

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD28

présenté par

M. Saddier, Mme Beauvais et M. Manuel

ARTICLE ADDITIONNEL

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

L'article 1^{er} de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La structure de tête telle que définie par la loi est une structure ambiguë, porteuse du risque d'effacement de l'État Stratège, de mise sous tutelle du gestionnaire du réseau par l'opérateur SNCF et de conflits de fonctionnement et de pouvoir, générateurs de surcoûts et d'immobilisme.

Elle ne garantit pas les conditions nécessaires à l'exercice d'une saine concurrence entre entreprises ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'attribution des sillons.

Elle est également incompatible avec l'ouverture à la concurrence telle qu'elle a été définie au niveau européen.

C'est pourquoi, le présent amendement propose de supprimer l'EPIC de tête.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD19

présenté par

M. Sermier, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Bony, M. Brun, M. Descoeur, M. Gaultier,
M. Lorion, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« 3° Permettre en droit français le recours des autorités organisatrices de transports à l'ensemble des exceptions à une mise en concurrence pour procéder à l'attribution directe d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs prévues à l'article 5 du règlement (CE) n° 2007/1370 du 23 octobre 2007 ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le droit français ne doit pas aller plus loin que le droit communautaire. Il ne doit donc pas interdire le recours aux exceptions prévues par le règlement (CE) n° 2007/1370 du 23 octobre 2007.

La possibilité de prolonger un contrat en cas de circonstances exceptionnelles, notamment lorsque de nombreuses procédures d'appels d'offres sont en cours, peut permettre une meilleure fluidité du marché. Cela vaut en particulier pour les régions dont les conventions actuelles avec la SNCF ne permettent pas d'échelonnement par une disposition spécifique prévoyant d'attribuer par mise en concurrence une partie des dessertes ferroviaires avant l'expiration de celle-ci.

En outre, il doit être précisé par la loi que ce sont les régions qui ont recours à ces exceptions et non l'État, en dehors des Trains d'équilibre du territoire (TET) pour lesquels l'État est autorité organisatrice de transport.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD20

présenté par

M. Sermier, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Bony, M. Brun, M. Descoeur, M. Gaultier,
M. Lorion, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'alinéa 6 :

« 5° Prévoir la possibilité de transfert, à la demande des autorités organisatrices de transports, des biens reçus, créés ou acquis par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023, en particulier du matériel roulant et des ateliers de maintenance avec, si nécessaire, indemnisation de SNCF Mobilités. Le matériel roulant amianté doit être exclu des biens transférés ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les régions, et l'État pour les trains d'équilibre des territoires, doivent pouvoir récupérer les biens nécessaires à l'exécution des services conventionnés. L'absence de transfert de ces biens, pourrait constituer une barrière à l'entrée pour les opérateurs alternatifs à la SNCF.

Néanmoins, cette possibilité de transfert ne doit pas se réduire au transfert de matériels obsolètes. Une attention particulière doit être portée sur ce point au devenir du matériel roulant amianté. Ce matériel roulant ne doit pas faire exception au principe général d'interdiction de transfert de propriété des biens amiantés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° CD111

présenté par

M. Sermier, Mme Beauvais, M. Saddier, M. Brun, M. Bony et M. Gaultier

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'alinéa 6 :

« 5° Prévoir la possibilité de transfert, à la demande des autorités organisatrices de transports, des biens reçus, créés ou acquis par SNCF Mobilités pour l'exécution d'un contrat de service de transport ferroviaire de voyageurs attribué avant le 25 décembre 2023, en particulier du matériel roulant et des ateliers de maintenance avec, si nécessaire, indemnisation de SNCF mobilités. Le matériel roulant amianté doit être exclu des biens transférés ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les Régions, et l'État pour les trains d'équilibre des territoires, doivent pouvoir récupérer les biens nécessaires à l'exécution des services conventionnés. L'absence de transfert de ces biens, pourrait constituer une barrière à l'entrée pour les opérateurs alternatifs à la SNCF.

Néanmoins, cette possibilité de transfert ne doit pas se réduire au transfert de de matériels obsolètes. Une attention particulière doit être portée sur ce point au devenir du matériel roulant amianté. Ce matériel roulant ne doit pas faire exception au principe général d'interdiction de transfert de propriété des biens amiantés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N ° CD112

présenté par

M. Sermier, Mme Beauvais, M. Saddier, M. Gaultier, M. Brun et M. Bony

ARTICLE 3

Compléter l'alinéa 7 par les mots et les phrases suivants :

« conformément aux dispositions de l'alinéa 8 de l'article 4 du règlement (CE) n° 2007/1370 du 23 octobre 2007. La liste des données considérées comme nécessaires est établie par décret en Conseil d'État, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Le secret industriel et commercial attaché à certaines données ne peut faire obstacle à leur transmission, les dispositions nécessaires à la protection de ce secret reposant sur l'autorité organisatrice de transport ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le règlement (CE) n°2007/1370 du 23 octobre 2007 donne des précisions sur le contenu des données devant être fournies par l'opérateur : « ces informations portent notamment sur le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes liés au service public de transport de voyageurs couvert par la procédure de mise en concurrence, et des précisions sur les spécifications de l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis ».

