

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 230 (2ème Rect)

présenté par

M. Rousset, M. Gagnaire, M. Fekl, M. Le Borgn', Mme Zanetti, Mme Marcel, M. Boudié,
Mme Lacuey, Mme Delaunay, M. Travert et Mme Lousteau

ARTICLE 5 BIS

Compléter cet article par les dix-neuf alinéas suivants :

« II. – L'article L. 2121-3 du même code est ainsi rédigé :

« La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional de plein exercice, de l'organisation :

« 1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;

« 2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.

« Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'État est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma régional des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1213-1 et du schéma national des services de transport mentionné à l'article L. 1212-3-1.

« La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation du système de transports sur le plan économique et social. Elle fixe librement la tarification des abonnements. Les autres tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs. Un tarif de référence national est maintenu pour les trajets combinant des services organisés par des autorités organisatrices différentes ou combinant un service conventionné avec un service librement organisé, en l'absence d'accord spécifique entre autorités organisatrices ou entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire concernées.

« Pour l'exercice de ses compétences, les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être repris par l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de l'exploitant pour l'exécution de ces missions, notamment définies aux articles L. 2121-3 à L. 2121-7 du code des transports. Cette reprise se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. Les opérations de reprise susvisées ne donnent lieu à aucune perception au profit du Trésor.

« La région bénéficie pour l'exercice de ses compétences d'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional des ressources issues :

« - de ses propres concours financiers,

« - des recettes tarifaires,

« - du produit des emprunts,

« - du produit d'un versement destiné aux transports en commun,

« - d'une part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière,

« - de toute autre contribution, subvention ou avance qui lui sont apportées par l'État et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en œuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. ».

« II. – La perte de recettes pour SNCF Mobilités est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« IV. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« V. – La perte de recettes pour l'AFITF est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le service public de transport régional représente aujourd'hui 12 000 trains par jour, soit la très large majorité des 15 000 circulations quotidiennes. En 10 ans de gestion du TER, les Régions ont fortement dynamisé la fréquentation notamment grâce au développement des dessertes et à une politique d'investissement volontariste pour l'acquisition de nouvelles rames et la rénovation des gares.

Pourtant, les prérogatives d'autorités organisatrices de plein exercice ne leur sont pas encore totalement reconnues, à la différence des autorités d'agglomération urbaine ou du STIF.

A l'heure où le Gouvernement porte, dans le cadre de la réforme territoriale, de grandes ambitions pour les Régions et souhaite leur transférer les transports interurbains et les routes, cet amendement vise à préciser les modalités d'exercice de la compétence exclusive régionale en matière de TER et conforter ainsi les Régions dans leur rôle d'autorité organisatrice de plein exercice.

Cet amendement s'appuie sur les dispositions existantes en faveur des autorités organisatrices de transport urbain et du STIF et propose leur généralisation à l'ensemble des autorités organisatrices régionales.

Les critères de la notion d'autorité organisatrice de plein exercice reconnus pour les autorités organisatrices de transport urbain et pour le STIF supposent a minima de confier aux Régions les compétences suivantes :

- la fixation des tarifs du TER, y compris pour les abonnements,
- la propriété du matériel roulant,
- une ressource propre dédiée au financement de leur compétence transport public de voyageurs