

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 149

présenté par

M. Giraud, M. Carpentier, M. Chalus, M. Charasse, Mme Dubié, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Hobert, M. Krabal, M. Jérôme Lambert, M. Moignard, Mme Orliac, M. Robert, M. Saint-André, M. Schwartzberg et M. Tourret

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

Après la section 1 du chapitre II du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports, il est inséré une section 1 *bis* ainsi rédigée :

« Section 1 *bis* ;

« Schéma national des services de transport ;

« Art. L. 1212-3-1. – Le schéma national des services de transport 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 mentionné à l'article L. 1212-3-1 détermine, dans une logique d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transports ferroviaires de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de mobilité. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transports ferroviaires non conventionnés d'intérêt national.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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.

En effet, l'État est, depuis 2010, l'autorité organisatrice des Trains d'équilibre du territoire. Cela n'a toutefois pas permis d'arrêter la lente érosion que ces services 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 Philippe Duron ainsi que Jean-Louis Bianco dans ses propositions pour la réforme ferroviaire.

Les services à grande vitesse sont quant à eux gérés de façon autonome par SNCF. Pourtant, les lignes nouvelles à grande vitesse sont largement financées par des subventions publiques à travers la participation financière de l'État et des Collectivités locales. 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 de repli ne prévoit pas d'actualisation et de présentation au Parlement une fois par législature du Schéma national des services de transport.