

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° CD273

présenté par

M. Pancher, M. Demilly, M. Favennec et M. Fromantin

ARTICLE 2

Après l'alinéa 59, insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« 8° *bis* La section 2 du chapitre 1^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :

« "*Sous-section 7*

« "*Système d'amélioration des performances*

« "*Article L. 2111-25-1. - Le système de tarification de l'infrastructure encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.*

« "*Les principes du système d'amélioration des performances font l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.*" »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 11 de la directive 2001/14, repris à l'article 35 de la directive 2012/34/UE, exigeait déjà la mise en place d'un système d'amélioration des performances du réseau ferroviaire, destiné à inciter le gestionnaire d'infrastructure en situation de monopole à réduire ses défaillances et améliorer les performances opérationnelles du réseau ferroviaire.

Pour rappel, le 18 avril 2013, la Cour de Justice de l'Union Européenne a jugé que la France n'a pas mis en place un vrai système incitant RFF et les opérateurs à améliorer les performances du réseau. Ainsi, la législation française ne répond pas aux exigences de l'article 11 de la directive 2001/14/CE. Il est donc urgent que le droit français soit adapté en conséquence. Une simple adaptation de la pratique du gestionnaire d'infrastructure n'est pas suffisante au regard du droit de l'Union européenne.