

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° CD478

présenté par  
M. Rousset  
-----**ARTICLE 2**

A l'alinéa 22, après les mots :

« le coût complet »,

insérer les mots suivants :

« est calculé pour chacun des segments de marché tels que déterminés par l'article 32 de la directive 2012/34 du 14 décembre 2012 et ».

**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.