

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD1982

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, M. Thiériot, M. Door, M. Cattin, M. Abad,
Mme Bonnard, M. Hetzel, M. Reda, M. de la Verpillière, M. Leclerc, Mme Bazin-Malgras,
Mme Anthoine, M. Bony, M. Cinieri, M. Masson, M. de Ganay, Mme Louwagie, M. Dive,
Mme Beauvais, M. Parigi, Mme Poletti, Mme Valérie Boyer et M. Brun

ARTICLE 38 BIS A

Rédiger ainsi l'article 38 bis A :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre II du titre VI du livre II de la première partie est complété par un article L. 1262-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1262-4. – Les missions de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propres au secteur des transports publics urbains guidés en Ile-de-France figurent à la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du présent code et celles propres au service interne de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens à l’article L. 2251-1-2 ».

2° Après la section 3 du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie du présent code, est insérée une section 3 *bis* ainsi rédigée :

« Section 3 *bis*

« Règlement des différends relatifs au réseau de transport public du Grand Paris

« Art. L. 1263-3-1. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, Ile de France Mobilités et tout exploitant désigné ou potentiellement candidat à une procédure de mise en concurrence mise en œuvre par Ile de France Mobilités peuvent saisir l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d’un différend dès lors qu’ils s’estiment victimes d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice résultant des modalités d’exécution par la Régie autonome des transports parisiens de l’activité précitée ou des conditions d’utilisation de cette infrastructure par l’exploitant

« La décision de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui peut être assortie d’astreintes, précise les conditions d’ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu’elle accorde. Elle prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence. Lorsque c’est nécessaire pour le règlement du différend, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les conditions d’utilisation de l’infrastructure par l’exploitant ou les modalités de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi.

« En cas d’atteinte grave et immédiate à l’utilisation du réseau ou à l’activité de gestionnaire d’infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens, l’Autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte à l’utilisation du réseau ou à l’activité de gestion technique de ce réseau par la Régie autonome des transports parisiens. »

3° Le chapitre IV du titre VI du livre II de la première partie est ainsi modifié :

a) L’article L. 1264-1 est ainsi modifié :

– Au premier alinéa, après le mot : « autoroutes », sont insérés les mots : « , des exploitants de service de transport public urbain guidé dans la région Île-de-France » ;

– Après le 4°, est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Les dispositions de la section 6 du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie et de l’article L. 2251-1-2 du présent code » ;

– Au sixième alinéa, la référence : « 4° » est remplacée par la référence : « 5° ».

b) L’article L. 1264-2 est ainsi modifié :

– Au 1°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « et des services réguliers de transport public urbain guidé dans la région Île-de-France » ;

– Au 2°, après les mots : « de la SNCF », sont insérés les mots : « , de la Régie autonome des transports parisiens, des exploitants de service de transport public urbain guidé dans la région Île-de-France » ;

– Au 3°, après le mot : « personnes », sont insérés les mots « , dans celui des services réguliers de transport public urbain guidé dans la région Île-de-France ».

– Au dernier alinéa, les références « , L. 2144-2 et L. 2251-1-2 » introduites par l’article 33 de la présente loi sont remplacées par les références « , L. 2144-2, L. 2142-16 et L. 2251-1-2 ».

4° L’article L. 1264-7 est ainsi modifié :

a) Au 1°, après les mots : « sections 2 et 3 », sont insérés les mots : « 3 bis » ;

b) Il est complété par un 10° ainsi rédigé :

« 10° le non-respect par la Régie autonome des transports parisiens des dispositions prévues dans le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 du code des transports. »

5° L'article L. 2142-3 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, la dixième phrase est ainsi rédigée :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain et du réseau express régional affectés au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. »

b) Les quatre dernières phrases du même alinéa sont supprimées.

c) Avant le second alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les activités correspondant aux services dont l'exécution se termine dans les conditions fixées au II de l'article L. 1241-6 du présent code sont comptablement séparées au plus tard cinq ans avant la date indiquée à ce même article. »

6° Le chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Régulation

« Art. L. 2142-16. – I. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure de la mise en œuvre au sein de la Régie autonome des transports parisiens de la comptabilité séparée prévue à l'article L. 2142-3. À cette fin, elle émet un avis conforme sur les règles d'imputation des postes d'actif et de passif et des charges et produits que la Régie autonome des transports parisiens applique pour établir les comptes séparés, le périmètre comptable tel que défini légalement et réglementairement de chacune des activités dont la séparation comptable est prévue à l'article L. 2142-3 et les principes déterminant les relations financières entre ces activités. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

« II. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s'assure également de la mise en place de comptes séparés pour l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I. Cet avis est rendu en se fondant sur le périmètre de cette activité tel que défini par le cadre législatif et réglementaire applicable.

« III. – L'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la RATP assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3 est incluse dans le périmètre comptable de cette dernière activité.

« IV. – L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s’assure également de la mise en place de comptes séparés pour l’activité de prévention telle que prévue à l’article L. 2251-1-2 en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I.

« V. – L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières s’assure également de la mise en place de comptes séparés pour chacun des services dont l’exécution se termine dans les conditions fixées au II de l’article L. 1241-6 du code des transports, en rendant un avis conforme dont le contenu est identique à celui mentionné au I, au plus tard cinq ans avant la date indiquée à ce même article.

« VI. – Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l’autre.

« Art. L. 2142-17. – I. – La Régie autonome des transports parisiens et Ile de France Mobilités soumettent pour avis de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières la fixation de la rémunération de l’activité de gestionnaire de l’infrastructure prévue à l’article L. 2142-3, y compris l’activité mentionnée au III de l’article L. 2142-16, à inscrire dans cette convention.

