

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 juin 2015

NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2830)

Adopté

AMENDEMENT

N° CL42

présenté par
M. Molac et M. Coronado

ARTICLE 8 BIS A

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« 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) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

« – les mots : « les lignes que la région » sont remplacés par les mots : « soit les lignes que la personne publique bénéficiaire » ;

« – sont ajoutés 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

Il s'agit par cet amendement de rétablir une disposition supprimée par le Sénat. Elle visait à permettre le transfert des lignes capillaires fret aux régions et aux intercommunalités.

RFF et SNCF Infra ont réalisé en 2013 un diagnostic du réseau de lignes dites capillaires fret, diagnostic partagé par les principaux acteurs du secteur : DGITM, entreprises ferroviaires, chargeurs, filières embranchées....

De ce constat, il résulte que, dans le modèle économique actuel, 2500 km de lignes sont susceptibles d'être fermées dans un délai de 3 ans (environ 1250 à trafic nul et 1250 présentant des

risques de fermeture en lien avec le coût d'une réhabilitation), dont certaines sont essentielles à l'activité d'entreprises embranchées, mais dont le coût de remise en état n'est pas compatible avec les critères de gestion de RFF.

Il existe aujourd'hui, sur le réseau ferré national, environ 3000 km de lignes neutralisées, c'est-à-dire de lignes qui ne sont plus en service mais qui n'ont pas pour autant été fermées, déclassées, et donc qui, alors même qu'elles ne sont plus exploitées, ne sont pas valorisées par le gestionnaire du réseau.

Nous assistons là à un véritable « gaspillage » ferroviaire.

A l'heure où le gestionnaire du réseau ne juge pas utile de réactiver ces lignes, voire envisage de procéder à leur fermeture, les régions, autorités organisatrices de transport régional, disposent d'un intérêt fort à devenir gestionnaires et exploitantes de telles lignes.

En effet, cela représente pour elles un enjeu en terme de développement économique et d'attractivité de leur territoire ainsi que d'amélioration de l'accessibilité vers et depuis l'extérieur. Du reste, l'intérêt des régions pour ces lignes résulte d'une analyse globale de la situation. En effet, les critères économiques pris en compte par celles-ci peuvent intégrer, par exemple, le surcoût d'entretien des routes, engendré par le transfert de fret ferroviaire sur les routes qu'elles ont en charge, un critère environnemental, la pollution évitée, etc...., et donc, justifier économiquement la réalisation des travaux nécessaires à la pérennisation de ces lignes. Ceci permettra d'éviter un report de trafic fret sur route, dans le respect des objectifs gouvernementaux de développement du fret ferroviaire.

Le présent amendement vise ainsi à conférer la compétence nécessaire aux régions pour exploiter ces lignes inutilisées et, ce faisant, tout en pérennisant le réseau ferré national, intégrer une logique globale de gestion des infrastructures de transport à l'échelon régionale.