

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 février 2015

NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2553)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 1139

présenté par

M. Pancher, M. Degallaix, M. Demilly, M. Folliot, M. Meyer Habib, M. Jégo, M. Jean-Christophe Lagarde, M. Maurice Leroy, M. Morin, M. Piron, M. Reynier, M. Richard, M. Rochebloine, Mme Sage, M. Santini, M. Tahuaitu, M. Tuaiva, M. Vercamer, M. Philippe Vigier et M. Zumkeller

ARTICLE 8

I. – Rétablir l’alinéa 3 dans la rédaction suivante :

« 2° L’article L. 2121-4 du code des transports est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Par dérogation au premier alinéa, une région peut décider, après en avoir informé SNCF Réseau, d’exploiter un service d’intérêt régional sur une ligne à faible trafic sans voyageurs, ou à trafic nul, ainsi que sur une ligne neutralisée.

« SNCF Réseau peut transférer à la région, à la demande de celle-ci, les missions prévues par l’article L. 2111-9 pour la gestion des lignes visées à l’alinéa précédent. Ce transfert s’effectue par voie de convention.

« Le cas échéant, la ligne exploitée par la région perd son statut de ligne neutralisée. La liste des lignes neutralisées est fixée par arrêté ministériel. ».

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« VII. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« VIII. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l’État, par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

RFF et SNCF Infra ont réalisé en 2013 un diagnostic du réseau de lignes dites capillaires fret, diagnostic partagé par les principaux acteurs du secteur : DGITM, entreprises ferroviaires, chargeurs, filières embranchées....

De ce constat, il résulte que, dans le modèle économique actuel, 2500 km de lignes sont susceptibles d'être fermées dans un délai de 3 ans (environ 1 250 à trafic nul et 1 250 présentant des risques de fermeture en lien avec le coût d'une réhabilitation), dont certaines sont essentielles à l'activité d'entreprises embranchées, mais dont le coût de remise en état n'est pas compatible avec les critères de gestion de RFF.

Il existe aujourd'hui, sur le réseau ferré national, environ 3 000 km de lignes neutralisées, c'est-à-dire de lignes qui ne sont plus en service mais qui n'ont pas pour autant été fermées, déclassées, et donc qui, alors même qu'elles ne sont plus exploitées, ne sont pas valorisées par le gestionnaire du réseau.

Nous assistons là à un véritable « gaspillage » ferroviaire.

A l'heure où le gestionnaire du réseau ne juge pas utile de réactiver ces lignes, voire envisage de procéder à leur fermeture, les régions, autorités organisatrices de transport régional, disposent d'un intérêt fort à devenir gestionnaires et exploitantes de telles lignes.

En effet, cela représente pour elles un enjeu en terme de développement économique et d'attractivité de leur territoire ainsi que d'amélioration de l'accessibilité vers et depuis l'extérieur. Du reste, l'intérêt des régions pour ces lignes résulte d'une analyse globale de la situation. En effet, les critères économiques pris en compte par celles-ci peuvent intégrer, par exemple, le surcoût d'entretien des routes, engendré par le transfert de fret ferroviaire sur les routes qu'elles ont en charge, un critère environnemental, la pollution évitée, etc., et donc, justifier économiquement la réalisation des travaux nécessaires à la pérennisation de ces lignes. Ceci permettra d'éviter un report de trafic fret sur route, dans le respect des objectifs gouvernementaux de développement du fret ferroviaire.

Le présent amendement vise ainsi à conférer la compétence nécessaire aux régions pour exploiter ces lignes inutilisées et, ce faisant, tout en pérennisant le réseau ferré national, intégrer une logique globale de gestion des infrastructures de transport à l'échelon régionale.