

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Adopté

AMENDEMENT

N° CD493 (Rect)

présenté par
M. Savary, rapporteur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:**

I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités sont, à la date du 1er janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. A cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1er janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des installations de services inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015, autres que les gares de voyageurs, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. A défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à SNCF Réseau de l'ensemble des installations de services inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015, autres que les gares de voyageurs.

III. – Les transferts prévus aux paragraphes I et II du présent article sont réalisés dans les conditions prévues par les paragraphes II et III de l'article 10 de la présente loi.

IV. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les infrastructures de services du réseau ferroviaire dont SNCF Mobilités est affectataire, autres que les gares de voyageurs, et qui sont nécessaires au bon exercice des missions essentielles dévolues au gestionnaire d'infrastructure prévues à l'article L. 2111-9 du code des transports,

doivent être détenues par SNCF Réseau. C'est la seule issue réaliste pour éviter des divergences de vue préjudiciables à la bonne marche du secteur ferroviaire français.

En application de l'article L. 2123-3 du code des transports, le décret du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire national a fourni une liste des facilités qui doivent être offertes aux entreprises ferroviaires dans la transparence et sans discrimination.

Outre les gares de voyageurs, donc, ces infrastructures sont les suivantes : installations d'alimentation électrique et de distribution de l'électricité de traction sur les voies ferrées ouvertes à la circulation publique ; gares de triage ou de formation des trains ; voies de remisage ; terminaux de marchandises, y compris les chantiers de transport combiné, ainsi que les infrastructures autres que ferroviaires de ces terminaux ; infrastructures d'approvisionnement en combustible en sable et les passerelles de visite de toiture ; installations des centres d'entretien et les autres installations techniques, nécessaires à l'exécution des prestations de maintenance légère. En application de ce décret, une annexe 9.2 du document de référence du réseau (DRR), dite « offre de référence SNCF », précise que l'ensemble de ces installations, dont elle est affectataire, sont accessibles aux entreprises ferroviaires – hormis les gares de voyageurs, qui font l'objet d'une annexe spécifique du DRR.

Un transfert à SNCF Réseau permettrait, dans un souci de simplification et d'efficacité du fonctionnement du système ferroviaire, une maîtrise de l'intégralité de la chaîne de gestion, à l'exception des gares de voyageurs, par le gestionnaire d'infrastructure.