

Consultation publique de l'ARAF sur le cabotage réponse d'Eurostar International Limited

0. Introduction et commentaires généraux

Eurostar n'opère pas de service en cabotage, étant avant tout un opérateur focalisé sur la grande vitesse transfrontalière.

Cependant, en tant qu'opérateur open access ne disposant pas de subventions publiques, Eurostar est particulièrement attaché à :

- la mise en œuvre de règles cohérentes dans les différents pays européens, qui est une condition particulièrement importante de notre développement actuel et à venir;
- la sécurité juridique qui nous permet d'opérer dans un cadre clair, en sécurisant nos investissements de long terme (investissement récent dans le renouvellement de notre flotte pour un montant de 700 millions de Livres britanniques).

A ce titre, Eurostar est heureux de cette consultation publique visant à fixer les règles s'appliquant au cabotage pour la France, qui intervient après une consultation similaire engagée par le NMA néerlandais plus tôt cette année, et la publication par l'ORR britannique de lignes directrices en 2009 sur le même sujet.

Eurostar a également participé au groupe de travail sur cette consultation dans le cadre de l'UTP, et renvoie également l'Autorité à cette réponse pour ce qui concerne certaines questions.

**Question 1 : Quelle est votre lecture du cadre réglementaire existant ?
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) ?**

Pas de commentaires, voir réponse de l'UTP.

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

a) Pré notification : La mise en place d'un mécanisme de pré-notification est une bonne chose, permettant pour l'opérateur d'obtenir plus de clarté en amont de la décision, dans un délai compatible avec la sécurité économique des opérateurs et en ligne avec les cycles de décision internes. Il est important que cette procédure de pré-notification soit soumise aux mêmes conditions de confidentialité que le reste de la procédure (article 5).

b) Communication aux parties prenantes

Pour un opérateur de la taille d'Eurostar, il est important que tout nouveau développement soit clairement et proactivement notifié par email à toute entreprise ferroviaire qui s'inscrirait sur une liste de diffusion de l'ARAF. Une simple publication sur le site de l'autorité (article 8) risquerait de ne pas permettre à chacun de s'exprimer en temps et en heure, par exemple dans le cas du délai d'un mois prévu à l'article 14.

c) Communication aux autres régulateurs concernés

La collaboration avec d'autres autorités de régulation à travers l'Europe (articles 9 et 18) va dans le sens souhaité par Eurostar d'une plus grande cohérence, mais devrait être strictement encadrée afin de s'assurer que la confidentialité des informations considérées comme relevant du secret commercial (article 5) soit assurée.

Question 3 : Est-il souhaitable d'encadrer le délai de saisine de l'Autorité par l'entreprise ferroviaire candidate ?

Questions 4 : Un tel encadrement est-il souhaitable ? Le délai d'un mois vous semble-t-il adéquat ?

Pas de commentaires, voir réponse de l'UTP.

TEST D'OBJET PRINCIPAL

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 ?

L'approche en deux temps retenue dans ces deux articles semble adéquate. Eurostar estime que, de facto, la plupart des services seront jugés à l'aune des critères définis à l'article 26 , qui sont par ailleurs tout à fait satisfaisants.

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 ?

Eurostar estime qu'une durée de validité longue de la décision pourrait être retenue, du moment qu'aucun changement substantiel de la desserte n'intervient. La notion de changement substantiel pourrait être précisée par l'ARAF, afin de s'assurer notamment que les prévisions initiales de l'opérateur se réalisent, notamment celles concernant les parts de passagers internationaux sur le nombre total de passagers, et le chiffre d'affaires issu des passagers internationaux sur le chiffre d'affaire total.

TEST D'EQUILIBRE ECONOMIQUE DES CONTRATS DE SERVICE PUBLIC

Question 7 : Les procédures vous paraissent-elles claires, complètes et compatibles avec votre activité (cf. article 30 à 36) ?

Eurostar souhaite rappeler l'importance d'une procédure qui prenne en compte la réalité opérationnelle des EF, afin d'éviter un scénario dans lequel le service proposé devrait être fortement modifié de dernière minute.

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 paraîtrait utile que les propositions de modification du service émanent d'abord de l'EF plutôt que de l'ARAF, l'EF maîtrisant en effet bien mieux les différents paramètres de son service et l'impact de telle ou telle mesure de correction.

Une telle procédure permettra en outre de gagner du temps et de sauvegarder les ressources de l'ARAF.

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 ?

Cet horizon de temps doit correspondre à celui de l'échéance du contrat de service public, car l'effet sur celui-ci d'un nouveau service ne peut s'apprécier qu'en fonction des conditions en vigueur. (voir également question 11)

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

Il n'est pas souhaitable que l'ARAF adopte des critères trop restrictifs qui ne pourraient être appliqués avec suffisamment de souplesse à la spécificité de chaque situation.

Il est donc important, comme mentionné à l'article 40 a) et c), de bien considérer l'objectif du service en même temps que ses effets sur le volume et les revenus du CSP. Constate-t-on par exemple une amélioration de l'offre de service aux passagers ? Le positionnement horaire des trains ou la grille tarifaire envisagée pour les services en cabotage semblent-ils établis de manière à concurrencer un contrat de service public ?

Le test doit également porter sur l'ensemble du contrat de service public et pas seulement sur la ligne impactée, car c'est au niveau de l'ensemble du CSP qu'il convient d'apprécier les effets en terme de trafic et de revenu.

Question 11 : 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 décision de l'Autorité doit être valide pour la durée restant du contrat de service public, car l'effet sur celui-ci d'un nouveau service ne peut s'apprécier qu'en fonction des conditions en vigueur. (voir également question 9)

Cette validité resterait bien entendu conditionnée à l'absence de modification substantielle apportée au nouveau service (voir réponse à la question 6).