

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD1366

présenté par

M. Pancher, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 1ER C, insérer l'article suivant:

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1212-3 est complété par la phrase suivante :

« Le schéma national des infrastructures de transport initial est présenté au Parlement au plus tard le 30 juin 2019 ».

2° L'article L. 1212-3-1 est complété par la phrase :

« Le schéma national des services de transport initial est présenté au Parlement au plus tard le 30 juin 2019 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le code des transports comporte des dispositions relatives aux orientations en ce qui concerne :

- le schéma national des infrastructures de transports (article L. 1212-1 et suivants) qui a notamment pour objet de fixer les orientations de l'État concernant l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence,

- le schéma national des services de transport (article L. 1212-3-1 et suivants) qui fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaires de voyageurs d'intérêt national. L'article L. 1212-3-2 précise que ce schéma détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport. Il s'agit des services relevant de la convention des Trains d'Équilibre du Territoire conclue entre l'État et SNCF Mobilités. L'article L. 1212-3-2 précise également que ce schéma : « encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national ». Il s'agit des services TGV.

Alors qu'il est essentiel pour nos concitoyens d'avoir connaissance des objectifs de l'État en matière d'infrastructures et de services de transport ferroviaire afin de faire face aux attentes sociales de mobilité et d'aménagement du territoire, force est de constater que ces deux schémas n'ont été ni publiés, ni présentés au Parlement.

L'urgence est encore plus prégnante pour le schéma national des services de transport, l'État étant doté depuis la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (article L. 2121-1-1 du code des transports) de la compétence de conclure des contrats de service public pour préserver des dessertes directes sans correspondance. Face à la politique de suppression des services TGV sans correspondance mise en œuvre par SNCF Mobilités, il est urgent que l'État se saisisse de cette mission et présente sa vision de la politique de dessertes nationales via ce schéma.

Par ailleurs, il convient de réinsérer la disposition de l'article L. 1212-3-2, issue de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et visant à instaurer un encadrement, par l'intermédiaire de ce schéma national des services de transport les conditions dans lesquelles l'entreprise publique SNCF Mobilités assure ses services de transport librement organisés. Alors que des suppressions de liaisons TGV ont déjà eu lieu et alors que des dessertes TGV de bassins de vie entier sont menacées, cette disposition supprimée par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire doit être rétablie.