deuxième lundi d'avril A-1. Ainsi, l'Autorité réalisera le test ou rejettera la requête au plus tard 6 semaines avant cette date.

3.4 Procédure applicable aux demandes de test lorsque le contrat de service public fait l'objet d'une mise en concurrence

30. Dans le cas où, au moment de la réception de la notification par l'Autorité d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, un contrat de service public couvrant le même trajet ou un itinéraire de substitution au nouveau service envisagé fait l'objet d'une mise en concurrence et que la date limite de réponse à l'appel d'offres lancé par l'autorité organisatrice de transport a expiré, un test d'équilibre économique peut être demandé par les entités listées au point 17.
31. La demande de test peut porter sur le contrat de service public qui sera attribué et/ou sur le contrat de service public en cours d'exécution au moment de la réception par l'Autorité de la notification du candidat. L'entité requérant le test précise, dans sa demande de test, le ou les contrats sur lesquels porte sa demande.
32. Lorsque la demande de test porte sur un contrat qui fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence, l'Autorité peut suspendre l'examen de la demande pour le nouveau service de transport pour une période maximale de 12 mois à compter de la réception de la notification ou jusqu'à la clôture de la procédure de mise en concurrence, la période la plus courte étant retenue. Elle informe dans les meilleurs délais l'entité requérant le test et le candidat de la décision qu'elle aura prise à ce sujet.
33. Lorsque le test d'équilibre économique réalisé sur le contrat de service public en cours d'exécution montre que l'accès peut être accordé, il l'est pour une durée limitée, dans l'attente des résultats du test d'équilibre économique portant sur le contrat de service public qui sera attribué.

Question n°6 : La procédure applicable aux demandes de test lorsque le contrat de service public fait l'objet d'une mise en concurrence appelle-t-elle des remarques de votre part ?

4 TEST D'EQUILIBRE ECONOMIQUE

4.1 Objectif de l'intervention du régulateur

34. Comme indiqué au considérant 3 du règlement, le test qu'aura à réaliser l'Autorité devra aboutir à un équilibre entre « d'une part, les intérêts légitimes des opérateurs exécutant un contrat de service public et des autorités compétentes et, d'autre part, les objectifs généraux que sont l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen et ses apports en termes d'augmentation des bénéfices sociaux ». Il s'agira donc, pour l'Autorité, de tenir compte de l'impact d'un nouveau service de transport ferroviaire sur l'équilibre économique du contrat de service public potentiellement affecté, mais aussi des bénéfices nets que pourraient retirer les voyageurs et, plus largement, la collectivité, du fait de l'arrivée de ce nouveau service.

35. Ainsi, l'Autorité aura à déterminer si le nouveau service librement organisé est de nature à compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public. D'après l'article 10 du règlement, l'équilibre économique est considéré comme compromis si le nouveau service a une « incidence négative considérable sur au moins un des éléments suivants :

- la rentabilité des services exploités par l'entreprise ferroviaire en vertu d'un contrat de service public ;
- le coût net pour l'autorité [organisatrice de transport] compétente qui attribue le contrat de service public. »

En outre, comme mentionné au point 26, « l'analyse fait référence au contrat de service public en général, pas aux différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée ».

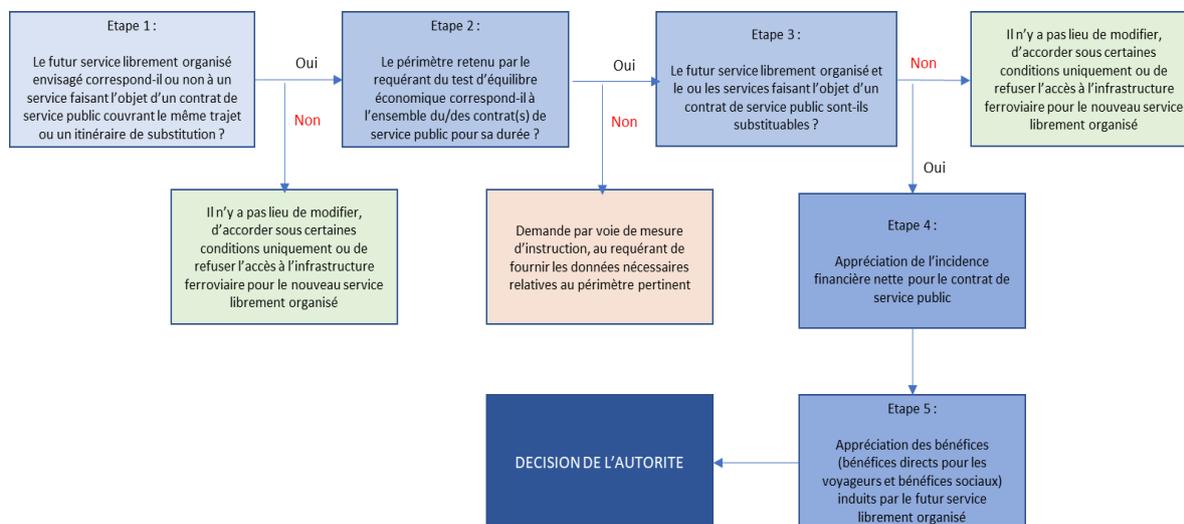
36. L'Autorité s'attachera donc, en premier lieu, à évaluer l'incidence financière du nouveau service de transport ferroviaire définie, à l'article 3 du règlement, comme l'impact du nouveau service « sur le solde net des coûts et des recettes résultant de l'exécution des obligations de service public stipulées dans un contrat de service public, qui inclut un bénéfice raisonnable ».

