

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 328 (Rect)

présenté par

M. François-Michel Lambert, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, Mme Duflot, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas

ARTICLE 3

Après l'alinéa 18, insérer les trois alinéas suivants :

« c ter) Après le même article, il est inséré un article L. 2123-2-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2123-2-2.* – Pour chaque gare relevant de la catégorie des gares de voyageurs d'intérêt national, définie au II de l'article 13 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

« Pour chaque ensemble de gares de voyageurs situées dans une même région et relevant des catégories gares de voyageurs d'intérêt régional et gares de voyageurs d'intérêt local définies au II de l'article 13 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, est créé un comité regroupant les opérateurs de services de voyageurs et les autorités organisatrices finançant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Ce comité valide les projets d'investissements de développement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Maillon essentiel du transport ferroviaire régional, les gares ont bénéficié de 650 millions d'euros de financement de la part des Régions en 2012 à la fois en fonctionnement et en investissement. Toutefois, le modèle économique des gares permet aujourd'hui à RFF et à Gares & Connexions de

décider d'investissements lourds en gare sans l'accord de la Région, à qui sera pourtant répercutée la totalité de l'investissement à travers les redevances.

Avec 91 % des arrêts en gare effectués par les TER hors Transilien (96 % si l'on compte l'ensemble des arrêts des TER et des Transilien), il est logique de confier aux Régions un rôle de décideur en matière d'investissements en gare, sans remettre en cause leurs modalités d'exploitation, pour assurer le bon fonctionnement du service public du TER et en faire des lieux de vie adaptés aux besoins de mobilité.

Même si elles sont les premiers clients des gares de voyageurs, d'autres opérateurs et d'autres autorités organisatrices de services ferroviaires peuvent être impactés par les investissements en gare. Cet amendement vise donc à mettre en place pour chaque gare un comité des opérateurs et des autorités organisatrices concernés pour valider les investissements de développement en gare.

Cette disposition nécessite de mettre en conformité le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.