

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° CD7

présenté par
M. Savary, rapporteur

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

Au chapitre II du titre premier du livre II de la première partie du code des transports, après l'article L. 1212-3, est insérée une Section *I bis* intitulée « Schéma national des services de transport ferroviaire » et trois articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 1212-3-1.* - Le schéma national des services de transport ferroviaire fixe les orientations de l'État à moyen terme concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.

« *Art. L. 1212-3-2.* - Le schéma mentionnée à l'article L. 1212-3-1 du présent code détermine, dans une logique d'aménagement et d'égalité des territoires, les services conventionnés par l'État de transport ferroviaire de voyageurs qui répondent aux besoins de mobilité.

« Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.

« *Art. L. 1212-3-3.* - Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 du présent code est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'État est, depuis 2010, l'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET). Cela n'a toutefois pas permis d'arrêter la lente érosion que les services assurés par ces trains subissent depuis une dizaine d'années. Les services TET représentent pourtant un maillon essentiel de l'offre de services ferroviaires, dont la pertinence se situe entre le TER et le TGV, comme l'a rappelé la commission "Mobilité 21" présidée par M. Philippe Duron, ainsi que M. Jean-Louis Bianco dans ses propositions pour la réforme ferroviaire.

Les services à grande vitesse sont, quant à eux, gérés de façon autonome par la SNCF. Pourtant, les nouvelles lignes à grande vitesse sont largement financées par des subventions publiques à travers

la participation de l'État et des collectivités territoriales. L'État doit donc mieux encadrer la définition des services à grande vitesse, de façon concertée avec l'ensemble des financeurs.

Ainsi, il revient à l'État de franchir une nouvelle étape dans son rôle d'autorité organisatrice des services ferroviaires d'intérêt national et de fixer des perspectives en phase avec les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire.

Cet amendement vise à confier à l'État, en tant qu'autorité organisatrice des transports d'intérêt national, la responsabilité d'élaborer un schéma des services ferroviaires d'intérêt national et de mettre en place un mode de financement pérenne de ces services.