

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Non soutenu

AMENDEMENT**N ° CD509**

présenté par

M. Rousset, M. Boudié et M. Arnaud Leroy

ARTICLE 2

Après l'alinéa 24, insérer l'alinéa suivant :

« L'autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme relatif à la méthode de calcul du coût complet des infrastructures et sur les règles de sa répartition entre les segments de marché tels que déterminés par le 1^{er} paragraphe de l'article 32 de la directive 2012/34 du 14 décembre 2012. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est essentiel que la notion de coût complet du réseau n'oblige pas les redevances liées aux trains régionaux, qui financent déjà au coût complet leur utilisation de l'infrastructure, à financer le réseau ferré national au-delà de ce qui leur est directement imputable. Une telle situation pourrait survenir si les redevances des trains régionaux devaient couvrir le coût complet imputable aux activités voyageurs non conventionnées et fret.

Cet amendement permet également de transposer en droit français la directive 2012/34 UE qui prescrit que :

- les recettes tirées des redevances d'infrastructures ne peuvent être transférées d'une activité de transport de voyageurs à une autre, ou à une activité fret,
- les redevances d'accès sont égales au coût d'exploitation du service ferroviaire uniquement,
- le recouvrement du coût complet du réseau ne peut se faire au détriment de la compétitivité des différents segments de marché.

Par conséquent, il est proposé d'affiner la notion de coût complet du réseau en distinguant a minima les segments de marchés tels que définis par la directive 2012/34 : services conventionnés de voyageurs, services non conventionnés de voyageurs et services de marchandises. Afin de garantir l'équité de la répartition des coûts complets entre les acteurs, ce calcul du coût complet doit être soumis au contrôle de l'ARAF.