

Délibération n°2014/021
Séance du 05 mars 2014

**SAISINE DE L'AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES
FERROVIAIRES**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) et notamment ses articles L.2134-2 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;
- VU** le document de référence des gares pour l'horaire de service 2015 ;
- VU** l'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires du 12 novembre 2013 relatif aux projets de document de référence des gares de voyageurs pour les horaires de service 2014 et 2015 ;
- VU** l'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires du 22 octobre 2013 relatif au coût d'immobilisation du capital employé pour l'établissement des redevances des prestations régulées dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2014 et 2015 ;
- VU** le rapport n°2014/021 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 5 février 2014 ;

CONSIDERANT que la segmentation actuelle des gares franciliennes qui ressort de l'arrêté du 9 juillet 2012 ne tient pas compte des spécificités de l'Île-de-France et conduit à une gouvernance des gares du segment A qui privilégie les investissements réalisés sur les grandes lignes, au détriment des voyageurs franciliens ; ainsi, des travaux sont réalisés sur les espaces grandes lignes de la gare de surface de Paris Nord, peu utilisés par les voyageurs régionaux, à l'inverse, Gares & Connexions conditionne la réalisation de travaux sur les espaces souterrains, utilisés exclusivement par les voyageurs régionaux, à l'obtention de financement directs du STIF ou de tiers ; que dès lors la segmentation des gares doit être revue pour que l'ensemble des gares ou parties de gares isolables utilisées exclusivement par les voyageurs franciliens relèvent du segment B ;

CONSIDERANT que les choix de répartition des charges entre activités régulées opérés par Gares & Connexions et RFF conduisent à faire supporter indument à l'activité Transilien des charges d'investissement et d'exploitation, qu'ainsi, Transilien se retrouve le principal financeurs d'investissements ou de services que les voyageurs régionaux n'utilisent peu ou pas ; que chaque activité doit supporter la quote-part des charges correspondant à l'utilisation réelle des services et investissements par les voyageurs relevant de cette activité ;

CONSIDERANT que le document de référence des gares n'offre aux autorités organisatrices et notamment au STIF, aucune garantie réelle de maîtrise des coûts d'exploitation et d'investissement dans les gares ; qu'il est nécessaire de mettre le document de référence des gares en conformité sur ce point avec le décret n°2012-70 ;

CONSIDERANT que le document de référence des gares ne contient pas l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs ;
mettre le document de référence des gares en conformité sur ce point avec le décret n°2012-70 ;

Accusé de réception en préfecture
07/12/2014 09:07:18 n°1403052014
Date de transmission : 06/03/2014
Date de réception préfecture : 06/03/2014

CONSIDERANT que le modèle économique mis en œuvre par Gares & Connexions sous-estime la part des charges imputées aux activités non-régulées, au détriment des activités régulées ; que les activités commerciales en gares doivent participer au financement des fonctions « transport » des gares et non l'inverse ;

CONSIDERANT que le principe même de l'application d'une rémunération du capital à des activités en situation de monopole, détenues par l'Etat et subventionnées par les collectivités territoriales n'est pas justifié ; que le taux retenu par Gares & Connexions (9,2%) est plus de deux fois supérieur au coût de la dette long terme de la SNCF et supérieur de 37 % à celui de RFF sans que cette différence soit justifiée ; qu'il serait donc justifié que le taux appliqué par Gares & Connexions soit abaissé au niveau de celui retenu par RFF ;

CONSIDERANT que le STIF n'a aucune garantie que la capacité d'autofinancement dégagée par Gares et Connexions et RFF sur les gares du segment A soit utilisée en totalité au profit du système de transport francilien et que dans ces conditions, le système mis en œuvre conduit à des subventions croisées au profit d'autres activités ; que les attentes légitimes des voyageurs franciliens justifient de consacrer l'ensemble de la capacité d'autofinancement dégagée par l'exploitation des gares franciliennes au financement des investissements en Ile de France ;

CONSIDERANT que le STIF, au travers de l'activité Transilien dont il couvre l'ensemble des coûts y compris ceux facturés par Gares & Connexions et RFF, est victime d'un traitement inéquitable et discriminatoire dans la tarification de l'accès aux gares du segment A et dans la mise en œuvre des investissements nécessaires aux voyageurs franciliens usagers de ces gares ; et qu'il convient d'y mettre un terme ;

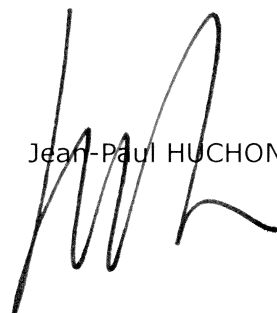
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'appuyer la démarche de la Directrice Générale d'engager une procédure de règlement de différend sur le document de référence des gares pour l'horaire de service 2015, auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

ARTICLE 2 : la présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON