

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Adopté

AMENDEMENT

N° CD164

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:

I. – L'article L. 2121-12 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-12.* – Les entreprises ferroviaires peuvent assurer librement des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, sous réserve des dispositions prévues aux articles L. 2122-9 et L. 2133-1.

« Lorsqu'un candidat au sens de l'article L. 2122-11 a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un nouveau service de transport de voyageurs, il le notifie aux gestionnaires de l'infrastructure concernés et à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dans des conditions fixées par voie réglementaire. »

II. – Le I de l'article L. 2122-9 du même code est ainsi modifié :

1° Les mots : « autorisées à exploiter des services de transport » sont supprimés et les mots : « sans discrimination » sont remplacés par les mots : « non discriminatoires » ;

2° Il est ajoutée une phrase ainsi rédigée :

« Ce droit d'accès peut être limité ou interdit, dans les conditions définies par l'article L. 2133-1. »

III. – L'article L. 2133-1 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2133-1.* – Sur saisine de l'autorité ou d'une des autorités organisatrices qui ont attribué le contrat de service public, de l'État, du ou des gestionnaires d'infrastructure ou de l'entreprise chargée de l'exécution du contrat de service public concernés, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut limiter ou interdire le droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée sur le réseau ferroviaire, lorsque l'équilibre économique d'un ou plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif est susceptible d'être compromis par ledit droit d'accès.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie et se prononce dans des conditions et des délais fixés par voie règlementaire, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis. Lorsque le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle précise, en complément de sa décision, les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

« Les décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État. »

IV. – Le présent article s'applique à partir du 1^{er} janvier 2019 en tant qu'il concerne les demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs en vue de leur exploitation à compter du 12 décembre 2020.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La nouvelle rédaction de l'article L. 2121-12 du code des transports vise à traduire l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire aux services intérieurs de voyageurs, conformément aux dispositions issues du quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. A compter du 12 décembre 2020, les services librement organisés ne se limiteront plus aux services de transports internationaux de voyageurs mais engloberont également les services intérieurs de transport de voyageurs non couverts par des contrats de service public. L'alinéa 2 prévoit une procédure de notification de la demande de sillon aux gestionnaires d'infrastructure ainsi qu'à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Pour ne pas compromettre les services publics en place, le présent amendement introduit, dans une rédaction modifiée des articles L. 2122-9 et L. 2133-1 du code des transports, une procédure spécifique, qui permet à l'ARAFER de limiter voire d'interdire, le cas échéant, un nouveau service librement organisé.

L'article L. 2122-9 modifié a pour objet de transposer les articles 10.2, 11.1 de la directive 2012/34 modifiée par la directive 2016/2370 du 14 décembre 2016. Il prévoit ainsi un droit d'accès équitable, transparent et non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires de manière à prendre en compte l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire. Comme indiqué précédemment, il introduit par ailleurs le principe de la limitation du service, voire de son interdiction, en vue de préserver l'équilibre économique des contrats de services publics.

L'article L. 2133-1 modifié a pour objet de transposer les articles 11 et 11 bis de la directive 2012/34 modifiée par la directive 2016/2370 du 14 décembre 2016. Il pose le principe selon lequel la constatation d'un risque d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public peut permettre à l'ARAFER de limiter ou d'interdire le droit d'accès aux infrastructures aux nouveaux services.

Enfin, la possibilité pour les entreprises ferroviaires d'exploiter des dessertes intérieures à compter du 12 décembre 2020 nécessite que les entreprises soient en mesure d'engager la procédure d'accès au réseau, notamment les notifications des nouveaux services et les demandes de capacités, dès le 1^{er} janvier 2019. Le présent amendement prévoit par conséquent, d'une part, les conditions d'entrée en vigueur en décembre 2020 des dispositions du code des transports étendant le droit d'accès au réseau ferroviaire national et, d'autre part, un régime transitoire consistant à rendre applicable les

nouvelles règles d'accès au réseau ferroviaire dès le 1er janvier 2019 pour les seuls services qui seront exploités à compter de l'horaire de service 2021.