

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD62

présenté par

M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Batho, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Le Foll, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Pupponi, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 6

Après la seconde occurrence du mot : « redevances », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 3 :

« dans le respect de l'avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Comme l'a précisé le Conseil d'État dans son avis sur le projet de loi, il ne serait pas conforme à la directive européenne 2012/34 de limiter le rôle de l'ARAFER à une simple vérification de la prise en compte du tarif des redevances d'utilisation du réseau ferré dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau. Conformément au paragraphe 6 article 56 de la directive, le régulateur doit pouvoir se prononcer sur l'application de tous les principes de tarification de l'infrastructure.

L'objectif du gouvernement étant de sécuriser le montant des redevances d'utilisation de l'infrastructure doit être atteint dans les limites du pouvoir d'avis conforme du régulateur. Dans le respect de cet avis conforme, le gouvernement peut décider, dans la situation où SNCF Réseau échouerait à mettre sa tarification en conformité avec les principes tarifaires et n'obtiendrait pas l'avis conforme du régulateur, d'une tarification provisoire.

Les tarifs des redevances d'utilisation du réseau pourraient être fixés de manière pluriannuelle pour mettre fin aux incertitudes annuelles autour de la validation par l'ARAFER et laisser le temps à SNCF Réseau de se mettre en conformité avec son avis conforme.

Enfin, la réduction des pouvoirs du régulateur apparaît comme un signal négatif envoyé aux entreprises ferroviaires dans un contexte d'ouverture des marchés. Seul un régulateur indépendant et contraignant peut garantir la neutralité concurrentielle en contrôlant à l'avance les tarifs d'accès

au réseau. Il apparaît plus pertinent d'agir sur la sécurisation et la prévisibilité des tarifs en anticipant davantage plutôt qu'en réduisant les pouvoirs du régulateur.