

ARAF : Equilibre économique d'une convention de service public



Autorité de régulation des activités ferroviaires

5 mars 2013

L'Autorité fixe les procédures et les critères qu'elle utilisera pour analyser les dessertes de cabotage réalisables à l'occasion d'un service de transport international de voyageurs.

Les services de transport ferroviaire international de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis décembre 2009. Il revient à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de vérifier si l'objet principal d'une proposition de nouveau service international est bien le transport international.

En effet, afin de donner une chance réelle à de nouveaux services internationaux d'être économiquement rentables, notamment face à la concurrence de l'opérateur historique, les entreprises ferroviaires ont la possibilité d'effectuer des dessertes intérieures sur le territoire national (dites de cabotage) par la même occasion. Cette possibilité ne peut toutefois pas être utilisée pour anticiper l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire national.

L'Autorité doit également vérifier si les dessertes intérieures ainsi offertes compromettent ou non l'équilibre économique d'une convention de service public, ces dessertes pouvant concurrencer des services subventionnés comme les trains régionaux, les transiliens ou les trains d'équilibre du territoire.

A l'automne 2012, l'Autorité avait engagé, auprès de l'ensemble des acteurs ferroviaires, une consultation publique sur les conditions de réalisation des services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures.

Cette consultation a recueilli 22 contributions émanant de 8 entreprises ferroviaires ou de leurs associations représentatives, d'un gestionnaire d'infrastructures, de 4 régions, de 6 régulateurs ferroviaires européens, d'une association d'usagers, du Ministère chargé des transports et de la Commission européenne.

Sur cette base, l'Autorité a, dans sa décision du 27 février dernier, défini la procédure et les critères, tant quantitatifs que qualitatifs, qu'elle utilisera pour vérifier le caractère international du service de voyageurs et déterminer si l'équilibre d'une convention de service public est compromis.

Ce cadre fournira aux entreprises ferroviaires des indications suffisamment précises pour la préparation de leurs nouveaux services tout en assurant une marge de manœuvre pour tenir compte de la situation spécifique des territoires.

L'ARAF surprend par ses critères en ce qui concerne la clarification des positions qu'elle aura à prendre en compte pour analyser la concurrence émanant des entrants sur la partie des dessertes domestiques effectuées par des services ferroviaires internationaux. En effet, la notion de préservation de l'équilibre économique d'une convention de service public est ici introduite. Or en l'état actuel des services concernés sur le territoire national, les trains TER et TET en particuliers bénéficient de conventions permettant à la SNCF de facturer les kilomètres produits dans le haut de la fourchette européenne (Source FNAUT). Les comptes annuels de la SNCF font également état de deux particularités : SNCF Proximités dispose de progressions de résultats significatifs et TET est abondé de 320 M€ de subvention d'équilibre par l'Etat. Ces deux activités sont équilibrées par des allocations des collectivités, les recettes commerciales ne représentant qu'une partie très relative de l'activité. Dès lors, un service concurrent qui doit s'établir aux risques et périls de l'exploitant est nécessairement en situation défavorable quel que soit le scénario retenu et ne semble pas être en mesure de porter atteinte à un quelconque équilibre économique d'un service TER ou TET qui n'est pas accessible commercialement. La modicité de la part des recettes commerciales en particulier sur les TER est révélée par la volonté de Régions, dont Languedoc Roussillon, d'instaurer sur tout son territoire un billet à tarif unique à 1€. Il semble difficile d'apprécier les composantes d'un déséquilibre économique provoqué sur un service conventionné. Cette difficulté est encore amplifiée quand on intègre le fait que la SNCF voit ses matériels TER financés par les Régions et qu'une discussion s'installe pour savoir si un financement de l'Etat peut se mettre en place pour remplacer les matériels TET. En corolaire, il faut aussi noter que l'entretien du parc TER et TET fait intervenir exclusivement les ateliers SNCF et cette disposition est intégrée dans le périmètre contractuel protégé des transports intérieurs Français. Sur ce point, la concurrence semblerait déjà être intervenue pour s'assurer du prix du marché pour de telles prestations. **L'ARAF semble profondément désarmée.**

CHIFFRES D'AFFAIRES PAR BRANCHE AU 31 DÉCEMBRE 2012

EN M€

	2011	2012	Variation	Variation Périmètre et change constants
SNCF INFRA	5 295	5 497	+ 3,8%	+ 6,4%
SNCF PROXIMITÉS	12 324	12 836	+ 4,2%	+ 3,8% ⁽¹⁾
SNCF VOYAGES	7 279	7 503	+ 3,1%	+ 2,5%
SNCF GEODIS	9 427	9 515	+ 0,9%	- 1,6%
GARES & CONNEXIONS	1 166	969	- 17,0%	+ 1,6% ⁽²⁾

Intermodalite.com©Mars 2013

