

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 juin 2014

## RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 2 (Rect)

présenté par

M. Herth et M. Saddier

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

À la première phrase de l'article L. 1113-1 du code des transports, après le mot : « urbains » sont insérés les mots : « et de transports régionaux ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les Départements et les autorités organisatrices de transports urbains ont aujourd'hui toute liberté de fixer les tarifs pour les billets et abonnements de transport, ce qui en fait des autorités organisatrices de plein exercice.

Ce n'est pas le cas des Régions pour le TER, comme le précise l'article L 2121-3 du code des transports qui précise que « la région exerce ses compétences en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes ». En effet, l'essentiel des tarifs s'appliquant aux TER est aujourd'hui décidé par l'État (plein tarif, tarifs sociaux – abonnements de travail ou abonnement scolaires, etc.) ou la SNCF au niveau central (cartes de réduction 12/27, Senior, etc.). Ainsi, la majorité des voyageurs TER voyagent avec un tarif sur lequel les Régions, autorités organisatrices de transport, n'ont aucun pouvoir de décision.

Ainsi, alors que les recettes des ventes de billets couvrent environ 1/3 des charges d'exploitation du TER, et que le coût du fonctionnement du TER représente une part très significative du budget des Régions, elles souhaitent pouvoir maîtriser l'ensemble de la politique tarifaire du TER, afin de disposer de tous les leviers permettant d'optimiser la contribution publique au fonctionnement. L'enjeu est également d'augmenter le niveau de fréquentation des trains en fonction des spécificités des différents territoires.

---

La différence de situation entre les autorités organisatrices de transport n'a plus lieu d'être, d'autant plus dans un contexte où les TER sont, au même titre que les transports urbains et les transports départementaux, pour beaucoup de voyageurs des transports du quotidien.

Par ailleurs, la situation actuelle complexifie la mise en place des tarifications multimodales, fortement attendues par les usagers, puisque toute nouvelle tarification régionale se traduit nécessairement par une perte de recette pour la Région et donc à un surcoût pour les finances publiques.

Ainsi, il est proposé de donner aux Régions la liberté de fixer les tarifs s'appliquant aux voyageurs TER, en supprimant le barème kilométrique et l'application des tarifs sociaux nationaux aux services régionaux de voyageurs.

Néanmoins, afin de préserver la possibilité, pour les voyageurs, d'effectuer une correspondance entre un train grandes lignes et un TER, la référence tarifaire nationale serait maintenue pour les trajets nationaux en correspondance, ainsi que sur les trajets interrégionaux par défaut en l'absence de conventionnement entre les régions concernées, sur les principales origines-destinations, selon une liste à établir par décret en conseil d'État.

Par ailleurs, afin de maintenir une tarification réduite pour les personnes économiquement les plus fragiles, et une cohérence entre les différents réseaux, de transport l'article L 1113-1 du code des transports, qui impose aujourd'hui aux autorités organisatrices des transports urbains et au syndicat des transports d'Ile de France une réduction forfaitaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transports ou d'une aide équivalente pour les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond permettant l'accès à la couverture complémentaire de la sécurité sociale (article L. 861-1 du code de la sécurité sociale), serait étendu aux Régions pour le TER.