

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 232

présenté par

M. Rousset, M. Gagnaire, M. Fekl, M. Le Borgn', M. Arnaud Leroy, Mme Zanetti, Mme Marcel,
M. Boudié, Mme Lacuey, Mme Delaunay et M. Travert

ARTICLE 5 BIS

Compléter cet article par les dix 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 ».

« III.– Au premier alinéa de l'article L. 2121-4, au deuxième alinéa de l'article L. 2121-6 et à la seconde phrase du premier alinéa et au dernier alinéa de l'article L. 2121-7 du même code, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « l'entreprise ferroviaire exploitant un service public de transport ferroviaire de voyageurs ».

« IV. – Le 1° de l'article L. 2141-1 est complété par les mots : « dans la limite du périmètre faisant l'objet de conventions passées avec les autorités organisatrices concernées ».

« V. – La date d'entrée en vigueur du présent article est fixée par décret. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

S'agissant des services publics ferroviaires conventionnés, les États membres de l'Union européenne ont adopté en 2007 le règlement « Obligations de services publics » (dit « règlement OSP ») pour permettre aux autorités organisatrices de choisir librement le mode d'attribution de leurs contrats, en attribution directe, en régie ou à travers une délégation de service public.

Il s'agit par cet amendement de rendre la mise en place d'une régie et l'organisation d'une délégation de service public possibles d'ici 2019 mais sans que la contractualisation par délégation de service public ne soit rendue obligatoire pour les Régions.

Ainsi, ce projet de loi ne peut négliger la logique du règlement OSP et doit être l'occasion de mettre en conformité le droit français pour laisser les autorités organisatrices régionales libres de choisir le mode de contractualisation le plus adapté. Cette révision doit être applicable d'ici fin 2019, conformément au règlement OSP.

Cet amendement permet que la date soit fixée de telle manière à laisser suffisamment de temps aux acteurs du système ferroviaire pour préparer les modalités de mise en place de régies et d'organisation de délégations de service public pour les services de transports ferroviaires régionaux. Ce temps de préparation nécessaire laisse penser que la date d'entrée en vigueur de cette disposition pourrait se situer à l'horizon 2018-2019.

Cela doit permettre en outre à la France de réaffirmer sa position dans le cadre des négociations sur le 4e paquet ferroviaire et de s'opposer à la vision de la Commission européenne qui souhaite imposer les appels d'offres pour l'attribution des contrats de service public ferroviaire dès 2019.