37. Elle tiendra notamment compte, pour ce faire, des stipulations contractuelles qui lient l'autorité organisatrice de transport et l'entreprise ferroviaire exploitant le contrat de service public, y compris le niveau de compensation des obligations de service public déterminé conformément à l'annexe du règlement (CE) n° 1370/2007 ou résultant d'une procédure de mise en concurrence et de tout mécanisme de partage de risques, tels que les risques en matière de recettes et de trafic.

38. Dans un second temps, l'Autorité poursuivra son analyse et évaluera :

- les bénéfices nets du nouveau service librement organisé à court et moyen termes ;
- les incidences du nouveau service librement organisé sur les performances et la qualité des services ferroviaires ;
- les incidences du nouveau service librement organisé sur la planification de l'horaire des services ferroviaires.

39. A cette fin, l'Autorité entend mettre en œuvre un test d'équilibre économique en cinq étapes qui sont détaillées ci-après et pourra demander toute information qu'elle juge nécessaire à l'autorité organisatrice de transport, à l'entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public, au candidat et au gestionnaire d'infrastructure (article 7 §2 du règlement).



4.2 Etape 1 : vérification du champ d'application

40. Au regard du règlement, le test d'équilibre économique trouve à s'appliquer « *pour les nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un itinéraire de substitution* ». La directive 2012/34/UE modifiée fournit une définition relativement large de la notion d'itinéraire de substitution défini comme « *un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concernés* ». Un trajet comprenant une ou plusieurs correspondances sera ainsi considéré comme étant un itinéraire de substitution.
41. L'existence préalable d'un contrat de service public proposant un ou plusieurs services reliant un lieu de départ donné et une destination donnée similaires à ceux pour lesquels une entreprise ferroviaire ou un candidat autorisé a notifié son intention d'exploiter un nouveau service ferroviaire constitue une condition nécessaire pour poursuivre l'instruction.
42. La vérification de ce point correspond donc à la première étape de l'analyse. Il est demandé à l'entité requérante de justifier précisément dans sa saisine l'existence d'un contrat de service public prévoyant la réalisation par l'exploitant d'un service couvrant, soit le même trajet que celui notifié par l'entreprise ferroviaire ou un candidat autorisé, soit un itinéraire de substitution.

Question n°7 : Considérez-vous que tous les services faisant l'objet d'un contrat de service public et couvrant un itinéraire de substitution doivent être inclus dans l'analyse ?

4.3 Etape 2 : vérification de la conformité du périmètre retenu par le requérant

43. Conformément au règlement d'exécution, le périmètre d'analyse de l'impact du nouveau service librement organisé sur le contrat de service public « *fait référence au contrat de service public en général, pas aux différents services exploités en vertu du contrat, pour l'ensemble de sa durée* ».
44. Dans le cas où le périmètre d'analyse retenu par le saisissant ne s'avérerait pas conforme à celui retenu par le règlement, l'Autorité demandera à l'entité requérante de fournir les données nécessaires relatives au périmètre à retenir. En l'absence de transmission, l'Autorité sera dans l'incapacité d'apprécier l'atteinte à l'équilibre économique sur le périmètre requis et, ainsi, dans l'incapacité de se prononcer favorablement sur la requête de limitation ou d'interdiction du service.

