

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2

présenté par

M. Saddier, Mme Beauvais et M. Manuel

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

Le titre préliminaire du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La structure de tête telle que définie par la loi est une structure ambiguë, porteuse du risque d'effacement de l'État Stratège, de mise sous tutelle du gestionnaire du réseau par l'opérateur SNCF et de conflits de fonctionnement et de pouvoir, générateurs de surcoûts et d'immobilisme.

Elle ne garantit pas les conditions nécessaires à l'exercice d'une saine concurrence entre entreprises ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'attribution des sillons.

Elle est également incompatible avec l'ouverture à la concurrence telle qu'elle a été définie au niveau européen.

C'est pourquoi, le présent amendement propose de supprimer l'EPIC de tête.

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 76

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

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

Les membres dirigeants de SNCF Mobilité n'exercent pas de fonction au sein des instances dirigeantes de SNCF Réseau.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous avons déjà dénoncé le fait que le dispositif choisi pour l'organisation de la SNCF lors de la réforme de 2014, avec l'EPIC de tête qui coiffe l'opérateur SNCF mobilité, d'un côté et le gestionnaire intégré du réseau, (SNCF réseau), de l'autre, ne permet pas d'assurer de bonnes conditions d'indépendance et d'équité de traitement de la part du gestionnaire des réseaux par rapport à tous les opérateurs qui pourraient venir sur le marché. Ce manque d'indépendance et de neutralité a été dénoncé de la même façon par le Président de l'ARAFER.

La « porosité » entre les trois EPIC est épatante, notamment entre l'opérateur historique et le gestionnaire intégré en rendant cette réforme encore plus anti-européenne et anti-concurrentielle.

Cette porosité avait été dénoncée, à l'époque, par le commissaire européen Kallas qui écrivait dans un courrier adressé au Ministre des Transport de l'époque, Monsieur Cuviller : « il est très important que la composition du CA de SNCF ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer une influence directe ou indirecte. A cet effet il conviendrait de veiller à ce que les membres du CA de SNCF Réseau n'exercent pas d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe en charge d'activités de transport ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 77

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

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

Les membres dirigeants de SNCF Mobilité n'exercent pas de fonction au sein des instances dirigeantes de la SNCF.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous avons déjà dénoncé le fait que le dispositif choisi pour l'organisation de la SNCF lors de la réforme de 2014, avec l' EPIC de tête qui coiffe l'opérateur SNCF mobilité, d'un côté et le gestionnaire intégré du réseau, (SNCF réseau), de l'autre, ne permet pas d'assurer de bonnes conditions d'indépendance et d'équité de traitement de la part du gestionnaire des réseaux par rapport à tous les opérateurs qui pourraient venir sur le marché. Ce manque d'indépendance et de neutralité a été dénoncé de la même façon par le Président de l'ARAFER.

La « porosité » entre les trois EPIC est épatante, notamment entre l'opérateur historique et le gestionnaire intégré en rendant cette réforme encore plus anti-européenne et anti-concurrentielle.

Cette porosité avait été dénoncée, à l'époque, par le commissaire européen Kallas qui écrivait dans un courrier adressé au Ministre des Transport de l'époque, Monsieur Cuviller : « il est très important que la composition du CA de SNCF ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer une influence directe ou indirecte. A cet effet il conviendrait de veiller à ce que les membres du CA de SNCF Réseau n'exercent pas d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe en charge d'activités de transport ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 78

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

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

Les membres dirigeants de SNCF Réseau n'exercent pas de fonction au sein des instances dirigeantes de SNCF Mobilité.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous avons déjà dénoncé le fait que le dispositif choisi pour l'organisation de la SNCF lors de la réforme de 2014, avec l'EPIC de tête qui coiffe l'opérateur SNCF mobilité, d'un côté et le gestionnaire intégré du réseau, (SNCF réseau), de l'autre, ne permet pas d'assurer de bonnes conditions d'indépendance et d'équité de traitement de la part du gestionnaire des réseaux par rapport à tous les opérateurs qui pourraient venir sur le marché. Ce manque d'indépendance et de neutralité a été dénoncé de la même façon par le Président de l'ARAFER.

La « porosité » entre les trois EPIC est épatante, notamment entre l'opérateur historique et le gestionnaire intégré en rendant cette réforme encore plus anti-européenne et anti-concurrentielle.

