

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 1975

présenté par

M. Simian, Mme Lardet, M. Blanchet, M. Anato, M. Dombreval et Mme Amadou

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8 BIS, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 5431-2 du code des transports, il est inséré un article L. 5431-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5431-2-1.* – La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L. 5431-1 qui assume, soit en régie, soit par voie de concession ou de marché public, la continuité territoriale d'une île avec le continent peut, en alternative à la fixation des obligations de service public visées à l'article L. 5431-2, exiger le versement d'une contribution des entreprises qui interviennent vers la même destination sans participer aux obligations de service public qu'impose cette continuité territoriale ou en n'y participant, pour l'essentiel de leur activité, que lors des périodes d'exploitation économiquement lucratives.

« Le montant de la contribution mentionnée au premier alinéa du présent article est fixé en fonction du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises débitrices pendant les seules périodes d'exploitation au cours desquelles la fréquentation de la desserte permet de l'assurer dans des conditions économiquement viables.

« Les modalités de détermination des périodes d'exploitation mentionnées au deuxième alinéa du présent article, ainsi que le taux minimum et le taux maximum de la part du chiffre d'affaires susceptible d'être exigée par la collectivité territoriale organisatrice qui met en place la contribution visée au premier alinéa du même article, sont déterminées par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à réguler, et mieux protéger les dessertes de services publics vers les îles françaises. En effet les AOM, organisent le transport de biens et de personnes, vers les îles, moyennant des investissements importants pour le bon fonctionnement du service sur l'ensemble de

l'année. Ces services sont mis en place pour palier à l'absence d'opérateurs privés à l'année, or des opérateurs privés viennent uniquement sur la période estivale, mettant à mal l'équilibre économique des services publics concernés. Ainsi afin de lutter contre la concurrence déloyale il est proposé que L'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation d'un service public régulier de transport maritime ou fluvial, puisse imposer à tout armateur l'exploitation d'une liaison dont la desserte fait l'objet d'un contrat de service public qui prévoit que le service public fonctionne pendant toute l'année, d'exploiter cette liaison pendant toute l'année.

Le chapitre 1^{er} du titre III (Dispositions particulières relatives à certains transports maritimes) du livre IV (Le transport maritime) de la Vème partie (Transport et navigation maritimes) du code des transports traite de la desserte des îles. Il prévoit notamment à l'article L. 5431-1 que « La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Elle peut conclure une convention à durée déterminée avec des entreprises publiques ou privées pour assurer l'exercice de cette compétence. »

L'article L. 5431-2 prévoit que la collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L5431-1 précité « peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles ».

En pratique, la mise en place de ces obligations de service public n'est pas simple notamment quand la collectivité territoriale organisatrice assume de longue date seule, soit en régie, soit par voie de concession ou de marché public, la continuité territoriale d'une île avec le continent et par-là l'ensemble des obligations de service public qui en découlent. Ces collectivités territoriales organisatrices et/ou leurs concessionnaires ou prestataires sont, par ailleurs, confrontées à l'activité d'entreprises de transport maritime qui n'interviennent sur les mêmes destinations que, ou quasiment que, pendant les périodes de forte fréquentation, par essence lucratives dès lors que le nombre de passagers suffit à amortir le coût de fonctionnement. Ce faisant, elles prélèvent une part substantielle des recettes susceptibles d'être dégagées au titre de la desserte de la destination et à même de financer, en tout ou partie, le coût du fonctionnement du service pendant toute l'année et notamment au cours des périodes pendant lesquelles la fréquentation ne permet pas d'assumer cette desserte dans des conditions économiquement viables.

Sans remettre en cause la légitimité de ces initiatives privées, il paraît nécessaire comme alternative à la fixation d'obligations de service public prévue à l'article L5431-2 du Code des transports, de prévoir la possibilité de mettre à la charge de ces entreprises privées une contribution à titre de participation à la continuité de la desserte des destinations concernées. A cet égard, il ne sera pas perdu de vue que l'attractivité des destinations en période économiquement viable est garantie, notamment, par le fait que ces destinations bénéficient d'une desserte permanente que ces entreprises n'assument pas et dont elle tire, indirectement, profit.

Ce faisant et dans la même logique que celle fixée à l'article L5434-2 du code des transports, l'ensemble des entreprises participera, de façon non discriminatoire, à la prise en charge des obligations de service public.