

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2015

NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2553)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° 2054

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

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

Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

1° L'article L. 3114-1 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « une », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, compétent en matière de développement économique, à la demande de l'assemblée délibérante de celui-ci. »

b) Au deuxième alinéa, les mots : « les lignes que la région » sont remplacés par les mots : « soit les lignes que la personne publique bénéficiaire »

c) Le même alinéa est complété par les mots : « soit les lignes à faible trafic n'ayant pas été utilisées par des services de transport de personnes depuis plus de cinq ans. »

2° Au second alinéa de l'article L. 3114-2, le mot : « région » est remplacé par les mots : « personne publique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les lignes capillaires fret représentent, pour les entreprises qui ne sont pas directement embranchées sur le réseau structurant, des maillons souvent indispensables de la chaîne logistique. Leur existence est un atout pour le développement économique des territoires qu'elles traversent.

Toutefois, la gestion par SNCF Réseau, EPIC national, n'a souvent pas permis de trouver le modèle économique spécifique à ces lignes faiblement circulées (quelques trains par jour à quelques trains par semaine). En effet, un gestionnaire d'infrastructure de la taille de SNCF Réseau ne peut aisément appliquer des solutions optimisées au cas par cas, indispensables pour traquer chacune des économies potentielles, sans dégrader la sécurité. Par ailleurs, la structure des recettes de SNCF Réseau, basées sur des prix d'usage normés par kilomètre, n'est pas adaptée aux usages.

La mise en œuvre de nouveaux modes de gestion, sur les plans techniques comme de la gouvernance, est donc un impératif. C'est ce qui a été présenté lors de la troisième conférence nationale périodique pour la relance du fret ferroviaire, le 12 décembre 2014, sous la présidence du Secrétaire d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche.

C'est ainsi qu'est apparue la nécessité de définir l'avenir de chaque ligne dans le cadre d'instances locales associant l'ensemble des acteurs concernés. Il doit être recherché sur la base des besoins identifiés par ses utilisateurs actuels et potentiels, en tenant compte de l'intérêt de chaque ligne dans le cadre d'une stratégie locale de développement économique et de d'aménagement du territoire.

Afin de donner toutes les chances à l'émergence de solutions, un champ le plus large possible de modes de gestion mérite d'être mis à disposition de ces instances locales.

Parmi ces nouveaux modes, la gestion par les collectivités territoriales les plus impliquées doit pouvoir être une option, aux côtés d'une plus grande mobilisation et responsabilisation des opérateurs ferroviaires de proximité et des réflexions sur les modalités d'association des chargeurs.

A cette fin, sans méconnaître les nécessaires limitations aux possibilités de transfert d'infrastructures ferroviaires de l'État et de ses établissements aux régions qui ont été intégrées à la loi portant réforme ferroviaire pour garantir l'intégrité du réseau ferré national, il est nécessaire d'ouvrir une nouvelle possibilité de transfert limitée aux seules lignes capillaires fret.

Si les régions auront naturellement un rôle important à jouer, eu égard à leur taille qui est à l'échelle du domaine de pertinence du fret ferroviaire, et à leurs compétences à la fois en matière ferroviaire et de développement économique, les communautés de communes, d'agglomération ou urbaines et les métropoles pourraient également être impliquées le cas échéant. Cela nécessite donc d'ouvrir également des possibilités de transfert à destination de l'échelon intercommunal.