4.4 Etape 3 : analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le service librement organisé

45. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs et le service conventionné existant s'effectue au regard d'un ensemble de critères dont l'importance varie selon les types de clientèles. En particulier, des différences d'horaires de départ n'ont pas la même implication sur le choix effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agit d'un déplacement pour motif professionnel ou pour motif de loisir.
46. Afin d'apprécier la substituabilité entre les services du point de vue de la demande, l'Autorité envisage de comparer les caractéristiques du service conventionné et du service librement organisé comme par exemple :
 - les temps de parcours proposés ;
 - les horaires ;
 - les fréquences journalières et hebdomadaires de chacun des services ;
 - le nombre et la proximité des arrêts ;
 - le nombre de correspondances ;
 - le niveau de capacité théorique de l'offre.
47. L'Autorité n'exclut pas de prendre en compte, dans son analyse, les tarifs projetés pour les nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs même si les tarifs des services librement organisés sont susceptibles d'évoluer sans que l'Autorité n'en soit informée. La comparaison des tarifs envisagés par les services librement organisés et des tarifs des services conventionnés potentiellement concurrencés peut en effet constituer un facteur déterminant du comportement de la demande des voyageurs.
48. L'Autorité pourra également tenir compte de l'existence ou non d'une billettique intégrée ou des possibilités d'abonnement pour apprécier le caractère substituable ou non des différentes offres. Des politiques tarifaires distinctes entre le service librement organisé et l'entreprise assurant le contrat de service public ou l'existence de tarifs avec des politiques de fidélisation de la part de l'entreprise ferroviaire assurant le service conventionné pourront avoir pour effet de limiter la substituabilité entre les services.
49. La comparaison des différentes caractéristiques des services amènera l'Autorité à déterminer si le service librement organisé et le contrat de service public sont :
 - non substituables quelle que soit la catégorie d'utilisateurs concernée : dans ce cas, il sera

- conclu, sans qu'il soit besoin de poursuivre l'analyse, que l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public est nulle ;
- en tout ou partie substituables pour une catégorie d'usagers : dans ce cas, l'analyse devra être poursuivie par une évaluation quantitative de l'impact du service déclaré sur l'équilibre du contrat de service public.

Question n°8 : Les critères envisagés par l'Autorité pour apprécier la substituabilité des services appellent-ils des remarques de votre part ?

Question n°9 : Est-il possible d'après vous de définir des différences de temps de parcours à partir desquelles des services ne peuvent pas être considérés comme substituables, étant précisé que l'article 10, paragraphe 2 du règlement autorise la prise en compte de de seuils prédéfinis ou de critères spécifiques à condition qu'ils ne soient pas appliqués de manière stricte ou isolée par rapport à d'autres critères ?

Question n°10 : Des critères additionnels vous semblent-ils devoir nécessairement être pris en compte ? Si oui, lesquels ?

Question n°11 : Quelle est votre appréciation des propositions de l'Autorité concernant l'analyse des politiques tarifaires des entreprises ferroviaires ?

Question n°12 : La proposition de ne pas poursuivre le test si les services ne sont pas substituables appelle-t-elle des remarques de votre part ?

4.5 Etape 4 : évaluation chiffrée du risque d'incidence financière considérable

50. Au regard du règlement d'exécution, l'Autorité doit évaluer l'incidence financière du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur le contrat de service public et sera amenée à conclure que l'équilibre économique du contrat de service public est compromis si le nouveau service a une « incidence négative considérable sur au moins un des éléments suivants :
- la rentabilité des services exploités par l'entreprise ferroviaire en vertu d'un contrat de service public ;
 - le coût net pour l'autorité [organisatrice de transport] compétente qui attribue le contrat de service public. »
51. Pour évaluer l'incidence financière nette du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs sur le contrat de service public, le règlement prévoit que l'Autorité réalise une analyse des coûts et des recettes résultant de l'exploitation des services couverts par le contrat de service public après l'entrée sur le marché du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé incluant les éléments suivants :
- a) « La variation des coûts supportés et des recettes obtenues par l'entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public (y compris, le cas échéant, toute économie de coûts, comme celle résultant du non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie utile ou de personnel dont le contrat arrive à échéance) ;
 - b) Les incidences financières générées au sein du réseau exploité au titre du contrat de service public par le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé (par

exemple, l'attraction de voyageurs qui pourraient être intéressés par une correspondance avec un service régional dans le cadre du contrat de service public) ;

- c) Les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;*
- d) Les incidences sur les investissements pertinents effectués par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes, par exemple dans le matériel roulant ;*
- e) La valeur de tout droit exclusif existant. »*

a) Première approche maximaliste : incidence financière des pertes de recettes toutes choses égales par ailleurs

