

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 juin 2014

## RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 40

présenté par

M. Saddier, M. Sermier, M. Furst, M. Kossowski, M. Gest, Mme Lacroute, M. Aubert, M. Herth et  
M. Ginesy

-----

**ARTICLE PREMIER**

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 24 par les mots :

« et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux usagers ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Toutes les parties prenantes partagent le constat que le document de référence du réseau ferré, malgré les améliorations qui lui sont apportées année après année, demeure une source de conflit entre RFF et les entreprises ferroviaires.

Parmi les points de « friction » entre ces acteurs figurent la répartition de la capacité offerte par le réseau et la tarification de l'usage de cette capacité, mais aussi l'utilisation optimale du réseau (faire en sorte par exemple que les convois circulent à leur pleine vitesse potentielle sur les infrastructures adaptées).

La tarification est traitée dans le projet de loi par l'article 2.

En revanche, le projet de loi ne traite pas de l'allocation des capacités, si ce n'est confirmer que c'est le rôle de SNCF Réseau et que l'ARAF doit veiller à ce qu'elle soit conduite de manière équitable et non discriminatoire. Or, sur les lignes importantes du réseau ferré, la problématique posée depuis les récentes années et qui va perdurer, peut se synthétiser ainsi :

- les besoins pour la maintenance et les travaux sont importants et croissants ;

-RFF aujourd'hui, SNCF Réseau après adoption de la loi, est en quasi situation de conflit d'intérêt puisque le « pré horaire », qui détermine l'allocation finale, est construit en réservant d'abord les plages pour la maintenance et les travaux avant les demandes des candidats autorisés ou les entreprises ferroviaires ;

- une reprise espérée du trafic fret ferroviaire verra s'accroître la demande notamment sur ces lignes chargées.

Ainsi, l'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire a intérêt à ce que ce volet critique de l'activité ferroviaire soit traité dans le projet de loi. L'amendement proposé vise ainsi à prévoir que ce volet soit traité dans la Charte du Réseau, ce qui permettra d'associer l'ensemble des parties prenantes et de favoriser une utilisation optimale du réseau dans un souci d'efficacité économique et d'optimisation du service rendu aux usagers.