

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Rejeté

**SOUS-AMENDEMENT**

N° CD194

présenté par

M. Saddier, M. Jacob, M. Bussereau, M. Herth, M. Albarello, M. Aubert, M. Kossowski,  
Mme Lacroute, M. Jean-Pierre Vigier, M. Ginesy, M. Gest, M. Leboeuf, M. Furst et  
Mme Rohfritsch

à l'amendement n° CD44 de M. Savary

-----

**ARTICLE PREMIER**

Supprimer le cinquième alinéa.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'amendement CD44 du rapporteur prévoit la création d'un comité des utilisateurs destiné à faciliter la concertation entre RFF et ses clients. Il prévoit également de donner deux rôles opérationnels à cette nouvelle instance :

- adopter une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre les utilisateurs ;
- jouer un rôle de conciliateur en cas de différend dans l'application de cette charte.

On ne peut que s'interroger sur de telles dispositions qui sont ambiguës et susceptibles de créer des discriminations entre entreprises.

- soit la charte est uniquement un recueil de bonnes pratiques, et alors on se demande non seulement l'utilité de la créer par la loi, mais surtout comment des différends entre entreprises pourraient exister quant à son application, de même que le besoin d'une instance de conciliation pour arbitrer en cas de différend.
- soit la charte est réellement créatrice de règles qui peuvent donner lieu à un différend, et alors on peut s'interroger sur les conditions d'équité dans lesquelles de telles règles seront arrêtées et rendues applicables à tous. En effet, un tel comité ne pourra qu'être dominé par les acteurs qui auront la possibilité d'y consacrer temps et argent, à commencer par l'opérateur historique.

Créer une charte du réseau et instituer un comité des opérateurs comme instance de conciliation sont deux choses inutiles. S'il s'agit de créer des règles le Document de référence du réseau (DRR) existe déjà pour cela et l'ARAF est l'arbitre désigné par les directives européennes et la loi française en cas de différend.

Dans tous les pays européens n'existe qu'un seul document du réseau. Seule la Grande-Bretagne possède un code du réseau établi depuis le milieu des années, mais elle n'a pas de vrai document du réseau.

On voit mal pourquoi la France serait le seul pays européen où il serait nécessaire de rajouter de la complication dans un système ferroviaire déjà complexe en créant deux documents, là où dans tous les autres pays européens, un seul document suffit.

Il serait donc préférable de la supprimer ou, à défaut, de la soumettre à un avis conforme de l'ARAF afin de vérifier qu'elle remplit bien tous les critères de transparence, équité et non-discrimination voulus par la législation.

Il convient également de supprimer le rôle de conciliateur en première instance du comité afin de laisser à l'ARAF pleine latitude pour régler les différends, ce pour quoi elle a été créée.