

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 164

présenté par

M. Bouillon, M. Garot, M. Le Foll, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Batho, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Pupponi, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 6

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. – Le Gouvernement remet au Parlement, dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, un rapport sur l'opportunité d'étendre les pouvoirs de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières au secteur du transport aérien. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif d'étendre les pouvoirs de l'ARAFER au secteur du transport aérien, comme l'a récemment proposé son actuel Président, afin d'assurer une concurrence équitable entre les différents modes de transport et entre les différentes compagnies aériennes, notamment dans l'accès aux infrastructures aéroportuaires.

Créée en 2009, l'autorité de régulation (ARAF) ne se consacrait à l'origine qu'aux seules activités ferroviaires : veiller au respect de la concurrence ferroviaire notamment entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau, contrôler la trajectoire financière de SNCF Réseau, réguler le transport ferroviaire international de voyageur. Son périmètre s'est étendu au 2015 au secteur routier, devenant ainsi l'ARAFER. Elle est dorénavant chargée de réguler les services librement organisés de transport de voyageurs par autocar et de contrôler les concessions autoroutières. L'ARAFER a donc une expérience d'extension de son domaine de compétence.

Avec la multiplication des LGV en France, le mode ferré est devenu concurrent du mode aérien pour les trajets de longue distance. Par de multiples aspects, tels que la vitesse, le prix et la distance, mais également la dépendance à une infrastructure d'accueil des voyageurs financées par des redevances d'usage, ces deux modes se ressemblent. Pour des raisons de neutralité concurrentielle, il apparaît pertinent de réunir le contrôle de tous les grands modes de transport de voyageurs dans un seul et unique grand régulateur multimodal.

Dans un contexte de privatisation des aéroports, il apparaît nécessaire de faire évoluer la régulation des aéroports. Créée en juillet 2016, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) fait déjà l'objet d'une plainte au niveau européen du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (Scara), suite à une forte hausse des redevances aéroportuaires. Cet amendement demande au Gouvernement un rapport sur la pertinence de regrouper la régulation de tous les secteurs de transport au sein de l'ARAFER.