

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 juin 2014

## RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 185

présenté par

M. Pancher, M. Benoit, M. Demilly, M. Favennec, M. Folliot, M. Fromantin, M. Meyer Habib,  
M. Hillmeyer, M. Maurice Leroy, M. Rochebloine, M. Sauvadet et M. Philippe Vigier

-----

**ARTICLE 5 BIS**

Compléter cet article par les sept alinéas suivants

« II. – L'article L. 2121-4 du même code est ainsi modifié :

« 1° Avant le premier alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Chaque région, pour l'exploitation de ses services ferroviaires régionaux de personnes, définis au 1° de l'article L. 2121-3, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sous forme de régie ou d'attribuer directement, par le biais d'une convention de prestations intégrées, l'exploitation de son service public ferroviaire à une entité juridiquement distincte sur laquelle la région compétente exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une région prend une telle décision, les dispositions de l'article 5 paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil s'appliquent.

« Les régions peuvent décider d'attribuer directement les conventions de délégation de service public de transport ferroviaire de voyageurs. La durée de ces conventions ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'entreprise ferroviaire exploitant le service public fournit des actifs significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs qui font l'objet du contrat de service. Dans ce cas, la durée de la convention peut être allongée de cinq ans.

« Si la région n'exploite pas ses services ferroviaires régionaux de personnes définis au 1° de l'article L. 2121-3 en régie ou par le biais d'une convention de prestations intégrées, et si elle n'a pas attribué directement l'exploitation de ces services, elle attribue les conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence.

« La procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public doit respecter les principes d'équité, de non-discrimination et de transparence. Cette procédure est ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins définis par la région en application de l'alinéa 2 de l'article L. 2121-3. »

« 2° Au début du premier alinéa, sont insérés les mots : « À l'issue de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public ».

:

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les Etats membres de l'Union européenne ont adopté le 3 décembre 2007 le règlement « Obligation de service public » (OSP), entré en vigueur le 3 décembre 2009, pour permettre aux autorités organisatrices de transports (AOT) de choisir librement le mode d'attribution de leur contrat de service public : mise en concurrence, régie, recours à un opérateur interne, attribution directe.

La France se doit d'adapter son système ferroviaire à cette nouvelle réglementation qui imposera en 2019 l'ouverture régulée. Il est donc proposé d'introduire en droit français cette liberté de choix des autorités organisatrices de transport dans la logique du règlement OSP.

L'Etat français ne saurait attendre 2019 pour se conformer à la directive européenne.