

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 avril 2023

REVITALISATION PÉRENNE DES LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU
TERRITOIRE - (N° 998)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD11

présenté par

M. Grenon, M. Barthès, M. Blairy, M. Beaurain, M. Bovet, Mme Cousin,
Mme Da Conceicao Carvalho, M. Dragon, Mme Alexandra Masson, M. Meurin et M. Villedieu

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2111-21 du code des transports est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Lorsqu'un déclassement concerne une ligne ou une section de ligne du réseau ferré national, il est soumis à l'avis des collectivités locales concernées, des ministères en charge de l'écologie et du tourisme et des organisations représentatives des usagers.

« À l'appui de cette consultation, une enquête publique est organisée dans les conditions prévues aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, ainsi qu'une évaluation indépendante du potentiel de trafic voyageurs et fret.

« La décision de déclassement doit être motivée en fait et en droit et ne peut intervenir que lorsque le potentiel de trafic voyageurs évalué est inférieur à un seuil fixé par décret.

« La décision de déclassement est publiée au bulletin officiel de la société SNCF Réseau. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi du 30 décembre 1982 prévoyait la consultation « de la région, des départements, et des communes concernées ». La consultation de la région n'est pas suffisante, d'autant qu'une ligne peut concerner plusieurs régions limitrophes. Ces consultations peuvent rester légères, en incluant essentiellement les communes « têtes de ligne » et celles ayant bénéficié de la desserte avant la désaffectation de la ligne. Par ailleurs, la consultation des fédérations nationales d'usagers était autrefois obligatoire.

Concernant les enquêtes publiques, la plupart des procédures de déclassement du domaine public intègrent une enquête publique, même quand les enjeux sont modestes, comme la suppression d'un passage à niveau. Une telle enquête est prévue pour la simple aliénation d'un chemin rural. Le nombre d'enquêtes de déclassement serait inférieur à une dizaine par an, sur un total d'environ 5000.

Enfin, les décisions de déclassement reposent sur des évaluations de potentiel de trafic. Ces évaluations ne peuvent être réalisées par la SNCF Réseau, d'autant qu'elle le fait le plus souvent après la décision de déclassement ; elles doivent être confiées à un ou des experts indépendants.

Cet amendement est suggéré par la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports).