ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 2257 (Rect)

présenté par
M. Djebbari

ARTICLE 46 BIS

I. – À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« des articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales assurant eux-mêmes certaines de ces missions en application des mêmes articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 »

les mots :

« de l'article L. 2111-1-1, les autorités organisatrices de transport ferroviaire assurant elles-mêmes certaines de ces missions en application de l'article L. 2111-1-1, ».

II. – En conséquence, à l'alinéa 4, substituer aux mots :

« collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent en matière de développement économique, à la demande de l'assemblée délibérante de cette collectivité ou de ce groupement. »

les mots :

« autorité organisatrice de transport ferroviaire, à la demande de son assemblée délibérante ».

III. – En conséquence, à l'alinéa 5, substituer aux mots :

« la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales »

les mots :

« l'autorité organisatrice de transport ferroviaire ».

IV. – En conséquence, procéder à la même substitution à l’alinéa 6.

V. – En conséquence, à l’alinéa 24, substituer aux mots :

« collectivités territoriales ou les groupements de collectivités territoriales »

les mots :

« autorités organisatrice de transport ferroviaire »

VI. – En conséquence, supprimer les alinéas 10 à 15.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article 46 *bis* introduit diverses possibilités de schémas innovants pour la gestion des petites lignes ferroviaires. L’objet du présent projet d’amendement est d’éviter l’introduction d’un de ces schémas qui conduirait à une répartition des rôles en matière de gestion de l’infrastructure entre SNCF Réseau, une collectivité territoriale, et le cas échéant le gestionnaire d’infrastructure alternatif désigné par cette dernière.

Un tel schéma serait en effet complexe à mettre en œuvre concrètement, et poserait notamment des difficultés pour l’établissement des responsabilités de chaque partie prenante en matière de sécurité. Il semble donc préférable de limiter les possibilités introduites par l’article 46 *bis* (i) aux transferts de gestion, à la demande des régions intéressées ; (ii) à la désignation de gestionnaires d’infrastructure conventionnés par SNCF Réseau ; et (iii) à la mise en place de concessions ou de marchés de partenariat pour la gestion des petites lignes.

D’autre part, ce projet d’amendement clarifie le fait que ce sont bien les autorités organisatrices de transports ferroviaires qui ont vocation à être bénéficiaires des transferts de gestion dans les conditions prévues par cet article 46 *bis*.