

CONSEIL DE LA CONCURRENCE

Avis n° 00-A-14 du 14 juin 2000

**relatif à une demande d'avis modifiant le décret n° 807-538 du 16 juillet 1987
relatif aux tarifs des transports publics urbains de voyageurs
hors de la région Ile-de-France.**

Le Conseil de la concurrence (section III),

Vu la lettre enregistrée le 24 mars 2000, sous le numéro A 299, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence d'une demande d'avis portant sur un projet de décret modifiant le décret n° 87-538 du 16 juillet 1987 relatif aux tarifs des transports publics urbains de voyageurs hors de la région Île-de-France ;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 modifiée, relative à la liberté des prix et de la concurrence et le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié, pris pour son application ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs ;

Vu le décret n° 87-538 du 16 juillet 1987, relatif aux tarifs des transports publics urbains de voyageurs hors de la région Île-de-France ;

Le rapporteur, le rapporteur général et le commissaire du Gouvernement entendus ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

Le projet de décret soumis au Conseil vise à modifier le décret n° 87-538 du 16 juillet 1987, relatif aux tarifs de transports publics urbains de voyageurs hors de la région Île-de-France qui avait été soumis au Conseil de la concurrence. Le Conseil de la concurrence est saisi du projet de décret modificatif par le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, sur le fondement du deuxième alinéa de l'article 1^{er} de l'ordonnance susvisée, relative à la liberté des prix et de la concurrence, aux termes duquel « dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'Etat peut régler les prix après consultation du Conseil de la concurrence ».

Le II de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs dispose que « (...) *dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique (...) soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente* ».

L'article 7-III de cette même loi indique :

« *Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant, par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect* » et précise : « *La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs* ».

Le Conseil rappelle, à titre préliminaire, qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur la compatibilité juridique des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 86-1243, qui habilite le Gouvernement à réglementer les prix dans certains secteurs par décret en Conseil d'Etat et celles du III de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs susvisée ;

En raison des dispositions précitées, les transports publics urbains de voyageurs constituent un service public local ; quel que soit le régime juridique adopté, une seule entreprise est, en général, chargée par l'autorité organisatrice de l'exploitation d'un réseau déterminé. Les tarifs acquittés par les usagers n'atteignent que 30 à 35 p. 100 des coûts d'exploitation des réseaux, le surplus étant couvert par la fiscalité locale et le versement transport, impôt spécifique dû par les entreprises de plus de neuf salariés. Dès lors, les transports publics urbains, dont les coûts d'utilisation pour l'utilisateur sont très sensiblement inférieurs à ceux des autres formes de transport, ne peuvent être considérés comme étant, dans les faits, substituables à ces dernières.

Il résulte, tant du régime juridique applicable aux transports publics urbains de voyageurs que de la nature et de l'importance des interventions financières des autorités organisatrices, que les exploitants de ce service public se trouvent dans une situation de monopole limitant la concurrence par les prix ; cette circonstance est de nature à justifier, sur le fondement de l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 86-1243, la réglementation des tarifs des transports publics urbains de voyageurs.

Délibéré, sur le rapport oral de Mme Servella-Huertas, par Mme Hagelsteen, présidente, M. Cortesse, vice-président, MM. Bidaud, Ripotot, Robin, membres.

Le rapporteur général,
Patrick Hubert

La présidente,
Marie-Dominique Hagelsteen