

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Adopté

N° CD445

AMENDEMENTprésenté par
M. Dufau

ARTICLE 10

Supprimer les alinéas 13 et 14.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif de retrait des capacités par le gestionnaire d'infrastructure vise à donner au gestionnaire d'infrastructure la possibilité de contraindre une entreprise générant des désordres de manière répétée sur le réseau à produire la preuve de sa capacité à résoudre dans un délai raisonnable les problématiques générant ces désordres. Cette disposition risque de poser des difficultés importantes de mise en œuvre. En effet, les causes des perturbations de circulation sur tout le réseau ferré sont souvent multifactorielles avec des responsabilités partagées entre acteurs (SNCF Réseau, GI étrangers, gares, autres entreprises ferroviaires) ou liées à des causes externes (aléas climatiques par exemple). Dans ce contexte, déterminer un seul responsable risque de donner lieu à une recherche longue et complexe et risque de rendre inopérante cette disposition. Il paraît ainsi plus aisé de répondre à cette problématique en facilitant la concertation entre les acteurs. En effet, le gestionnaire d'infrastructure peut formaliser les écarts conduisant à ces désordres répétés, échanger avec l'entreprise ferroviaire pour s'assurer d'une compréhension mutuelle des attendus en matière de qualité de service sur le réseau ferroviaire, et demander à l'opérateur un plan d'actions démontrant sa capacité à résoudre dans un délai raisonnable les difficultés rencontrées. Enfin, une telle situation peut déjà être traitée dans le cadre du droit applicable. Si SNCF Réseau devait considérer que le comportement d'une EF porte atteinte à ses intérêts, l'article L1263-2 du code des transports lui permet déjà de saisir l'ART. En effet, aux termes de cette disposition, « [...] tout gestionnaire d'infrastructure [...] peut saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés [...] à l'accès au réseau ». Cette disposition porte notamment sur la gestion opérationnelle des circulations et semble donc pouvoir être mobilisée dans le cas prévu par le projet de loi, à savoir les perturbations répétées des circulations opérées par une EF venant impacter de « façon significative, durable et régulière les circulations opérées par les autres opérateurs ».

Cet amendement a été travaillé avec la SNCF.