

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 septembre 2009

ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES - (n° 1788)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 21

présenté par
MM. de Courson et Gonnot

ARTICLE PREMIER

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« III. – Le troisième alinéa de l'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété par les mots :

« à l'exception d'un ou plusieurs services d'intérêt régional ou interrégional, dont la région, en application de l'article 21-1 de la présente loi, décide de confier l'exploitation à un autre opérateur désigné par elle ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La nouvelle réglementation européenne conduit, à court ou moyen terme, à la mise en concurrence de l'exploitation des services de transport de voyageurs.

La région est, en application de l'article 21-1 de la LOTI compétente pour l'organisation de ces services.

Toutefois, l'article 18 de cette même loi maintient une situation de monopole au profit de la SNCF pour l'exploitation de ces services, ce qui est contradictoire, puisque la compétence d'organisation des régions est limitée par l'obligation faite à celles-ci de s'adresser à la SNCF pour l'exploitation de tout le service.

La SNCF est d'ailleurs subventionnée par les régions sur une base contractuelle.

L'amendement prévoit simplement, pour les seuls services d'intérêt régional ou interrégional, une possibilité pour celles des régions qui le souhaitent, de choisir l'opérateur, pour les services qu'elle souhaite.

Cette ouverture à la concurrence pourrait avoir à terme un intérêt bénéfique pour les dessertes, pour les tarifs payés par les voyageurs, et, si de ce fait, les compensations pour sujétions de service public diminuent, pour les finances des régions.

Rendue à terme inéluctable par le règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, cette ouverture à la concurrence met fin sans délai, si la région le souhaite, au monopole absolu de la SNCF au niveau régional.

Les règles de recevabilité financière imposent un gage pour la perte de recettes de la SNCF, fût elle éventuelle. Il s'agit, en respectant les règles d'affectation, d'une taxe additionnelle aux tarifs des péages autoroutiers.