

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 728

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Abad, M. Door, M. Hetzel, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Bony, M. Leclerc, M. de la Verpillière, M. Cinieri, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Menuel, Mme Genevard, M. Vialay, M. Boucard, Mme Poletti, M. Perrut et Mme Dalloz

ARTICLE 11

Après le mot :

« lorsque »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 28 :

« les gestionnaires de ces services ont décidé de fournir un accès à leur service numérique de vente à un service numérique multimodal ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si les principes judiciaires prévues par l'article L. 1115-8 et L. 1115-8-1 doivent s'appliquer à la distribution des services conventionnés, il est tout autant nécessaire que les services librement organisés (SLO) soient également encadrés. Ces services sont en effet aussi utilisés pour la mobilité du quotidien, qui ne concerne pas que les trajets de moins de 100km ou intrarégionaux. De la même façon que l'article 9 couvre l'ouverture des horaires de tous les SLO, il convient mettre en cohérence le champ de cet article 11 afin qu'il couvre de manière identique l'ensemble des SLO. C'est l'objet de l'amendement ici proposé.

Afin de respecter le principe de la liberté d'entreprendre, la mesure ne vient pas contraindre les opérateurs à donner un accès de droit à leurs services numériques de vente, mais simplement à l'encadrer lorsqu'ils décident d'accorder un tel accès à des services numériques de vente ou de réservation non verticalement intégrés. Il est proposé que cet accès soit réalisé dans des conditions techniques, commerciales et financières raisonnables, proportionnées et non discriminatoires.

Par ailleurs, en vue de l'ouverture à la concurrence, il est impératif que des mêmes règles s'imposent à toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national afin de ne pas faire peser de contraintes exclusivement sur l'acteur historique, seul opérateur lié par les décisions de l'autorité de la concurrence, de par sa position monopolistique aujourd'hui et dominante demain. Si l'on reste dans le seul cadre de cette décision, aucune des obligations prévues par l'autorité n'incomberait aux nouveaux entrants sur le marché des services librement organisés, créant ainsi une asymétrie de réglementation pénalisant l'acteur historique. Oui.sncf n'aurait, par exemple, aucune garantie d'être traité de manière non discriminatoire par rapport à la filiale de distribution intégrée du nouvel entrant, pour la vente des titres de ce dernier.

Du point de vue du voyageur, il est important d'assurer un principe de non-discrimination entre les différents canaux de vente (via les filiales des entreprises ferroviaires intégrées ou via par exemple les services numériques multimodaux indépendants) de manière à ce que les voyageurs puissent avoir un accès facilité à l'intégralité de l'offre, en toute transparence. Cela implique que des mêmes règles s'appliquent à la distribution de tous les billets, sans considération du type de service concerné (conventionné ou librement organisé), différence invisible et incompréhensible pour le client.

En effet, un nombre important de trajets nécessite une connexion entre une partie locale du trajet, conventionnée, et une partie liée à la longue distance, dépendant de services librement organisés. La multiplicité des réglementations pour un même trajet crée une complexité inutile qui constituera in fine une barrière au recours au mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement (tout trajet national ou européen en avion polluant quarante fois plus que le TGV). De plus, de très nombreux trajets du quotidien sont réalisés sur des lignes en SLO. Cela concerne notamment les voyageurs qui réalisent des trajets de moyenne durée (environ une heure) pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail en utilisant pour cela une ligne TGV ou Intercités.

Il convient par ailleurs de voir que plusieurs de nos voisins ont adopté cette même démarche, comme vient de le faire récemment la Suisse ou la Norvège. Si cette solution est essentielle pour le secteur ferroviaire, elle est aussi importante pour le transport routier (« Cars Macron ») qui profitera utilement d'une telle mesure et du développement de la multimodalité qu'elle va entraîner.

Enfin, l'ouverture de l'article 11 aux SLO n'entraînera ni désintermédiation ni risque de voir se développer un acteur hégémonique de la distribution, en situation de dicter ses conditions à tous les acteurs. Au contraire, permettre la multiplication des acteurs indépendants de la distribution est la meilleure façon de se prémunir contre ce risque. De plus, les fortes garanties apportées par l'article L. 1115-8. et son contrôle par l'ARAFER permettent d'apporter toutes les garanties en la matière.