

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2447)

Tombé

AMENDEMENT

N ° SPE1268

présenté par

M. Giraud et M. Tourret, rapporteur thématique

ARTICLE 2

Substituer aux alinéas 9 à 12 les neuf alinéas suivants :

« Art. L. 3111 – 18 – 1. Les entreprises de transport public routier de personnes qui souhaitent assurer des services réguliers mentionnés au I de l'article L. 3111-17, notifient leur décision à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Lorsque ces services sont assurés sur des liaisons inférieures ou égales à 200 km, l'Autorité de régulation informe les autorités organisatrices de transport concernées. Les autorités organisatrices transmettront à leur tour l'information aux entreprises de transport qui exploitent le service public à l'équilibre économique duquel une atteinte est susceptible d'être portée.

Les entreprises de transport public de personnes ou les autorités organisatrices de transport concernées peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières afin qu'elle se prononce sur les conditions dans lesquelles des services réguliers non urbains mentionnés au I de l'article L. 3111-17 peuvent être assurés sur les liaisons mentionnées au II de ce même article. L'autorité peut également s'autosaisir.

« La saisine doit être introduite dans un délai d'un mois. Elle précise notamment les services publics à l'équilibre économique desquels une atteinte est susceptible d'être portée. Elle est rendue publique.

« Art. L. 3111 – 18 – 2. Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est saisie d'une demande au sens de l'article L. 3111 – 18 – 1 alinéa 3, elle étudie l'impact du service régulier sur la ligne ou le contrat de service public de transport en fonction de plusieurs éléments, en particulier économiques et environnementaux.

« Lorsqu'elle estime qu'il est nécessaire de limiter les services assurés sur une liaison mentionnée au II de l'article L. 3111-17, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières propose à l'autorité organisatrice la mise en place à cet effet de règles objectives, transparentes et non discriminatoires.

« Elle transmet des propositions à la ou les autorités organisatrices concernées dans un délai de trois mois. Ses propositions sont motivées et rendues publiques dans des conditions fixées par décret.

« Art. L. 3111 – 18 – 3. La ou les autorités organisatrices de transports notifient leurs décisions à l'entreprise de transport dans un délai d'un mois à compter de la réception des propositions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi pour la Croissance et l'activité prévoit qu'un service régulier non urbain par autocar peut être interdit ou limité s'il porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public. Il convient de préciser que seuls les services réguliers non urbains relevant d'une initiative privée peuvent être limités ou interdits.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit la possibilité pour une autorité organisatrice de transport de limiter ou d'interdire la mise en place d'un service de transport non urbain, après avis conforme de l'autorité de régulation. Le texte ne précise pas davantage le dispositif. Or il est essentiel qu'une entreprise qui souhaite exploiter une ligne de transport non urbain soit assurée de pouvoir mener son activité à son terme, comme il est essentiel qu'une entreprise en charge d'un service public de transport puisse continuer à assurer la mission qui lui a été confiée.

Afin de favoriser le développement des services non urbain librement organisés et de garantir le bon fonctionnement des services publics de transport, routier ou ferroviaire, il est indispensable de mettre en place un système déclaratif auprès de l'autorité de régulation.

Pour garantir la transparence et la sécurité du dispositif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs qui pourraient être impactés par la création d'une nouvelle ligne d'autocar soit tenus informés. Ainsi, pour les services organisés sur des liaisons d'une longueur inférieure ou égale à 200 km, l'Autorité de régulation devrait immédiatement informer la ou les autorités organisatrices concernées, qui auraient alors la possibilité de la saisir dans un délai raisonnable en cas de désaccord.

Si la ou les autorités organisatrices estiment que le nouveau service commercial par autocar ne devrait pas impacter ses (ou leurs) services publics ou en l'absence de réaction dans le délai imparti, l'entreprise de transport pourrait engager son activité.

Si la ou les autorités organisatrices estiment en revanche que le nouveau service commercial par autocar devrait impacter ses (ou leurs) services conventionnés, alors elle (s) devrai(en)t saisir le régulateur qui disposerait de trois mois pour rendre son avis. La ou les autorités organisatrices disposeraient d'un délai d'un mois à compter de la notification de l'avis pour informer l'entreprise de transport de sa décision.

Il est également essentiel de prévoir l'obligation pour les autorités organisatrices d'informer rapidement le ou les entreprises de transport qui exploite(nt) le(s) service(s) public(s) susceptible(s) d'être concurrencé(s). En effet, en cas d'impact sur le service de transport conventionné,

l'entreprise exploitant ce service pourrait supporter au moins en partie la baisse des recettes. En outre, l'entreprise de transport peut disposer de données nécessaires à l'Autorité de régulation pour la réalisation de son analyse économique.

De plus, il est indiqué dans le projet de loi que seules les entreprises de transport routier peuvent saisir l'ARAFER. Il est au contraire fondamental d'ouvrir cette saisine à toute entreprise titulaire d'un contrat conventionné susceptible d'être impacté par la nouvelle ligne régulière de transport non urbain. Toutes les entreprises ferroviaires doivent ainsi pouvoir saisir l'ARAFER pour étudier l'impact d'une nouvelle ligne commerciale sur leurs services de transport conventionnés.

Enfin, compte tenu des impacts des transports sur l'environnement, notamment sur les émissions de CO₂, l'ARAFER devrait pouvoir appuyer sa décision sur une analyse des impacts environnementaux

Les modalités d'application du dispositif pourraient être précisées dans un décret en Conseil d'État.