

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 318 (Rect)

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE 6

Substituer à l'alinéa 3 les cinq alinéas suivants :

« II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, et dans un délai de neuf mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi pour :

« 1° Modifier les modalités, les critères et la procédure de fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, en prévoyant le cas échéant leur pluri-annualité ;

« 2° Mieux coordonner l'élaboration et la révision du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports avec la procédure de fixation de ces redevances ;

« 3° Définir les modalités d'association et de consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières lors de l'élaboration et de la révision de ce contrat et lors de la fixation des redevances ainsi que les règles et critères que l'autorité prend en compte pour émettre un avis conforme sur la fixation de ces redevances ;

« 4° Prévoir la tarification applicable dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas pu obtenir d'avis favorable de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sur tout ou partie de ses propositions ou lever les réserves dont cet avis est assorti. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'avis conforme de l'ARAFER sur les tarifs présente un certain nombre de vertus pour le système (incitations pour le gestionnaire d'infrastructures à présenter une tarification conforme aux

principes européens, sécurisation juridique des tarifications et visibilité pour l'ensemble des acteurs).

Cependant le droit actuel n'est pas suffisamment clair sur les paramètres et les contraintes que l'ARAFER doit prendre en compte, ce qui a par le passé posé plusieurs difficultés. En effet, plusieurs acteurs intervenant sur la tarification de l'infrastructure ont des objectifs différents et légitimes qu'il convient de mieux faire dialoguer entre eux :

L'État, qui fixe le cadre de la tarification (art. 29 de la directive), doit être maître des choix sur les moyens consacrés aux différents modes de transport, dans un contexte contraint en matière de dépenses publiques. La puissance publique doit par ailleurs pouvoir faire le choix de maintenir certaines dessertes d'aménagement du territoire peu rentables, et, pour cela, avoir recours à des péages ferroviaires plus élevés sur les lignes rentables ; SNCF Réseau, qui détermine une tarification dans ce cadre (art. 29 de la directive), doit pouvoir maximiser ses recettes dans la limite de ce qui est supportable par le marché ; L'ARAFER s'assure de la conformité de la tarification au cadre fixé par l'État et aux principes de la directive (art. 56.6 de la directive), notamment veille à leur caractère non discriminatoire. Elle se concentre sur l'analyse de la conformité aux principes de tarification européens et l'analyse de la soutenabilité des péages.

L'objectif est donc de clarifier le rôle de chaque acteur et le cadre de fixation des péages, afin de répondre aux besoins de mobilités des français. A ce titre, il convient notamment d'inscrire la tarification dans une perspective pluriannuelle qui permet de donner à chaque acteur, et notamment à SNCF Réseau et aux entreprises ferroviaires, la visibilité nécessaire à la construction de leur stratégie. C'est pour cela notamment qu'il est indispensable de coordonner les perspectives de moyen terme contenues dans le contrat État – SNCF Réseau avec la fixation annuelle des redevances par SNCF Réseau, ainsi que d'associer plus largement qu'aujourd'hui l'ARAFER à la construction de ces équilibres de moyen terme pour renforcer les liens entre ces perspectives et son avis conforme annuel.

Par ailleurs, il convient de souligner que la substitution d'un avis simple à l'avis conforme ne saurait être considérée comme renforçant la prévisibilité des redevances, parce qu'elle accroîtrait l'insécurité juridique actuelle : le régulateur pourrait alors la tarification dans un avis simple, sur lequel une entreprise ferroviaire pourrait s'appuyer pour faire un recours, ce qui pourrait conduire à une annulation de la tarification ex post avec d'importants effets de régularisation. Il n'est donc pas souhaitable de supprimer l'avis conforme de l'ARAFER. Ainsi, sans restreindre le champ de l'habilitation pour permettre au Gouvernement de mener sereinement une réflexion sur la manière d'élaborer les tarifs des redevances ferroviaires, le présent amendement vise à maintenir le principe d'un avis conforme, tout en permettant d'en réviser les critères.

Enfin, dans l'hypothèse où la tarification proposée par SNCF Réseau ne serait pas en mesure de se conformer à l'avis de l'ARAFER dans des délais imposés par le droit européen pour la publication des tarifs de redevances d'infrastructure, le droit actuel ne prévoit pas la tarification qui serait applicable, plongeant les acteurs dans un vide juridique préjudiciable à chacun. Il s'agit donc par la présente habilitation de remplir ce vide en prévoyant la tarification applicable en l'absence d'un tel avis conforme. Cette tarification applicable devra être suffisamment incitative pour ne pas constituer un contournement de l'avis conforme.