

REPONSE CONSULTATION PUBLIQUE ARAF
SERVICES DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE VOYAGEURS
COMPORTANT DES DESSERTES INTERIEURES

Question 1 : Quelle est votre lecture du cadre réglementaire ? La proposition présentée ci-dessous vous semble-t-elle respecter l'esprit de la directive 2007/58/CE et/ou des textes nationaux (code des transports et décret n°2010-932) ?

La norme juridique européenne (directive 2007/58/CE) est de valeur supérieure aux normes internes (primauté du droit européen). L'article 10 3 bis de la directive 91/440 (modifiée notamment par la directive 2007/58 prévoit que l'organisme de contrôle compétent prend des « décisions ». A ce titre, la proposition nous paraît conforme.

La section 3 a pour objet de décrire les procédures liées à la vérification par l'Autorité du caractère international du service.

Question 2 : Les procédures vous paraissent-elles claires, complètes et compatibles avec votre activité ?

Les procédures nous paraissent claires et complètes même si elles ne concernent pas « notre activité ».

Questions 3 et 4 : sans objet pour nous, puisque nous ne pouvons pas saisir l'ARAF. A l'article 16, il nous semble que le terme « principal » doit être rajouté : « les faisant douter de l'objet international **principal** du service ».

Questions 5 : L'approche choisie dans les articles 25 et 26 vous paraît-elle pertinente ? Les seuils proposés à l'article 25 sont-ils satisfaisants ? Les critères cités à l'article 26 vous semblent ils pertinents ? D'autres critères devraient-ils être pris en compte ? Les critères doivent-ils être hiérarchisés ?

Les niveaux et les exigences de l'article 25 vont au delà des critères de la directive. L'analyse doit se faire par train (article 10 3 bis 2^{ème} paragraphe). On peut se demander [il est souhaitable] s'il ne faudrait pas s'en tenir à 51 % : le trafic international est aujourd'hui fragile en dehors d'un nombre très limité d'axes, et on a intérêt à le développer, d'autant plus qu'il peut contribuer à améliorer certaines dessertes nationales grâce au cabotage.

Question 6 : Quel est votre point de vue sur la durée souhaitable de validité de la décision de l'Autorité, ainsi que sur les modalités de suivi ?

La durée doit être annuelle, les modalités de suivi doivent pouvoir permettre d'analyser les éléments de mise à jour du dossier initial. Mais simultanément, il faut accorder une certaine tolérance par rapport à l'atteinte des objectifs dans le cadre d'un « droit de dérogation » pendant une « période de démarrage » qui pourrait être de l'ordre de trois ans.

L'encadré du début de la section 4 commence par « La section 3 » alors qu'il s'agit de la section 4.

Question 8 : Si l'analyse de l'Autorité conclut à la compromission de l'équilibre économique d'un contrat de service public, vous paraît-il souhaitable que l'Autorité recommande dans sa décision des limitations ? Si oui quels types de limitations peut-on envisager ? (limitation du nombre de billets commercialisables sur les trajets domestiques, interdiction de certains arrêts, etc.).

Il est souhaitable que l'autorité puisse prendre des décisions de limitations. Mais cela suppose que les opérateurs puissent présenter des états comptables par ligne, et ce, pour l'ensemble des lignes d'un secteur géographique donné, pour s'assurer de leur crédibilité et éviter des contributions entre lignes.

Il nous semble que les exemples de limitations proposées sont une application claire des dispositions de la directive. A l'article 37 le terme « secrets » pourrait être remplacé par « données confidentielles ou relevant du secret des affaires ».

Question 9 : A quel horizon doit se faire la vérification de la non-compromission du contrat de service public, notamment au regard de l'échéance du contrat ?

La vérification doit au moins tenir compte de la durée totale du contrat. Cela pourrait être fait à la fin de la « période de démarrage » proposée à propos de la question 6.

Question 10 : Pensez-vous que les critères proposés sont pertinents ? D'autres éléments devraient-ils être pris en compte ?

Les critères doivent permettre une analyse par train, cf. réponse à la question 5.

Par ailleurs, en application des dispositions de l'article 10 de la directive 91/440 modifiée, l'Autorité doit fixer des règles relatives aux recours contre ses décisions (article 10 3 ter dernier paragraphe).

Enfin, l'éventualité de la pluralité d'organismes de contrôle n'est pas évoquée par l'ARAF (l'hypothèse est prévue par l'article 10 3 bis 3^{ème} paragraphe).