

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 mai 2014

---

**RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)**

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° CD294 (Rect)

présenté par

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

-----

**ARTICLE 3**

Après l'alinéa 9, insérer les deux alinéas suivants :

« c bis) Il est créé un nouvel article L.2123-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2123-2-1.* - Lorsqu'une infrastructure de service n'est pas utilisée pendant au moins deux années consécutives et qu'une entreprise ferroviaire s'est déclarée intéressée par l'accès à cette infrastructure, le propriétaire annonce publiquement que toute ou partie de l'installation est disponible à la location ou au crédit-bail, sauf s'il démontre l'existence d'un processus de reconversion, validé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, lequel empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire." »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Il est proposé de transposer l'article 13 paragraphe 6 de la directive 2012/34 qui prévoit la possibilité pour une entreprise ferroviaire de se porter candidate à la location (ou au crédit-bail) d'une infrastructure de service inutilisée depuis deux années, hors cas de processus de reconversion dûment validé par l'ARAF.

L'introduction d'un article L2123-2-1 au Code des Transports permettra le contrôle de l'ARAF sur tout projet de cession. Les gestionnaires d'infrastructure de service ne peuvent décider seul du devenir des infrastructures de service indispensables au développement des activités des entreprises ferroviaires alternatives.

En effet, depuis 1997, une nette diminution du nombre de terminaux de marchandises, telles qu'énumérés dans l'offre de référence de la SNCF est constaté par rapport au patrimoine initial dont elle est affectataire. Sur un total d'environ 2560 cours, seules 1153 soit 45%, présentant en 1996 et 1997 une activité minimale liée au transport ferroviaire de fret, ou accueillant un occupant privé ont été considérées comme de véritables cours de marchandises et affectées à la SNCF pour une surface totale de 1865 ha. Aujourd'hui, ne figurent plus au DRR que 186 cours de fret appartenant à la SNCF et 358 appartenant à RFF.

Cette diminution du nombre de terminaux de marchandises listés au DRR est principalement le résultat d'une politique générale de la SNCF de ne pas investir sur infrastructures de service sur lesquelles Fret SNCF ne travaille pas. Surtout, la SNCF n'a pas à se justifier lorsqu'elle ferme une infrastructure de service ou lorsque ces infrastructures deviennent inaccessibles pour les nouveaux entrants. Les entreprises ferroviaires alternatives ne sont en aucun cas consultées.