

Projet de loi Organisation et Régulation des transports ferroviaires

Le projet de loi ARAF a été adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, en session extraordinaire, les 21 et 22 septembre derniers..

Le texte modifié a été renvoyé en deuxième lecture à la Commission de l'Economie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire du Sénat, malgré la procédure d'urgence déclarée par le gouvernement.

Principaux résultats du vote de l'Assemblée nationale :

- ✓ Art 1^{er} al.19 : A compter du 1er janvier 2011, la comptabilité de la gestion des gares lorsqu'elle est effectuée par la SNCF, devra être séparée de celle relative à l'exploitation. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne pourra être affectée à l'autre. (amendement Mariton)
- ✓ Art 1^{er} al.20 : Principe d'une comptabilité séparée, voire consolidée, pour les entreprises ou groupes d'entreprises qui ont plusieurs type d'activités ferroviaires (amendement Mariton).
- ✓ Art 1^{er} al. 28 : Le DRR est publié chaque année par le gestionnaire d'infrastructure (amendement Mariton). En revanche, l'amendement précisant que le DRR établit une description détaillée n'a pas été adopté (amendement PS).
- ✓ Art 1^{er} al. 33 : L'amendement visant à encadrer davantage le cabotage, à maximum deux arrêts dans les Etats membres traversés, n'a pas été adopté (amendement PS).
- ✓ Ar. 1^{er} al. 37 : La consistance et les caractéristiques du RFN sont fixées par décret simple (amendement gouvernemental de cohérence).
- ✓ L'amendement Mariton fixant un échéancier (avant 30 juin 2010) en vue de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs a été retiré en séance. A cette occasion, le ministre des transports s'y est déclaré personnellement favorable.
- ✓ **L'amendement Courson et Gonnot n° 21 visant à modifier l'article 18 de la LOTI en introduisant la possibilité pour les régions de choisir l'opérateur de leur choix pour certains services ferroviaires régionaux ou interrégionaux, n'a pas été retenu.**
- ✓ Art. 1er bis : Deux amendements du gouvernement ont été adoptés **pour exclure certaines circulations ferroviaires de la détention d'une licence :**
Pour les chemins de fer touristiques hors période d'ouverture du RFN,
Pour le fret de proximité : pour les circulations limitées et à vitesse réduite au départ ou à destination d'une voie non ouverte à la circulation publique et reliée au RFN.

- ✓ Art. 2 : Un amendement Mariton adopté permet le recours aux PPP pour tout type d'investissements destinés notamment au développement du trafic fret ou celui du transport de proximité.
- ✓ Art. 2 : Un amendement Mariton adopté, précise que la gestion du trafic et des circulations sont assurés par la SNCF, pour le compte du cocontractant de RFF.
- ✓ Art.2 : Un amendement Mariton adopté sur la répartition des sièges au sein du CA de RFF.
- ✓ Après l'art. 2 : **Amendement gouvernemental adopté sur la mise en oeuvre du Règlement OSP en Ile-de-France** prévoyant que la RATP peut continuer à exploiter les métros et RER jusqu'en 2039, les tramways jusqu'en 2029 et les lignes de bus jusqu'en 2024.
La RATP devient par ailleurs **gestionnaire d'infrastructure**. L'amendement règle également la question de la répartition des biens entre la RATP et le STIF.
En revanche, l'amendement Mariton proposant de réduire la période prévue pour l'exploitation du métro de 2039 à 2029 n'a pas été adopté.
- ✓ Art. 3 A : Avant la fin 2009, le gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les solutions proposées pour le remboursement de la dette de RFF.
- ✓ Art. 9 : Amendement gouvernemental adopté **supprimant le délai imparti de deux mois au directeur général de l'EPSF** pour notifier à l'auteur de la saisine et à l'ARAF sa décision suite à l'avis de l'ARAF dans le cadre d'un recours portant sur l'accès au réseau ferroviaire.
- ✓ Art.14 : **Les EF devront participer au financement de l'ARAF** et non plus les GI.
- ✓ Art. 15 : Un amendement du PS visant à organiser la coopération entre l'ARAF et l'EPSF n'a pas été adopté.
- ✓ Après l'art. 23 bis : Un amendement gouvernemental adopté permet d'utiliser les **contrats types prévus par la LOTI lors d'opérations internationales**, s'agissant de dispositions supplétives qui ne s'appliquent que lorsque le contrat est muet et qu'aucune disposition internationale n'est prévue. Il précise le régime de responsabilité applicable aux transporteurs ayant recours à la sous-traitance et aligne le régime de responsabilité en cas de faute avec les autres modes de transport.
- ✓ Après l'art. 23 bis : Adoption d'un amendement gouvernemental permettant le transfert à un ou plusieurs organismes agréés, la gestion et la délivrance des documents de contrôle du cabotage routier. Les entreprises se verront demander une participation financière destinée à couvrir les frais correspondants.
- ✓ Article 23 Quinquies : L'amendement Mariton visant à ouvrir le cabotage routier a été rejeté.