52. Afin d'estimer l'impact du nouveau service sur les recettes, l'Autorité envisage d'évaluer le report des catégories pertinentes d'usagers du service conventionné vers le service librement organisé. Cette évaluation du nombre de voyageurs susceptibles de se détourner du service conventionné pour se reporter vers le service librement organisé reposera sur l'analyse de la substituabilité présentée précédemment.
53. L'estimation reposera en priorité sur les données de comptage communiquées par l'autorité organisatrice concernée et l'entreprise ferroviaire assurant le contrat de service public. Celles-ci doivent être suffisamment récentes pour être considérées comme représentatives de la demande horaire ferroviaire actuelle.
54. Le nombre ainsi estimé de voyageurs susceptibles de se reporter du service conventionné vers le service librement organisé sera ensuite valorisé aux tarifs des services conventionnés en vigueur pour exprimer le risque d'incidence financière en termes de perte potentielle de recettes.
55. Dans une approche maximaliste, avant même de tenir compte des autres éléments d'analyse des coûts et recettes listés au point 51 ci-dessus, l'Autorité envisage de procéder à ce stade à une première analyse du risque d'incidence financière négative considérable, en comparant, toutes choses égales par ailleurs donc, les pertes potentielles de recettes telles qu'estimées au point 54 avec le montant des concours publics à la charge de l'autorité organisatrice sur le même périmètre, qui couvre l'écart entre l'ensemble des coûts, en ce compris la marge de l'exploitant, et les recettes directes du trafic.
56. Le cas échéant, si l'exploitation des services conventionnés est une activité rentable, les pertes potentielles de recettes estimées seront comparées aux bénéfiques que génère le service conventionné sur le périmètre de l'ensemble du contrat de manière à estimer l'incidence financière du nouveau service librement organisé. Compte tenu du poids des concours publics généralement observé dans le financement des services ferroviaires conventionnés, le rapport entre les pertes potentielles de recettes et le montant des concours publics aura une importance déterminante dans l'analyse de l'Autorité.
57. Cette première approche de l'incidence financière, qui ne tiendrait compte ni de l'éventuelle baisse des coûts de l'exploitant du service conventionné ou révision des montants d'investissement résultant de l'introduction d'un nouveau service (éléments a et d du point 51), ni de l'éventuelle augmentation des recettes de l'exploitant du service conventionné qui pourrait faire suite à une induction de trafic (élément b du point 51), conduirait à une estimation maximaliste.
58. Le niveau à partir duquel une telle incidence peut être qualifiée de « considérable » se prête difficilement à une définition normative dès lors qu'il repose sur une analyse des circonstances particulières à chaque saisine. Néanmoins, si l'estimation maximaliste obtenue à cette étape de l'analyse conduit à un résultat très faible, l'Autorité pourrait conclure, dès cette étape de l'analyse, que l'incidence financière du nouveau service n'est pas considérable.

Question n°13 : La méthode envisagée par l'Autorité pour estimer le report de clientèle du service conventionné vers le service librement organisé appelle-t-elle des remarques de votre part ?

Question n°14 : La méthode envisagée par l'Autorité pour apprécier les pertes potentielles de recettes de l'exploitant du service conventionné appelle-t-elle des remarques de votre part ?

Question n°15 : La proposition de procéder à une « première approche maximaliste » de l'incidence financière appelle-t-elle des remarques de votre part ?

b) Approche complète des déterminants de l'incidence financière

59. Si l'estimation de l'incidence financière obtenue en première approche maximaliste conduit à un résultat non négligeable, l'Autorité poursuivra son analyse en tenant compte, dans la mesure où les informations à sa disposition le permettent, des éléments autres que les pertes de recettes mentionnées au point 51. Ces éléments et l'appréciation qu'en fait l'Autorité sont décrits ci-dessous.
- *Effet d'induction de trafic*
60. L'introduction d'un nouveau service librement organisé est susceptible d'augmenter le nombre de voyageurs ferroviaires dans la zone de chalandise du contrat de service public concerné par effet d'induction grâce à de nouveaux voyageurs qui n'auraient pas utilisé le train en l'absence du nouveau service. Cette croissance du nombre de voyageurs est susceptible de générer un effet positif sur le nombre de voyageurs des contrats de service public grâce aux correspondances et donc sur le chiffre d'affaires.
61. L'analyse qui sera menée par l'Autorité dépendra dans une grande mesure des caractéristiques géographiques de la région concernée et de la liaison proposée par le service librement organisé. Ainsi, les complémentarités seront d'autant plus importantes que le service librement organisé desservira des gares de transit pour les transports régionaux. L'existence, ou non, d'une billettique intégrée susceptible de faciliter les correspondances entre le contrat de service public et le service librement organisé pourra également être prise en compte par l'Autorité pour apprécier cet effet.

Question n°16 : Quelle est votre appréciation de la proposition de l'Autorité en matière de complémentarités entre les nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et les services conventionnés ?

Question n°17 : Quels sont, selon vous, les éléments qui pourraient favoriser ou limiter la complémentarité entre ces services ?