« L’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur cette rémunération, pour la période de ladite convention dans les 3 mois suivant la saisine conjointe. Cet avis conforme »tient compte notamment de la juste rémunération du capital, des charges d’investissement et d’exploitation et d’une trajectoire de productivité correspondant à celle d’un gestionnaire d’infrastructure efficace.

« Les modalités d’examen par l’Autorité des évolutions de cette rémunération dans le cadre d’éventuels avenants sont précisées par voie réglementaire.

« Lorsque l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis défavorable sur le projet de rémunération du gestionnaire de l’infrastructure, la Régie autonome des transports parisiens et Ile de France Mobilités sont tenues de lui soumettre une nouvelle proposition.

« En l’absence d’avis favorable de l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières trois mois avant l’entrée en vigueur de la convention pluriannuelle mentionnée au premier alinéa, celle-ci détermine le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle qu’Ile-de-France Mobilités alloue à la Régie après l’échéance de la convention pluriannuelle précédente. Ce montant provisoire tient compte du montant de rémunération versée lors de la dernière année de la convention pluriannuelle précédente. Cette contribution fait l’objet d’une régularisation à la suite de l’approbation de la rémunération définitive par l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Dans les conditions prévues au I, l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis conforme sur la fixation de la tarification des prestations réalisées par la Régie autonome des transports parisiens au titre de l’activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

« Art. L. 2142-18. – I. – La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris établi, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi et qui sont détenues par ses services. Ce plan précise la liste des informations concernées ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication

« Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« II. – Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations visées au I aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Régie autonome des transports parisiens ainsi qu'aux agents d'Ile de France Mobilités.

« III. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'informations mentionnées au I.

« Art. L. 2142-19. La Régie autonome des transports parisiens, au titre de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publie chaque année un document de référence qui décrit les dispositions prévues afin d'assurer un traitement non-discriminatoire des exploitants désignés par Ile-de-France Mobilités.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur ce document.

« Art. L 2142-20. Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de la présente section. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vient apporter certaines modifications aux dispositions adoptées en première lecture par le Sénat concernant la régulation de l'ARAFER sur les activités de la RATP (issues d'un amendement n° 1021 du Gouvernement déposé en séance publique).

Premièrement, l'amendement remplace l'« approbation » prévu au I de l'article L. 2142-16 du code des transports tel qu'adopté par le Sénat par un « avis conforme », dans la mesure où les II, IV et VI du même article font référence à l'avis conforme prévu au I et non à une approbation.

Deuxièmement, l'amendement proposé ajoute aux diverses séparations comptables que la RATP doit mettre en place celle portant sur les services visés au II de l'article L. 1241-6 du code des transports, à savoir les services réguliers de transport routier, par tramway et de transport guidé.

Il apparaît en effet nécessaire, dans le cadre de l'ouverture progressive à la concurrence des services précités, qu'Île-de-France Mobilités dispose d'une vision claire des comptes de la RATP sur chacune de ces activités.

Troisièmement, s'agissant de l'avis conforme de l'ARAFER sur la rémunération de la RATP par Île-de-France Mobilités, l'amendement prévoit que le régulateur doit être saisi conjointement par la RATP et Île-de-France Mobilités, et non plus seulement par la RATP.

Dans la mesure en effet où cette rémunération est le fruit d'une négociation entre la RATP et Île-de-France Mobilités, il est nécessaire que la saisine soit conjointe.

Par ailleurs, le délai de saisine de 6 mois avant l'adoption de la convention pluriannuelle a été supprimé, ce dernier apparaissant trop contraignant.

Les éléments que doit prendre en compte l'ARAFER pour rendre son avis conforme ont en outre été précisés (juste rémunération du capital, charges d'investissement et d'exploitation, trajectoire de productivité correspondant à celle d'un gestionnaire d'infrastructure efficace) pour plus de sécurité des acteurs, sans pour autant que cette liste ne soit exhaustive afin de conférer une marge de manœuvre au régulateur.

Enfin s'agissant de la rémunération de la RATP, la référence à la prise en compte de la formule d'indexation en cas de fixation provisoire de la rémunération a été supprimée.

Quatrièmement, il est précisé que les agents d'Île-de-France Mobilités, en sus des fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la RATP, peuvent également être destinataires des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou techniques relatives à la gestion technique du réseau du Grand Paris qui doivent faire l'objet d'un plan de gestion au regard des impacts de leur divulgation.

En tant qu'autorité organisatrice, il est en effet nécessaire qu'Île-de-France Mobilités, et donc ses agents, puissent avoir accès à ces informations.

Cinquièmement, est substitué à l'avis conforme de l'ARAFER sur le document de référence élaboré par la RATP un avis motivé. En effet, en ce que ce document vise à préciser les principes et modalités d'exercice de ses missions que la RATP s'impose, l'ARAFER ne saurait émettre un avis conforme sur des pratiques qui seraient alors « figées » alors même qu'elles ont vocation à être adaptées en fonction des évolutions des comportements constatés.

Sixièmement et pour terminer, le présent amendement prévoit qu'en sus de la RATP et des exploitants de réseau, Île-de-France Mobilités peut également saisir l'ARAFER d'un différend relatif à la gestion ou l'utilisation du réseau de transport du Grand Paris.

Il apparaît en effet nécessaire qu'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, soit habilitée à saisir l'ARAFER d'un différend survenant dans ce cadre.

Enfin, l'amendement introduit quelques modifications de forme visant à préciser et harmoniser la rédaction retenue en première lecture par le Sénat.