

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 avril 2018

## NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 187

présenté par  
M. Jolivet

-----

**ARTICLE 1ER BIS**

I. – À la première phrase de l’alinéa 3, supprimer les mots :

« les principes d’évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle » ;

II. – En conséquence, compléter l’alinéa 5 par la phrase suivante :

« Lorsque sur un réseau actuellement exploité avec des trains à grande vitesse, le trafic et les recettes sur certaines portions du réseau ne couvrent pas les coûts des péages, et que sur d’autres segments, les conditions de marché amènent les opérateurs à réaliser des marges significatives, le péage est augmenté sur ces derniers segments et diminué sur les premiers, de façon à rendre l’ensemble des trafics économiquement viables pour un opérateur.

III. – En conséquence, compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« Lorsqu’un opérateur demande à ouvrir un service, et que les dispositifs d’adaptation des péages prévus au 2° du présent article s’avèrent insuffisants pour assurer le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d’aménagement du territoire, l’État, en tant qu’autorité organisatrice, ou une autre autorité organisatrice de mobilités, si la question ne relève que de son territoire, soumet l’autorisation d’exploiter au demandeur à la condition qu’il exploite des portions de réseau relevant d’une logique d’aménagement du territoire, dans des proportions similaires à celles exercées par le ou les autres opérateurs, de façon à assurer à la fois une concurrence équitable, et le maintien et le développement de dessertes concourant à l’aménagement du territoire.

« L’État, ou une autre autorité organisatrice de mobilités, peut faire conduire des études socio-économiques indépendantes pour éclairer les décisions mentionnées au présent article. »

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

L'ouverture à la concurrence de services ferroviaires non conventionnés sur le mode du libre accès (concurrence sur le marché), prévue essentiellement pour les liaisons à grande vitesse, fait peser un risque de déstabilisation et de réduction de l'offre de services TGV sur les territoires.

La mesure de la rentabilité relative des différentes liaisons ferroviaires est complexe par manque de données publiques. Toutefois, il est manifeste que cette rentabilité est extrêmement contrastée, particulièrement entre les liaisons principales entre métropoles d'une part (notamment entre Paris et les grandes métropoles régionales), et les liaisons desservant des villes moyennes d'autre part.

De fait, la SNCF exploite certaines liaisons en TGV dans le cadre d'une mission de service public implicite. C'est en particulier les cas de la desserte de prolongement de lignes grandes vitesse, la desserte de certaines gares. Une péréquation est opérée par l'opérateur historique entre des liaisons à rentabilité relativement élevée et des liaisons déficitaires, dont l'exploitation découle, de fait, de décisions publiques à visée d'aménagement du territoire.

Afin d'éviter que cet équilibre ne soit rompu, générant une concentration de l'offre de TGV en « open acces » sur les segments rentables, laissant à la charge de la collectivité la couverture financière de cette perte différentielle, et faisant courir le risque d'abandon ou de dégradation de certaines liaisons ferroviaires, l'application de tarifs de redevances modulés par le gestionnaire d'infrastructure apparaît nécessaire, mais insuffisante.

La mise en œuvre de redevances modulées peut permettre de modifier les données d'équilibre économique de certaines liaisons, de telle sorte qu'elles deviennent attractives et puissent être exploitées par de nouveaux opérateurs dans le libre cadre du marché, et/ou qu'elles puissent continuer à être opérées par l'exploitant historique dans des conditions économiques satisfaisantes.

Cette application de tarifs de redevances différenciés ne saurait toutefois être suffisante pour une part importante des dessertes dont la rentabilité économique commerciale apparaît plus éloignée. La solution proposée dans la rédaction actuelle du projet de loi, de recourir à un conventionnement avec l'état ou les régions sur ces dessertes, va générer des besoins de financement public complémentaires importants. Or le système actuel de péréquation donne satisfaction et laisse l'offre TGV en bonne situation compétitive comparé aux autres modes.

Aussi est-il nécessaire de prévoir que les autorités organisatrices de mobilités, et particulièrement l'État, puissent étudier et le cas échéant, formaliser et mettre en œuvre des obligations de service public en lien avec la possibilité donnée à un opérateur d'exploiter une liaison TGV sur un réseau donné.

Ainsi, les modalités d'attribution des sillons devront être adaptées afin que les affectations puissent être subordonnées à la prise d'engagements de service par l'opérateur, sans que cela ne fasse l'objet d'une quelconque exclusivité sur l'exploitation d'une liaison ou d'un réseau par l'opérateur concerné.

Cette attribution de sillons sous conditions de service, en liant par exemple la desserte d'une métropole à l'obligation d'opérer un certain nombre de liaisons quotidiennes vers des villes voisines de taille moins importantes, situées sur le même réseau, est de nature à permettre le maintien des

équilibres territoriaux et économiques tout en laissant l'opportunité d'effets d'amélioration du service rendu liés à l'introduction de la concurrence entre opérateurs et en respectant le cadre fixé par l'Union Européenne.