- Economies potentielles de coûts

62. Le règlement d'exécution prévoit que soit incluse dans l'analyse « *le cas échéant, toute économie de coûts, comme celle résultant du non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie utile ou de personnel dont le contrat arrive à échéance* ».
63. L'analyse mentionnée aux points 52 et suivants, relative à l'évaluation du trafic détourné pourra permettre d'apprécier les pertes potentielles de trafics pour le contrat de service public. Partant de cette estimation, selon les dispositions du règlement et au regard des spécificités des services ferroviaires conventionnés fournis dans chaque région, l'Autorité sera amenée à évaluer les éventuelles diminutions de coûts pour le contrat de service public associées à l'arrivée de nouveaux services ferroviaires. L'article 10, paragraphe 3 du règlement prévoit que ces économies de coûts pourront notamment correspondre aux « *possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public* » pour, par exemple, diminuer ses coûts. Si de telles économies existent au regard notamment de ce que permet le contrat de service public passé avec l'autorité organisatrice, elles viendront diminuer l'impact financier lié à la diminution de recettes.

Question n°18 : Quelles sont, selon vous, les économies de coûts qui pourraient être générées par l'arrivée du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ?

Question n°19 : Quelle est votre appréciation de la proposition de l'Autorité concernant les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise exécutant le contrat de service public ?

Question n°20 : Quelles sont, selon vous, les autres réactions possibles de l'entreprise exécutant le contrat de service public ou de l'autorité organisatrice de transport ?

- Révision des investissements effectués par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes

64. En vertu du règlement, « *l'analyse (...) inclut les incidences sur les investissements pertinents effectués par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes, par exemple dans le matériel roulant* ». L'arrivée du service librement organisé pourrait en effet amener l'autorité organisatrice et/ou l'exploitant du service conventionné à reconsidérer ou à réorienter des investissements prévus.
65. Cette réorganisation potentielle des investissements futurs sera, dans la mesure du possible, prise en compte par l'Autorité.

Question n°21 : Quelles sont, selon vous, les possibles incidences de l'arrivée de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés sur les investissements des entreprises ferroviaires ou des autorités compétentes ? Quels sont, selon vous, les potentiels d'économies associés ?

- Valeur des droits exclusifs

66. Conformément au règlement, l'Autorité pourra, le cas échéant, prendre en compte la valeur de tout droit exclusif existant dans le cadre de l'analyse qu'elle conduira.

Question n° 22 : Comment, selon vous, la valeur d'un droit exclusif existant doit-elle être prise en compte ?

c) *Appréciation du risque d'incidence négative considérable*

67. Au terme de son analyse des déterminants de l'incidence financière du nouveau service, l'Autorité devra évaluer si le risque d'incidence négative encouru est considérable.
68. Comme le prévoit le règlement d'exécution, dans son estimation de l'importance de l'incidence, l'Autorité prendra « *en considération, notamment, les dispositions contractuelles qui lient l'autorité compétente et l'entreprise ferroviaire exploitant les services publics, y compris, le cas échéant, le niveau de compensation déterminé conformément à l'annexe du règlement (CE) n° 1370/2007, ou résultant d'une procédure de mise en concurrence et de tout mécanisme de partage des risques, tels que les risques en matière de recettes et de trafic* ».
69. Pour qu'il soit considéré que le nouveau service librement organisé a une « *incidence négative considérable* », il convient que celui-ci conduise à compromettre la viabilité et la continuité du service public, soit parce que les performances du contrat de service ne seraient pas économiquement durables pour l'opérateur du service public, soit parce que cela entraînerait une augmentation substantielle du coût net pour l'autorité compétente. Ainsi, une incidence limitée ou ponctuelle sur la rentabilité des services ou sur le coût net pour l'autorité compétente qui attribue le contrat ne saurait justifier une décision de modification ou d'interdiction du nouveau service par l'Autorité.
70. Il est précisé dans le règlement que « *[d]es seuils prédéfinis ou des critères spécifiques peuvent être appliqués, mais pas de manière stricte ou isolée par rapport à d'autres* ». Cela signifie que si des seuils ou des critères spécifiques liés à l'appréciation de l'impact de l'arrivée du nouveau service sur la rentabilité des services exploités ou sur les coûts nets pour l'autorité organisatrice de transport, peuvent être prédéterminés par l'Autorité, ceux-ci ne peuvent être appliqués de manière stricte ou isolée par rapport à d'autres critères.
71. Le niveau à partir duquel une telle incidence serait qualifiée de considérable se prête difficilement à une définition normative dès lors qu'il repose sur une analyse des circonstances particulières à chaque saisine et prend notamment en compte la structure de financement des services. Il sera dès lors tenu compte des spécificités des cas d'espèce.

Question n° 23 : Quelle est votre appréciation de la proposition de l'Autorité en ce qui concerne la caractérisation d'une « *incidence négative considérable* » ?

