

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 mai 2014

---

**RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)**

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° CD464

présenté par

M. Giraud, M. Falorni et M. Krabal

-----

**ARTICLE PREMIER**

Après l'alinéa 12, insérer les sept alinéas suivants :

« *Art. L. 2100-2-1 bis.* - Une loi d'orientation et de programmation ferroviaire est présentée par le gouvernement devant le Parlement tous les cinq ans.

Cette loi doit comprendre notamment :

- la définition du périmètre du réseau ferroviaire maintenu de façon pérenne par le gestionnaire d'infrastructure,
- l'allocation des moyens budgétaires consacrés par l'Etat à la politique ferroviaire nationale,
- la déclinaison de la politique nationale en matière de fret ferroviaire et les moyens qui y sont alloués,
- la programmation des infrastructures,
- l'encadrement des conditions dans lesquelles SNCF gère les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et non conventionnés.»

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La politique ferroviaire de la France constitue un enjeu national et un maillon essentiel de la transition énergétique et de la politique d'aménagement du territoire. Cette politique s'inscrit dans le long terme et nécessite de la visibilité en matière d'orientations stratégiques. Elle ne peut donc être seulement définie par les opérateurs ferroviaires : cela relève de la responsabilité de l'Etat et de la représentation nationale. Il appartient à la Nation de décider de la consistance du réseau.

En instituant une loi d'orientation et de programmation ferroviaire, cet amendement :

- confirme l'Etat et le Parlement dans leur rôle de stratèges définissant la politique ferroviaire nationale et les moyens budgétaires qui y sont alloués, en lien avec la politique d'aménagement du territoire, et garantissant la cohérence et l'unicité du réseau ferré national ;
- vise à donner à l'Etat et au Parlement les moyens de décider de la politique ferroviaire nationale. En effet, aujourd'hui les contributions publiques à RFF sont orientées vers le financement de la moitié du réseau sur une décision unilatérale du gestionnaire d'infrastructure ce qui ne permet pas de garantir la pérennité de l'autre moitié du réseau dans laquelle figure pourtant de nombreuses lignes des transports du quotidien à fort trafic et fréquentation élevée.