

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD453

présenté par

M. Rousset, M. Boudié et M. Arnaud Leroy

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

Le code des transports est modifié comme suit :

I- Le cinquième alinéa de l'article L. 2121-3 est rédigé comme suit :

« La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports. Un tarif de référence national est maintenu pour les trajets combinant des services organisés par des autorités organisatrices différentes ou combinant un service conventionné avec un service librement organisé, en l'absence d'accord spécifique entre autorités organisatrices ou entre l'autorité organisatrice et l'entreprise ferroviaire concernées. »

II- A l'article L. 1113-1, après le mot : « urbains » sont insérés les mots « et de transports régionaux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est de simplifier et de clarifier les tarifs du TER. En effet, le système actuel souffre d'une grande complexité et présente plus de 1400 tarifications différentes pour les TER. Cette complexité est liée à la superposition des tarifs nationaux, des tarifs commerciaux de la SNCF et des tarifications spécifiquement régionales. Cette illisibilité est préjudiciable pour l'utilisateur, jamais certain de payer le juste prix, et totalement déresponsabilisante pour les Régions, pourtant autorités organisatrices de par la loi. Il y a là un enjeu majeur de modernisation et de simplification du service public.

C'est également un enjeu en termes de pérennité des politiques d'investissement menées par les Régions : elles doivent, pour ce faire, pouvoir maîtriser leurs recettes et définir elles-mêmes la

totalité de leurs tarifs TER comme toute Autorité organisatrice. Pour autant, l'amendement prévoit que cette compétence donnée aux Régions soit menée dans le respect d'un cadre tarifaire national, dans une volonté d'équité territoriale et de justice sociale, en prévoyant une garantie de l'accès pour tous les usagers à des billets combinés pour des trajets avec correspondances, ce qui justifie de conserver un prix de référence au niveau national.

Cette simplification de la tarification répond également à l'objectif d'améliorer l'intermodalité entre le TER et les services de transports publics organisés par les AOTU et par les départements, en facilitant l'intégration tarifaire à l'échelle régionale (les trajets combinés TER + transports urbains représentent 1/3 des trajets TER). Cette évolution va dans le sens du chef de filat en matière d'intermodalité confié aux régions par la loi de modernisation de l'action publique territoriale.