4.6 Etape 5 : appréciation des bénéfices pour les usagers et des bénéfices sociaux

72. L'Autorité estimera les bénéfices nets pour les clients liés à l'introduction du nouveau service de transport ferroviaire librement organisé à court et moyen terme ainsi que des bénéfices sociaux pouvant intervenir de façon plus large.
73. Les bénéfices nets pour les utilisateurs pourront trouver des origines diverses en fonction des caractéristiques des nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés proposés. Ils pourront notamment concerner des temps de trajet plus courts, un plus grand choix s'agissant des horaires, un meilleur niveau de qualité de service, un équipement en matériel roulant neuf potentiellement plus confortable, etc.
74. Les bénéfices sociaux qui pourront être pris en compte par l'Autorité pourront dépasser les avantages perçus par les utilisateurs directs du service. Il pourra notamment s'agir, à l'instar des approches qui sont mise en œuvre pour l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructures et de services de transport collectifs, de prendre en compte les externalités positives potentiellement induites par le nouveau service ferroviaire librement organisé. A titre d'exemple, la réduction de la congestion sur le réseau routier et les effets qu'elle entraîne (baisse du nombre d'accidents routiers, etc.) pourra, le cas échéant, être prise en compte. Il convient de noter que l'estimation des bénéfices sociaux reposera en grande partie sur les spécificités des cas d'espèce présentés à l'Autorité.
75. Comme le prévoit le règlement, l'analyse de l'Autorité portera également sur les incidences du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé « *sur les performances et la qualité des services ferroviaires* » et sur « *la planification de l'horaire des services ferroviaires* ». Il pourra, par exemple, s'agir d'évaluer si l'introduction du nouveau service ferroviaire librement organisé est susceptible d'entraîner une dégradation de la robustesse du graphique de circulation et/ou de rapprocher la portion d'infrastructure concernée d'une situation de saturation.
76. Toutefois, l'Autorité souligne que ces derniers éléments d'appréciation du point 73 ne pourraient justifier une interdiction du service librement organisé qui doit bénéficier, comme le prévoit l'article 39 de la directive 2012/34/UE, d'une répartition des capacités de l'infrastructure « *sur une base équitable et de manière non discriminatoire* ».
77. Même si cela n'est pas directement lié au sujet de la gestion de l'infrastructure, l'Autorité pourra aussi tenir compte, dans son analyse des bénéfices sociaux, des recettes additionnelles pour le gestionnaire d'infrastructure liées aux péages acquittés par l'entreprise ferroviaire exploitant le nouveau service ferroviaire librement organisé.

Question n°24 : Quelle est votre appréciation de la proposition de l'Autorité concernant la prise en compte des bénéfices pour les utilisateurs ?

Question n°25 : Quels sont, selon vous, les bénéfices à prendre en compte et les outils adéquats pour les évaluer ?

Question n°26 : Quelles pourraient-être, selon vous, les incidences du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé sur les performances et la qualité des services ferroviaires liées, par exemple, aux risques de retard en raison d'une utilisation plus soutenue de l'infrastructure ?

Question n°27 : Quelles sont, selon vous, les incidences du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé sur la planification de l'horaire des services ferroviaires ?

5 DECISION DE L'AUTORITE

78. A l'issue du test d'équilibre économique, l'Autorité rend une décision par laquelle elle peut accorder, accorder sous conditions ou interdire l'accès au réseau.
79. Conformément à l'article 9, paragraphe 6, du règlement d'exécution (UE) 2018/1795, l'Autorité rend sa décision dans le délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction et, en tout état de cause, avant la date limite fixée pour la réception des capacités (soit le deuxième lundi d'avril A-1).
80. Comme le prévoit l'article 10, paragraphe 6 du règlement d'exécution, « lorsque l'organisme de contrôle examine plusieurs demandes d'accès, il peut adopter une décision différente pour chacune d'entre elles, sur la base d'une analyse de leur incidence respective sur l'équilibre économique du contrat de service public, des effets sur la concurrence, des bénéfices nets pour les clients, des incidences sur le réseau et de leurs effets cumulés sur l'équilibre économique du contrat de service public ».

5.1 Décision concernant les services qui ne sont pas des services à grande vitesse

81. Si, à l'issue du test d'équilibre économique qu'elle a réalisé, l'Autorité constate que l'équilibre du contrat de service public peut être compromis par le nouveau service librement organisé, elle indique, le cas échéant, les modifications possibles du nouveau service librement organisé telles que la modification de fréquences, des sillons, des arrêts intermédiaires ou de l'horaire, qui seraient de nature à garantir l'exercice du droit d'accès.
82. En outre, l'Autorité peut adresser, dans sa décision, des recommandations aux autorités organisatrices de transport à la lumière des bénéfices nets pour les clients concernant d'autres modifications qui ne sont pas liées au nouveau service de transport librement organisé et qui garantiraient que les conditions d'octroi du droit d'accès soient satisfaites.

