

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2447)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° SPE943

présenté par

M. Philippe Vigier, M. Pancher, M. Fromantin, M. Vercamer et M. Zumkeller

-----

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

I. - Avant le premier alinéa de l'article L. 2121-4 du code des transports, 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 au 1° de l'article L. 2121-3. »

II. - Au début du premier alinéa de l'article L. 2121-4 du même code, sont insérés les mots : « À l'issue de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public, ».

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

IV. – La date de l'entrée en vigueur du présent article est fixée par décret.

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement a pour objet de renforcer la compétitivité du rail régional.

Le transport par autocar en France représente une offre complémentaire aux services ferroviaires. En effet, l'autocar peut offrir un transport des prix très compétitifs pour les ménages, en particulier dans les territoires plus isolés.

Néanmoins, le transport de voyageurs routier bénéficie de deux avantages par rapport au rail. Tout d'abord, il profite de la révolution numérique qui explique l'essor du covoiturage. En outre, il bénéficie du faible coût de l'usage de l'infrastructure routière et autoroutière.

Afin de pouvoir maintenir la compétitivité du rail, en région notamment, il faut abaisser les coûts d'exploitation qui n'ont cessé d'augmenter entre 2002 et 2012. Or, les régions, qui financent les services et matériels, ne peuvent pas choisir l'opérateur comme c'est le cas pour les départements concernant les transports scolaires ou pour les agglomérations concernant les transports urbains.

Il est donc nécessaire de permettre aux régions de pouvoir choisir librement l'opérateur de ses services ferroviaires régionaux. En Allemagne, l'ouverture du rail régional à d'autres opérateurs s'est traduite par une forte hausse de la fréquentation (+34%) et une baisse du coût du train au kilomètre (-3% sur 10 ans contre +20% en France).

Ecologique et compétitif en termes de coûts, le train régional doit donc pouvoir se développer rapidement sous l'égide des décideurs locaux en fonction des besoins.