Le champ des données auxquelles l'autorité organisatrice peut avoir accès selon ce texte est donc très large et laisse place à une marge d'appréciation importante, source de contentieux. Il apparaît donc essentiel de préciser en droit interne, via la loi puis la réglementation, la nature et le degré de détail des données dont les autorités organisatrices devront disposer.

SNCF Mobilités, et les autres opérateurs par la suite, ne peuvent en aucun cas objecter du secret industriel et commercial attaché à certaines données pour refuser leur transmission à une Région. En effet, ce secret repose sur l'autorité organisatrice, et ne la prive pas de l'accès aux informations. Et ce d'autant plus que la non-communication des données descriptives du service aux candidats à un appel d'offres mettrait en danger la validité même de la procédure, comme l'a rappelé à plusieurs reprises le Conseil d'État.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD113

présenté par

M. Sermier, Mme Beauvais, M. Saddier, M. Gaultier, M. Brun et M. Bony

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« 7° Supprimer les droits exclusifs de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services publics de transport ferroviaire de voyageurs à partir du 25 décembre 2023, en prévoyant les conditions dans lesquelles une autorité organisatrice de transport peut procéder à une mise en concurrence anticipée dès le 3 décembre 2019 ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le règlement (CE) n°2007/1370 du 23 octobre 2007 prévoit dans son article 8 le principe de la fin de l'attribution directe des contrats de service public de transport ferroviaire dès le 3 décembre 2019. Le projet de loi doit donc reprendre explicitement cette date, tout en permettant l'attribution directe jusqu'au 25 décembre 2023 prévue par l'alinéa 6 de l'article 5 du règlement. La possibilité d'attribution directe découle du maintien des droits exclusifs de SNCF Mobilités, sauf mise en concurrence anticipée, jusqu'au 23 décembre 2023.

Par ailleurs, il revient à l'Ile-de-France, et non à l'État, de décider du calendrier de sa mise en concurrence et du recours aux exceptions prévues par l'article 5 de ce même règlement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD16

présenté par

M. Sermier, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Bony, M. Brun, M. Descoeur, M. Gaultier,
M. Lorion, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay

ARTICLE 3

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« 7° Supprimer progressivement les droits exclusifs de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, en tenant compte notamment des caractéristiques particulières à la Région Ile-de-France, et en prévoyant les conditions dans lesquelles une autorité organisatrice de transport peut procéder à une mise en concurrence anticipée dès le 3 décembre 2019 ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le règlement (CE) n° 2007/1370 du 23 octobre 2007 prévoit dans son article 8 le principe de la fin de l'attribution directe des contrats de service public de transport ferroviaire dès le 3 décembre 2019. Le projet de loi doit donc reprendre explicitement cette date.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD116

présenté par

M. Sermier, Mme Beauvais, M. Saddier, M. Gaultier, M. Bony et M. Brun

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.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD17

présenté par

M. Sermier, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Bony, M. Brun, M. Descoeur, M. Gaultier,
M. Lorion, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay

ARTICLE ADDITIONNEL

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

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, et avant l'élaboration des prochains contrats de plan État – Région, le Gouvernement remet au Parlement un rapport décrivant les conditions financières du maintien des lignes les moins fréquentées du réseau ferroviaire ainsi que les modalités d'un transfert éventuel de toute ou une partie de ces lignes aux régions.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Premier ministre a dit qu'il ne souhaitait pas légiférer sur les petites lignes, laissant le soin aux régions de s'organiser avec les opérateurs. Les régions et les collectivités territoriales participent à la construction et au financement des lignes à grande vitesse (LGV). La contrepartie de cet investissement dans l'infrastructure est l'engagement par l'État de la desserte de leur territoire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD18

présenté par

M. Sermier, Mme Bassire, Mme Beauvais, M. Bony, M. Brun, M. Descoeur, M. Gaultier,
M. Lorion, M. Emmanuel Maquet, M. Menuel, M. Saddier, M. Vatin et M. Vialay

ARTICLE 6

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, l'ARAFER dispose d'un avis conforme, à savoir d'un droit de veto sur la fixation et le niveau des péages que SNCF Réseaux fait payer aux opérateurs qui veulent faire circuler leurs trains sur le réseau. Cet avis conforme est une mission centrale pour garantir l'égalité d'accès à tous les opérateurs qui rentreront dans le marché et l'affaiblir serait un très mauvais signal envoyé aux futurs entrants.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

AMENDEMENT

N° CD27

présenté par

M. Saddier, Mme Beauvais et M. Menuel

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

Les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère sont des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France compte actuellement 38 plans de protection de l'atmosphère (PPA). Dans ces territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.

A titre d'exemple, la Vallée de l'Arve en Haute-Savoie dispose d'un PPA approuvé le 16 février 2012 et actuellement en cours de révision. Il a permis la mise en oeuvre de mesures concrètes telles que le Fonds Air Bois ou le Fonds Air Industrie. Toutefois, ce territoire ne figure pas parmi les territoires identifiés comme priorités fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette situation est d'autant plus regrettable que la voie ferrée parcourant ce territoire est reconnue par tous les acteurs comme vieillissante.

C'est pourquoi, l'objet de cet amendement est de prévoir que les zones géographiques couvertes par un PPA seront des zones prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.