5.2 Décision concernant les services de transport de voyageurs à grande vitesse

83. Dans le cas où la demande d'accès au réseau concerne un service de transport de voyageurs à grande vitesse visé à l'article 3, paragraphe 36 de la directive 2012/34/UE, l'article 11 bis de la directive 2012/34/UE précise que si l'Autorité constate que le nouveau service librement organisé compromet l'équilibre du contrat de service public, elle indique, dans sa décision, les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès soient remplies. Ces changements peuvent comprendre une modification du service envisagé.

Question n°28 : Avez-vous des observations sur les pouvoirs dont dispose l'Autorité dans le cadre d'une décision qu'elle serait amenée à rendre concernant des services à grande vitesse ? En ce qui concerne

les services qui ne sont pas à grande vitesse ? Selon vous, l'analyse de l'Autorité doit-elle être différente en fonction de ces deux types de services ?

5.3 Demande de non-divulgence d'informations commercialement sensibles

84. L'Autorité ne divulgue pas d'informations commercialement sensibles communiquées par les parties dans le cadre du test d'équilibre économique. Elle expurge sa décision de toute information commercialement sensible avant sa notification et sa publication.
85. Le candidat à l'exploitation d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs et l'entité requérant le test d'équilibre économique communiquent, au moment de la transmission des informations à l'Autorité, leur demande de non-divulgence d'informations commercialement sensibles. Toute demande de non-divulgence doit être accompagnée des motifs justifiant une non-divulgence.
86. Les informations figurant dans le formulaire de notification type des nouveaux services ferroviaires librement organisés envisagés ne sont pas considérées comme des informations commercialement sensibles.
87. Si, après examen des demandes de non-divulgence d'informations commercialement sensibles, l'Autorité estime que les motifs de non-divulgence fournis ne peuvent être acceptés, elle rend une décision écrite dûment motivée. Conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement d'exécution, l'Autorité communique cette décision à la partie qui demande la non-divulgence au plus tard deux semaines avant l'adoption de la décision finale de l'Autorité sur le test d'équilibre économique.
88. La décision de l'Autorité relative à la demande de non-divulgence d'informations commercialement sensibles est susceptible de recours juridictionnel. Dans cette hypothèse, l'Autorité ne divulgue pas d'informations litigieuses tant que la juridiction compétente ne s'est pas prononcée sur la confidentialité.

5.4 Notification de la décision

89. L'Autorité notifie et communique une version non-confidentielle de sa décision à l'autorité organisatrice de transport concernée, au gestionnaire d'infrastructure, à l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public, et à l'entreprise ferroviaire demandant l'accès au réseau.
90. L'Autorité informe sans délai le gestionnaire d'infrastructure de sa décision.

5.5 Réexamen de la décision de l'Autorité

91. Comme le prévoit l'article L. 2133-1 du code des transports, un réexamen de la décision de l'Autorité peut être demandé dans un délai d'un mois à compter de sa notification par l'autorité ou les autorités organisatrices de transport concernées, le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise

ferroviaire qui exécute le contrat de service public ou l'entreprise ferroviaire demandant l'accès au réseau. La demande de réexamen est adressée par lettre recommandée au greffe de l'Autorité. Cette demande de réexamen doit s'accompagner du même type de pièces justificatives que la demande initiale et comporter des éléments nouveaux d'analyse que le saisissant souhaite porter à la connaissance de l'Autorité et/ou les points précis de la décision de l'Autorité sur lesquels porte la demande de réexamen.

Question n° 29 : Dans quels cas un réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification serait-il pertinent ?

Annexe n°1
Formulaire de notification
d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs envisagé

1. Type de service notifié

Le candidat devra indiquer si la notification concerne un nouveau service ou des modifications d'un service existant.

2. Renseignements concernant l'entreprise ferroviaire

Nom du demandeur	
Adresse du siège social	
Entité juridique	
Numéro d'enregistrement	
Coordonnées de la personne de contact	
Licence	
Certificat de sécurité	

3. Renseignements concernant le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs envisagé

Joindre un fichier de format Xls comprenant les informations suivantes :

- Gare de départ
- Gares intermédiaires
- Gare d'arrivée
- Date envisagée pour démarrer l'exploitation
- Horaires indicatifs (y compris les heures de départ, les heures d'arrivée)
- Fréquence
- Correspondances proposées
- Modifications éventuelles de la fréquence ou des arrêts par rapport à l'horaire type

4. Informations indicatives sur le matériel roulant que le candidat envisage d'utiliser

Type de matériel roulant	
--------------------------	--

Annexe n°2
Formulaire de saisine de l’Autorité
d’une demande de test d’équilibre économique

1. – Renseignements concernant l'entité requérant le test d'équilibre économique

Nom du demandeur	
Adresse du siège social	
Entité juridique	
Numéro d'enregistrement	
Coordonnées de la personne de contact	
Licence (le cas échéant)	
Certificat de sécurité (le cas échéant)	

2. L’entité requérante doit fournir l’ensemble des informations permettant de démontrer que le nouveau service risque de compromettre l’équilibre économique du contrat. Pour rappel, dans le cas où l’Autorité considère que les informations fournies ne permettent pas d’établir un tel impact avec certitude, l’Autorité peut demander toutes informations complémentaires jugées nécessaires⁷.
3. Si l’entité requérante est une autorité organisatrice ou l’entreprise exécutant le contrat de service public, une copie du contrat de service public est exigée.

