

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 21

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme DUBY-MULLER, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 2 TER

Substituer à l'alinéa 9 les deux alinéas suivants :

« c) Après le 2°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsqu'une région conventionne avec une entreprise de transport proposant des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés sur son territoire, afin de permettre l'accès de ses abonnés régionaux à bord de ces services ou un prolongement ou le maintien d'une desserte, et que cette entreprise est la seule à proposer un service librement organisé sur les dessertes pertinentes, l'Autorité de la concurrence émet un avis public sur le projet de contrat pour vérifier l'équilibre dans le pouvoir de négociation des cocontractants. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

De nombreuses Régions ont aujourd'hui choisi de conventionner avec SNCF Mobilités pour la desserte TGV dans leur territoire.

Il s'agit parfois d'un accord global sur le schéma de desserte TGV d'un territoire (comme en Bretagne et dans une moindre mesure, dans les Hauts-de-France) ou de versement de subventions « à l'arrêt » pour s'assurer la desserte TGV dans certaines gares. Pour reprendre les termes de l'exposé des motifs du gouvernement dans son amendement CD166, il s'agit de mettre en place des « conventionnements supplétifs » pour assurer la pérennité du modèle actuel de desserte du TGV.

Il peut également s'agir d'autoriser les abonnés TER à emprunter certains TGV sur des dessertes au sein de la Région comme en Pays de la Loire, en Occitanie ou Grand Est. De façon similaire, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a récemment passé une convention avec Thello pour permettre à ses abonnés TER d'emprunter les trains Thello entre Nice et Vintimille.

Une desserte TGV (ou de tout autre service librement organisé (SLO) comme les Intercités 100 % Eco) bien articulée avec l'offre TER permet de proposer aux abonnés régionaux une desserte rapide et confortable entre les grands pôles d'une même région. Pour ce type de desserte, il peut y avoir complémentarité de l'offre entre TER et TGV/SLO. Plutôt que d'organiser une offre TER redondante à l'offre TGV/SLO existante (au moins à certaines heures), il peut être intéressant de proposer aux abonnés régionaux de monter à bord des TGV/SLO.

Une telle organisation de l'offre de service a un double avantage :

- Permettre à la Région de programmer moins de TER, en utilisant les capacités disponibles en TGV/SLO (les sièges vacants).
- Permettre à la SNCF de s'assurer un meilleur remplissage de ses TGV, notamment pour la desserte en dehors des LGV/SLO.

Cependant, les Régions rencontrent des difficultés dans leurs négociations avec la SNCF Mobilités sur ces conventions : les conditions financières proposées par l'opérateur sont sans commune mesure avec le coût effectivement associé à ces voyageurs supplémentaires/ à ces arrêts supplémentaires. La SNCF, seule entreprise présente sur le marché, connaissant la forte appétence des voyageurs pour ce type d'offres, utilise sa position dominante pour imposer des conditions léonines aux Régions.

On se trouve dans le cas classique d'un mauvais fonctionnement de marché, tel que défini dans l'alinéa 2 de l'article L. 410-2 du Code de commerce. Cet article précise, après avoir posé le principe général de liberté des prix, les cas dans lesquels l'État peut intervenir sur un marché fonctionnant mal notamment du fait de l'existence d'un monopole.

« Sauf dans les cas où la loi en dispose autrement, les prix des biens, produits et services relevant antérieurement au 1^{er} janvier 1987 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 sont librement déterminés par le jeu de la concurrence.

Toutefois, dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'État peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence. »

Dans le cas d'un conventionnement entre une Région et une entreprise en situation de monopole sur un SLO, plutôt qu'une régulation centrale des prix par l'État telle que prévue par l'article L. 410-2 du Code du commerce, un dispositif plus léger pourrait être adopté : la publication par l'Autorité de la concurrence d'un avis sur les conditions proposées par l'entreprise en monopole, afin de s'assurer qu'il n'y a pas abus de position dominante. Cet avis pourrait servir à assainir le dialogue entre les Régions et l'entreprise et si nécessaire à étayer les arguments des parties en cas de contentieux au titre d'article 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.