Cette porosité avait été dénoncée, à l'époque, par le commissaire européen Kallas qui écrivait dans un courrier adressé au Ministre des Transport de l'époque, Monsieur Cuviller : « il est très important que la composition du CA de SNCF ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer une influence directe ou indirecte. A cet effet il conviendrait de veiller à ce que les membres du CA de SNCF Réseau n'exercent pas d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe en charge d'activités de transport ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 14

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

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

Les membres du conseil d'administration de SNCF Réseau n'exercent pas d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe en charge d'activités de transport.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit d'un amendement de repli.

Nous avons déjà dénoncé le fait que le dispositif choisi pour l'organisation de la SNCF lors de la réforme de 2014, avec l'EPIC de tête qui coiffe l'opérateur SNCF mobilité, d'un côté et le gestionnaire intégré du réseau, (SNCF réseau), de l'autre, ne permet pas d'assurer de bonnes

conditions d'indépendance et d'équité de traitement de la part du gestionnaire des réseaux par rapport à tous les opérateurs qui pourraient venir sur le marché. Ce manque d'indépendance et de neutralité a été dénoncé de la même façon par le Président de l'ARAFER.

La « porosité » entre les trois EPIC est épatante, notamment entre l'opérateur historique et le gestionnaire intégré en rendant cette réforme encore plus anti-européenne et anti-concurrentielle.

Cette porosité avait été dénoncée, à l'époque, par le commissaire européen Kallas qui écrivait dans un courrier adressé au Ministre des Transport de l'époque, Monsieur Cuviller : « il est très important que la composition du CA de SNCF ne permette pas à l'opérateur SNCF Mobilités d'exercer une influence directe ou indirecte. A cet effet il conviendrait de veiller à ce que les membres du CA de SNCF Réseau n'exercent pas d'autres fonctions au sein des autres entités du groupe en charge d'activités de transport ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 16

ARTICLE 1ER BIS

Amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la constitution.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 17

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 2 TER

Après le mot :

« territorial »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 8 :

« et en direction de celui-ci ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La Directive 2012/34/UE n'impose nullement une limitation dans la liberté des autorités organisatrices de transport de définir l'étendue du service public.

Ces dispositions semblent donc à la fois inutiles et dangereuses. Elles ouvrent la voie à un contentieux des entreprises privées - ou de SNCF Mobilités lorsqu'elle exerce des services TGV - envers les Régions.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 18

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 2 TER

Supprimer les alinéas 9 et 10.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Même objectif que l'amendement précédent : la Directive 2012/34/UE n'impose nullement une limitation dans la liberté des autorités organisatrices de transport de définir l'étendue du service public.

Ces dispositions semblent donc à la fois inutiles et dangereuses. Elles ouvrent la voie à un contentieux des entreprises privées - ou de SNCF Mobilités lorsqu'elle exerce des services TGV - envers les Régions.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 21

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 2 TER

Substituer à l'alinéa 9 les deux alinéas suivants :

« c) Après le 2°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsqu'une région conventionne avec une entreprise de transport proposant des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés sur son territoire, afin de permettre l'accès de ses abonnés régionaux à bord de ces services ou un prolongement ou le maintien d'une desserte, et que cette entreprise est la seule à proposer un service librement organisé sur les dessertes pertinentes, l'Autorité de la concurrence émet un avis public sur le projet de contrat pour vérifier l'équilibre dans le pouvoir de négociation des cocontractants. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

De nombreuses Régions ont aujourd'hui choisi de conventionner avec SNCF Mobilités pour la desserte TGV dans leur territoire.

Il s'agit parfois d'un accord global sur le schéma de desserte TGV d'un territoire (comme en Bretagne et dans une moindre mesure, dans les Hauts-de-France) ou de versement de subventions « à l'arrêt » pour s'assurer la desserte TGV dans certaines gares. Pour reprendre les termes de l'exposé des motifs du gouvernement dans son amendement CD166, il s'agit de mettre en place des « conventionnements supplétifs » pour assurer la pérennité du modèle actuel de desserte du TGV.

Il peut également s'agir d'autoriser les abonnés TER à emprunter certains TGV sur des dessertes au sein de la Région comme en Pays de la Loire, en Occitanie ou Grand Est. De façon similaire, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a récemment passé une convention avec Thello pour permettre à ses abonnés TER d'emprunter les trains Thello entre Nice et Vintimille.

