

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Adopté

AMENDEMENT

N° CD165

présenté par
le Gouvernement

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

L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Le calcul des redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau et liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national, de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des péages et de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. » ;

2° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les redevances tiennent compte des objectifs d'aménagement des territoires mentionnés à l'article L. 2100-1. A ce titre, leur niveau ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation de ces segments de marché, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et, en particulier, l'extension de l'accès au réseau de toutes les entreprises ferroviaires (open access) soulèvent une préoccupation sur le devenir de dessertes, essentiellement TGV, aujourd'hui non rentables. Sans mesure adaptée, l'ouverture à la concurrence peut conduire à l'abandon de leur exploitation puisqu'il n'existerait pas

d'intérêt économique pour les opérateurs à le faire. Or, l'ouverture à la concurrence ne saurait conduire à une remise en cause du modèle d'une desserte équilibrée du territoire.

Face à ce constat, il est indispensable de maintenir le principe d'une péréquation entre les marchés rentables et ceux qui le sont moins. Une première réponse, essentielle, tient dans la refonte de la tarification de l'usage du réseau ferroviaire pour mieux moduler le niveau des péages en fonction des caractéristiques de chaque ligne. Il s'agit de réexaminer, en particulier, la tarification sur les liaisons les plus fragiles, notamment sur le réseau classique au-delà des principales métropoles directement reliées au réseau à grande vitesse, pour tenir compte de leur moindre rentabilité d'exploitation pour l'opérateur. Cette meilleure répartition du poids des péages, sous le contrôle du régulateur, doit permettre de diminuer substantiellement le nombre de dessertes non rentables.

Le présent amendement vise en conséquence à inscrire explicitement au nombre des éléments à prendre en compte dans la détermination des redevances, la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, dans le respect des objectifs fondamentaux fixés au système de transport ferroviaire.

Il prévoit également un encadrement de la tarification pour permettre à tout opérateur en mesure de couvrir ses coûts directs d'accéder au réseau et exploiter ainsi son service. Cette garantie donnée sur le niveau du péage vise à favoriser le prolongement de dessertes par les opérateurs au-delà des seules liaisons sur lignes à grande vitesse et entre les grandes métropoles, au bénéfice de l'ensemble des territoires.