

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD307

présenté par

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

ARTICLE 3

Après l'alinéa 5, insérer les sept alinéas suivants :

« 3° *bis* Après l'article L. 2122-5, il est inséré un article L. 2122-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2122-5-1.* - I.- Les règles de répartition des capacités d'infrastructure s'appuient sur une planification à long terme qui décrit pour une période de dix années les principes d'utilisation des lignes du réseau ferré national pour les services de transports ferroviaires, la maintenance et les travaux. Cette planification, actualisée tous les trois ans, s'appuie sur des études de marché, des études transversales et des études de lignes, conduites par les gestionnaires d'infrastructures avec l'ensemble des acteurs concernés : autorités organisatrices, entreprises ferroviaire, acteurs de l'industrie ferroviaire et financeurs publics ou privés.

« II.- Les modalités d'établissement de la planification à long terme s'appuieront sur les principes suivants :

« 1° les gestionnaires d'infrastructures réalisent en concertation avec les acteurs concernés mentionnée au I les différentes études nécessaires,

« 2° à l'issue d'une période de consultation des acteurs concernés, les gestionnaires d'infrastructure prennent en compte les demandes exprimées lors de cette consultation. Si une demande n'est pas prise en compte, le gestionnaire d'infrastructure concerné motive son refus. Un gestionnaire d'infrastructure ne pourra refuser une demande que sur le fondement de l'efficacité économique et sociale et notamment l'optimisation de la qualité de service du système de transport ferroviaire national,

« 3° la planification à long terme est publiée par chacun des gestionnaires d'infrastructure et prise en compte dans le cadre de l'élaboration du document de référence prévu par le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

« Ces modalités sont précisées dans un décret pris en Conseil d'État après avis motivé de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. »

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 faite 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 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 ont intérêt à ce que ce volet critique de l'activité ferroviaire soit traité dans le projet de loi. L'amendement proposé vise ainsi à créer un processus de planification à moyen terme associant les parties prenantes permettant une utilisation optimale du réseau dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux usagers. Ce processus permettra à tous les acteurs de jouer pleinement leur rôle :

- l'Etat joue son rôle de stratège et définit les critères d'utilisation optimale du réseau ferré, et ne les laisse pas au libre choix du gestionnaire d'infrastructure ;
- l'Autorité de régulation des activités ferroviaires est en meilleure position pour apprécier le caractère non discriminatoire de l'activité d'allocation de capacité des gestionnaires d'infrastructure, notamment dans l'allocation entre services ferroviaires et maintenance et travaux ;
- les autorités organisatrices, dont les besoins seront pris en compte formellement voient les arbitrages de conflits avec d'autres demandeurs rendus de façon plus transparente et justifiée ;
- les entreprises ferroviaires, pour lesquelles une vision moyen et long terme est nécessaire pour une construction économiquement fondée de leurs offres, offriront un service amélioré de la mobilité durable des populations et industries.