Une desserte TGV (ou de tout autre service librement organisé (SLO) comme les Intercités 100 % Eco) bien articulée avec l'offre TER permet de proposer aux abonnés régionaux une desserte rapide et confortable entre les grands pôles d'une même région. Pour ce type de desserte, il peut y avoir complémentarité de l'offre entre TER et TGV/SLO. Plutôt que d'organiser une offre TER redondante à l'offre TGV/SLO existante (au moins à certaines heures), il peut être intéressant de proposer aux abonnés régionaux de monter à bord des TGV/SLO.

Une telle organisation de l'offre de service a un double avantage :

- Permettre à la Région de programmer moins de TER, en utilisant les capacités disponibles en TGV/SLO (les sièges vacants).
- Permettre à la SNCF de s'assurer un meilleur remplissage de ses TGV, notamment pour la desserte en dehors des LGV/SLO.

Cependant, les Régions rencontrent des difficultés dans leurs négociations avec la SNCF Mobilités sur ces conventions : les conditions financières proposées par l'opérateur sont sans commune mesure avec le coût effectivement associé à ces voyageurs supplémentaires/ à ces arrêts supplémentaires. La SNCF, seule entreprise présente sur le marché, connaissant la forte appétence des voyageurs pour ce type d'offres, utilise sa position dominante pour imposer des conditions léonines aux Régions.

On se trouve dans le cas classique d'un mauvais fonctionnement de marché, tel que défini dans l'alinéa 2 de l'article L. 410-2 du Code de commerce. Cet article précise, après avoir posé le principe général de liberté des prix, les cas dans lesquels l'État peut intervenir sur un marché fonctionnant mal notamment du fait de l'existence d'un monopole.

« Sauf dans les cas où la loi en dispose autrement, les prix des biens, produits et services relevant antérieurement au 1^{er} janvier 1987 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 sont librement déterminés par le jeu de la concurrence.

Toutefois, dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'État peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence. »

Dans le cas d'un conventionnement entre une Région et une entreprise en situation de monopole sur un SLO, plutôt qu'une régulation centrale des prix par l'État telle que prévue par l'article L. 410-2 du Code du commerce, un dispositif plus léger pourrait être adopté : la publication par l'Autorité de la concurrence d'un avis sur les conditions proposées par l'entreprise en monopole, afin de s'assurer qu'il n'y a pas abus de position dominante. Cet avis pourrait servir à assainir le dialogue entre les Régions et l'entreprise et si nécessaire à étayer les arguments des parties en cas de contentieux au titre d'article 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 23

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme DUBY-MULLER, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE 3

À l'alinéa 3, après la deuxième occurrence du mot :

« public »,

insérer les mots :

« , les obligations d'information reposant sur l'entreprise de transport ferroviaire, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Au-delà des données nécessaires à la préparation des appels d'offres, les autorités régionales ont des difficultés à obtenir les informations leur permettant de suivre l'exécution des contrats qu'elles ont attribués à SNCF Mobilités. La situation pourrait être similaire avec un nouvel opérateur.

Les conventions ainsi que le cadre réglementaire, en particulier le Décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités, prévoient déjà un certain nombre de dispositions, mais elles sont insuffisantes à ce stade. Les Régions ont à de multiples reprises fait connaître leur difficulté à obtenir de la SNCF les données suffisantes pour exercer correctement leur prérogative d'autorités organisatrices du transport, à la fois pour vérifier la qualité de l'offre, mais également pour vérifier les niveaux de compensation prévus dans le cadre des conventions signées avec l'opérateur, et leur conformité (absence de surcompensation) avec le règlement du règlement (CE) n° 2007/1370 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

De ce fait, il serait opportun que le gouvernement mette en place un mécanisme de transmission des données pour le suivi du contrat similaire à celui qui est prévu pour les données nécessaires à la préparation des appels d'offres.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° 20 (Rect)

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après la première occurrence du mot : « services », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « d'intérêt national et des services librement organisés assurés dans son ressort territorial. » ;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « par SNCF Mobilités » sont supprimés et après le mot : « international » sont insérés les mots : « librement organisé ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dispositions actuelles du code des transports doivent être adaptées pour prendre en compte les nouvelles catégories de service définies par la loi : services d'intérêt national et services librement organisés.

