

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD309

présenté par

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

ARTICLE 10

I. Compléter la première phrase de l'alinéa 1 par les mots :

« ainsi que les infrastructures et installations de service autres que les gares de voyageurs pour lesquelles l'accès par le réseau doit être garanti visées à l'article 13 de la directive 2012/34/UE .

II. Après la première phrase du même alinéa, insérer la phrase suivante :

« SNCF Réseau justifie devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires du périmètre et des modalités du transfert ainsi que du processus de reconversion des infrastructures et installations s'il y a, avant le 16 juin 2015. A l'issue de cette procédure, l'ARAF rend un avis conforme sur le transfert des infrastructures et installations susvisées à SNCF Réseau. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Historiquement, le réseau ferroviaire ainsi que les infrastructures ferroviaires appartenaient à l'Etat. La loi du 13 février 1997 a établi les principes de répartition du patrimoine relevant du domaine public ferroviaire entre les deux entités, RFF se voyant transférer ses biens en pleine propriété tandis que la SNCF en demeure affectataire.

L'article 5 de cette loi a transféré à RFF « *les voies, y compris les appareillages fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau, les quais à voyageurs et à marchandises, les triages et les chantiers de transport combiné, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures, les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures* ». Les modalités de détermination de ces biens devaient être fixées par décret en Conseil d'Etat. En vertu des articles 2 et 3 du décret du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF et la SNCF devaient établir la répartition des biens entre les deux entités. Or, s'agissant des cours de marchandises, ce n'est que dix ans plus tard que cette liste a été

entérinée. Un arrêté en date du 27 novembre 2006 des ministres chargés du domaine et des transports a approuvé la répartition des biens. Il en résulte que les cours de marchandises peuvent appartenir à la SNCF ou à RFF. Le critère suivi dans la répartition consiste à attribuer à la SNCF les cours dont elle pouvait avoir l'utilité.

Dans le même temps, de nombreuses infrastructures de services et bâtiments, incluant les gares, et les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure ainsi que les immeubles administratifs, ont été expressément exclus du transfert à RFF et sont restés chez l'opérateur historique. Du fait de ce partage, la propriété des différentes infrastructures et bâtiments constituant le réseau ferré national s'est trouvée morcelée dans une organisation particulièrement complexe.

Les infrastructures de service du réseau ferroviaire dont SNCF Mobilités resterait affectataire dans le cadre du projet de loi sont nécessaires à l'exécution des missions essentielles dévolues au gestionnaire d'infrastructure unique prévues à l'article L 2111-9 du Code des Transports modifié. Aussi, il est proposé de transférer à SNCF Réseau des infrastructures dont la liste exhaustive est fixée à l'annexe II point 2 de la directive 2012/34/UE. Les infrastructures de service indispensables au développement des activités des EF alternatives doivent être prioritairement transférées à SNCF Réseau : terminaux de marchandises, les gares de triage et les gares de formations ainsi que les infrastructures de ravitaillement en combustible.

Néanmoins, le périmètre du transfert doit être précisé. La répartition actuelle des voies et cours entre RFF et la SNCF n'est pas transparente. Cette opacité est renforcée par l'incomplétude et l'inexactitude de la liste des infrastructures de service contenue dans l'Offre de Référence de la SNCF. Ces défaillances constituent une entrave à l'accès aux infrastructures de service pour les EF alternatives. Aussi, afin d'assurer la transparence du transfert et garantir aux entreprises ferroviaires que l'ensemble des infrastructures et installations a bien été transféré, l'ARAF doit rendre un avis conforme sur le périmètre, les modalités du transfert ainsi que sur le processus de reconversion si il y a lieu.