

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD26

présenté par

M. Pancher, M. Guy Bricout, Mme Auconie et M. Herth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

Avant l'élaboration des prochains CPER le gouvernement s'engage à entamer une réflexion associant les différents niveaux de collectivités, en particulier des Régions, sur l'avenir des lignes catégorisées UIC 7 à 9.

Il s'agit en premier lieu de réfléchir à une nouvelle catégorisation qui reflète mieux l'importance socio-économique des différentes lignes. Il s'agit également de travailler sur l'adaptation des référentiels de maintenance pour les lignes les moins circulées et sur leurs conditions d'exploitation, en rendant possible la prise en charge par une entité unique de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure. L'État doit également identifier des sources de financement pour ces lignes.

Enfin, si un transfert global de ce linéaire aux collectivités n'est pas souhaitable, les Régions qui le souhaitent doivent pouvoir récupérer la propriété d'une partie de ces lignes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Même si le gouvernement a annoncé qu'il ne suivrait pas les recommandations du rapport Spinetta concernant les lignes capillaires », leur avenir à moyen et long terme n'est pas assuré. L'élaboration des prochains CPER paraît un horizon adapté pour engager une réflexion. L'État doit être en mesure est d'offrir un maximum d'options pour permettre d'améliorer le modèle économique de ces lignes.

Il faut tout d'abord faire un tri entre ce qui constitue réellement une « petite ligne » et l'ensemble des 9 000km de ligne UIC 7 à 9. Certaines lignes classées 7 voient passer plusieurs TGV par jour (par exemple Rennes- Saint-Malo) ou sont structurantes pour le réseau national (par exemple la dernière partie de Paris-Cherbourg, à partir de Lison).

Les conditions d'exploitation et de maintenance de ces lignes sont également déterminantes. Les référentiels de maintenance doivent être adaptés pour les lignes à plus faible trafic, où seuls circulent des trains relativement légers, à l'image du travail qui a été entrepris sous l'égide d'Alain-Henri Bertrand pour le « capillaire fret ».

Un modèle « à la Suisse » doit être envisagé. Si le réseau dit « structurant » est géré par un gestionnaire d'infrastructure, filiale indépendante au sein de l'entreprise historique de l'entreprise ferroviaire, les réseaux régionaux sont « verticalement intégrés », c'est-à-dire qu'une seule entité est en charge de la maintenance de l'infrastructure et de l'exploitation. Pour les lignes à faible circulation, où il n'existe qu'un seul opérateur (l'opérateur TER) cette solution peut s'avérer bien moins coûteuse.

Pour envisager la mise en place de cette organisation « à la suisse », il est nécessaire que les Régions puissent devenir propriétaire des lignes. Néanmoins, toutes ne souhaitent pas récupérer celles-ci. De plus, aucune Région n'est en mesure de récupérer l'ensemble du linéaire UIC 7 à 9 dans son territoire et d'en assumer les coûts de régénération. Transférer de manière globale les lignes aux Régions reviendrait à décharger l'État de ses responsabilités et à faire peser sur les collectivités la responsabilité des inévitables fermetures.