Les Régions et les autres collectivités doivent être informées de l'évolution des services de transport ferroviaire dans leur territoire. Leur niveau d'information ne doit pas pâtir du processus d'ouverture à la concurrence.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 24

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3 QUATER, insérer l'article suivant:**

Avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-Région, le Gouvernement s'engage à entamer une réflexion associant les différents niveaux de collectivités, en particulier des régions, sur l'avenir des lignes catégorisées UIC 7 à 9.

Cette réflexion permet en premier lieu de réfléchir à une nouvelle catégorisation qui reflète mieux l'importance socio-économique des différentes lignes. Elle permet également de travailler sur l'adaptation des référentiels de maintenance pour les lignes les moins circulées et sur leurs conditions d'exploitation, en rendant possible la prise en charge, par une entité unique, de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure. L'État s'engage enfin à identifier des sources de financement pour ces lignes.

Si un transfert global de ces lignes aux collectivités n'est pas souhaitable, les régions qui le souhaitent peuvent récupérer la propriété d'une partie de ces lignes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Même si le gouvernement a annoncé qu'il ne suivrait pas les recommandations du rapport Spinetta concernant les lignes capillaires », leur avenir à moyen et long terme n'est pas assuré. L'élaboration des prochains CPER paraît un horizon adapté pour engager une réflexion. L'État doit être en mesure d'offrir un maximum d'options pour permettre d'améliorer le modèle économique de ces lignes.

Il faut tout d'abord faire un tri entre ce qui constitue réellement une « petite ligne » et l'ensemble des 9 000km de ligne UIC 7 à 9. Certaines lignes classées 7 voient passer plusieurs TGV par jour (par exemple Rennes- Saint-Malo) ou sont structurantes pour le réseau national (par exemple la dernière partie de Paris-Cherbourg, à partir de Lison).

Les conditions d'exploitation et de maintenance de ces lignes sont également déterminantes. Les référentiels de maintenance doivent être adaptés pour les lignes à plus faible trafic, où seuls circulent des trains relativement légers, à l'image du travail qui a été entrepris sous l'égide d'Alain-Henri Bertrand pour le « capillaire fret ».

Un modèle « à la Suisse » doit être envisagé. Si le réseau dit « structurant » est géré par un gestionnaire d'infrastructure, filiale indépendante au sein de l'entreprise historique de l'entreprise ferroviaire, les réseaux régionaux sont « verticalement intégrés », c'est-à-dire qu'une seule entité est en charge de la maintenance de l'infrastructure et de l'exploitation. Pour les lignes à faible circulation, où il n'existe qu'un seul opérateur (l'opérateur TER) cette solution peut s'avérer bien moins coûteuse.

Pour envisager la mise en place de cette organisation « à la suisse », il est nécessaire que les Régions puissent devenir propriétaire de certaines lignes. Néanmoins, toutes ne souhaitent pas récupérer celles-ci. De plus, aucune Région n'est en mesure de récupérer l'ensemble du linéaire UIC 7 à 9 dans son territoire et d'en assumer les coûts de régénération. Transférer de manière globale les lignes aux Régions reviendrait à décharger l'État de ses responsabilités et à faire peser sur les collectivités la responsabilité des inévitables fermetures.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 25

présenté par

M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3 QUATER, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, et avant l'élaboration des prochains contrats de plan État-Région, le Gouvernement remet au Parlement un rapport décrivant les conditions financières du maintien des lignes les moins fréquentées du réseau ferroviaire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Premier ministre a dit qu'il ne souhaitait pas légiférer sur les petites lignes, laissant le soin aux régions de s'organiser avec les opérateurs. Le gouvernement dit ne pas souhaiter non plus le transfert des petites lignes aux régions. Par son attitude le gouvernement entretient l'ambiguïté. Les régions et les collectivités territoriales participent à la construction et au financement des lignes à

grande vitesse (LGV). La contrepartie de cet investissement dans l'infrastructure est l'engagement par l'État de la desserte de leur territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 1

présenté par

M. Saddier, Mme Beauvais et M. Manuel

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

Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère sont des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.

À titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et actuellement en cours de révision. Il a permis la mise en œuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie. Toutefois, ce territoire ne figure pas parmi les territoires identifiés comme priorités fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette situation est d'autant plus regrettable que la voie ferrée parcourant ce territoire est reconnue par tous les acteurs comme vieillissante.

C'est pourquoi, l'objet de cet amendement est de prévoir que les zones géographiques couvertes par un PPA seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.