

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 janvier 2015

NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2529)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CL378

présenté par

M. Bussereau, M. Scellier, Mme Lacroute, M. Hetzel, M. Vitel, M. Teissier, M. Le Mèner,
M. Morel-A-L'Huissier, M. Saddier, M. Decool, M. Martin-Lalande, Mme Rohfritsch, M. Tardy,
M. Guillet et Mme Grosskost

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, 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 projet de loi NOTRe vise à renforcer et clarifier les compétences des régions. Pourtant, alors que le transport ferroviaire représente un tiers des dépenses engagées par les régions et que ses coûts d'exploitation explosent depuis 10 ans, le texte ne prévoit pas de compléter la compétence de la région en la matière.

Lors de son audition sur le texte devant la Commission des lois du Sénat, jeudi 13 novembre dernier, M. Alain ROUSSET, président de l'Association des régions de France, a d'ailleurs particulièrement pointé du doigt les graves problèmes posés par le modèle actuel d'exploitation des Trains Express Régionaux (TER) :

Quant aux transports, nous intervenons pour faire rouler les TER, en réhabilitant les voies d'un réseau vétuste. Nous avons sauvé les TER, nous les avons ressuscités. Ils ont gagné plus de 50 % de fréquentation et sont victimes de leur succès. Nous n'avons plus les moyens de les aider, faute d'avoir - comme c'est le cas dans les autres collectivités - une ressource dédiée à ces infrastructures. L'opacité de la SNCF, dont les conventions nous coûtent cher, ne nous aide pas. La Commission européenne a ouvert une enquête sur le sujet. Aujourd'hui, les TER financent les déficits des autres trains, TET et même TGV. Nous n'améliorerons pas la qualité des services publics pour le transport des usagers, sans installer un vrai pilote de l'intermodalité. Sans cette harmonisation, le retour à la voiture individuelle ou le développement du co-voiturage sont les seules solutions possibles.

A la lumière de ce sévère constat, et dans le contexte actuel des finances publiques locales, il est donc devenu plus que jamais urgent de fournir aux régions de nouveaux leviers afin qu'elles puissent assurer durablement cette mission « de faire rouler les TER ».

Sur le modèle de ce qui existe déjà - et a fait ses preuves - pour le transport urbain (via les communautés d'agglomération) et le transport scolaire (via les départements), une solution s'impose : laisser dès maintenant pour le ferroviaire régional - comme la législation européenne l'autorise depuis 2009 (Règlement 1370/2007) - la possibilité à la région de pouvoir choisir librement le mode d'attribution de ses contrats, en attribution directe, en régie ou à travers une délégation de service public.

Ce n'est que par ce biais que les régions pourront devenir complètement maîtres de leur politique de mobilité durable, favoriser le report modal et améliorer l'attractivité du rail tout en baissant leurs coûts.

L'objet du présent amendement est donc de faire des régions de véritables autorités organisatrices du transport ferroviaire de plein exercice.