

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2447)

Tombé

AMENDEMENT

N ° SPE271

présenté par

M. Saddier et Mme Duby-Muller

ARTICLE 2

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« II. – Toutefois, sur les liaisons inférieures ou égales à 200 km, qu'assure un service régulier de transport de personnes institué et organisé par une ou plusieurs autorités organisatrices de transport, le ou les autorités concernées peuvent interdire ou limiter les services mentionnés au I lorsqu'ils portent atteinte à l'équilibre économique d'une ligne ou d'un contrat de service public de transport.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi protège uniquement les services publics assurés sans correspondance sur les liaisons infrarégionales, lorsqu'un service de transport non urbain porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de ce service public. En l'état, ces dispositions apparaissent donc insuffisantes pour protéger correctement les services publics de transport.

Dans son avis sur le fonctionnement concurrentiel du marché du transport interrégional régulier par autocar du 27 février 2014, l'Autorité de la concurrence préconise de déterminer un seuil en deçà duquel le risque de substituabilité des modes routier et ferroviaire justifierait de pouvoir limiter ou interdire une nouvelle ligne commerciale. Au-delà de ce seuil, une entreprise de transport pourrait assurer un service de transport régulier non urbain de sa propre initiative. Afin de ne pas créer de barrière au marché de l'autocar et de sécuriser l'organisation des services conventionnés, ce seuil devrait être fixé à 200 km.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit qu'un service régulier non urbain par autocar peut être interdit ou limité s'il porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public.

D'une part, le projet de loi témoigne d'une certaine ambiguïté concernant l'atteinte au « service public ». En effet, au sein de cet article 2, il évoque aussi bien les « liaisons » que les « services » de transport. Ces différentes terminologies ne sont pas sans conséquences sur l'appréciation de l'atteinte aux services conventionnés. Ainsi, la seule référence aux contrats pourrait fortement limiter la prise en compte de l'atteinte à l'équilibre économique sur certaines liaisons.

Dans le même temps, les transports publics sont généralement organisés dans une logique de réseau et fonctionnent sur un principe de péréquation entre les lignes. Aussi, une nouvelle ligne

commerciale assurée sur un trajet économiquement rentable peut venir perturber l'équilibre économique d'autres liaisons, bénéficiant de la péréquation, en entraînant une diminution du trafic sur ce trajet. Le Parlement européen (dans le cadre de sa première lecture du 4^{ème} paquet ferroviaire le 26 février 2014) a d'ailleurs reconnu l'importance de la notion d'effets de réseau pour l'appréciation des obligations de service public et de leurs compensations dans les transports publics urbains et suburbains, pour lesquels une appréciation ligne par ligne n'est pas toujours appropriée.

Il est donc essentiel que, sur les liaisons inférieures ou égales à 200 km, l'impact de la création d'une nouvelle ligne commerciale soit analysée non seulement au regard de la ou des ligne(s) directement concernée(s), mais également de l'ensemble du contrat de service public portant sur ces lignes.

D'autre part, le projet de loi conditionne la protection d'un service public de transport à l'existence d'une « atteinte substantielle à l'équilibre économique ». Le caractère substantiel de l'atteinte limiterait de facto la protection des services publics. Or, l'équilibre économique est la pierre angulaire de toute relation contractuelle. C'est tout particulièrement le cas pour les contrats à moyen ou long terme ou pour les contrats de délégation de service public dans lesquels le délégataire assume une part importante des risques. Pour les transports ferroviaires internationaux de passagers, on ne parle d'ailleurs que d'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public, sans qualifier plus avant cette atteinte.

En outre, il est essentiel que la notion d'atteinte à l'équilibre économique du contrat fasse l'objet d'une définition précise, sur la base de critères non discriminatoires préalablement déterminés et adaptés au secteur.