⁷ Cf. point 27 ci-dessus

Annexe 3

Liste non limitative des informations pouvant être demandées aux parties prenantes

Entité	Informations pouvant être demandées
Autorité compétente ayant attribuée le contrat de service public	<ul style="list-style-type: none">- L'historique ainsi que les prévisions concernant le trafic, la demande et les recettes, y compris la méthode de prévision- Si l'Autorité compétente est la requérante, la méthode et les données utilisées pour calculer l'incidence financière nette conformément à l'article 6, paragraphe 1 du règlement (CE) n° 1370/2007 et à l'annexe dudit règlement et tout autre élément d'appréciation à sa disposition concernant l'éventuel impact sur l'équilibre économique du contrat de service public concerné- Les éléments d'information disponibles sur le suivi de la réalisation du contrat de service public (notamment en matière de qualité de service si celle-ci est mesurée)- Le montant des contributions publiques au service public potentiellement affecté
Entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public	<ul style="list-style-type: none">- Copie du contrat de service public concerné (si elle n'a pas été fournie) ;- Le plan d'exploitation de l'entreprise concernée pour l'itinéraire couvert par le contrat de service public ou un itinéraire de substitution ;- L'historique ainsi que les prévisions concernant le trafic, la demande et les recettes, y compris la méthode de prévision ;- Des informations sur les recettes et les résultats réalisés par l'entreprise sur le trajet couvert par le contrat de service public ou sur un itinéraire de substitution ;- Des informations sur les horaires des services, y compris les heures de départ, les arrêts intermédiaires, les heures d'arrivée et les correspondances ;- Des estimations concernant l'élasticité des prix de la demande ou l'importance de la qualité des services pour les clients ;- Le coût moyen pondéré du capital et les coûts d'exploitation des services fournis en vertu du contrat de service public, ainsi que les

	<p>variations des coûts et de la demande résultant du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les chiffres de fréquentation relatifs au service concerné et à l'ensemble du contrat de service public en segmentant lorsque cette information est disponible les différents types de clients (notamment réguliers et occasionnels) ; - Les tarifs des billets ainsi que la politique tarifaire (abonnements, réductions, gratuité...) ; - Les modalités relatives à la stratégie de commercialisation et à l'organisation de la billetterie ; - Tout autre élément d'appréciation à sa disposition concernant l'éventuel impact sur l'équilibre économique du contrat de service public concerné
<p>Le ou les gestionnaires de l'infrastructure</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Des informations relatives aux lignes ou tronçons concernés afin de garantir que le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs peut être exploité sur l'infrastructure concernée ainsi que le nombre de sillons qui seront utilisés ; - Des informations sur l'incidence potentielle du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé sur les performances et la résilience du réseau (par exemple, risque de saturation d'une ou plusieurs portions du réseau) ; - L'évaluation des incidences sur l'utilisation des capacités ; - Les plans de développement de l'infrastructure en ce qui concerne les trajets couverts par le nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs proposé, y compris une indication du moment où ces plans seront mis en œuvre ; - Des informations sur les accords-cadres pertinents conclus ou en cours de discussion, notamment avec l'entreprise qui exécute le contrat de service public ; - Évaluation des recettes additionnelles que seraient susceptibles d'apporter le nouvel entrant en exploitant le nouveau service objet de la requête ; - Évaluation des recettes additionnelles que seraient susceptibles d'apporter l'exploitation du nouveau service librement organisé ; - Tout autre élément d'appréciation à sa disposition concernant l'éventuel impact sur l'équilibre économique du contrat de service public concerné.

<p><i>Entreprise qui prévoit d'assurer le nouveau service librement organisé ou candidat autorisé</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Le plan d'exploitation prévisionnel ;- Les prévisions concernant le trafic de voyageurs et les recettes, y compris la méthode de prévision ;- Les stratégies de tarification prévues ;- Les modalités de billetterie envisagées ;- Les spécifications du matériel roulant envisagé (par exemple, facteur de charge, nombre de sièges, configuration du wagon) ;- La stratégie de commercialisation envisagée.
--	--

I