

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

12 février 2015

## NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2553)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 396

présenté par  
M. Maurice Leroy

-----

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

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au début de l'article L. 2121-4, 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. »

2° Au début du premier alinéa de l'article L. 2121-4, sont insérés les mots : « À l'issue de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public, » ;

3° 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 »

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

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit par cet amendement de confier plus de compétences aux régions en matière de transport ferroviaire.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les Régions sont chargées de l'organisation « des services ferroviaires régionaux de voyageurs ». Elles ont largement prouvé leur savoir-faire en la matière. Le bilan de la régionalisation des TER est indiscutablement positif. Le trafic TER est en croissance continue (+ 51 % entre 2002 et 2009).

En outre, depuis 2002, les régions financent en totalité le matériel roulant acquis par la SNCF. La modernisation et le développement de l'offre pèse lourdement sur le budget des régions. Elles subventionnent l'exploitation (3,3 Milliards d'€ pour le TER et 1,8 Milliard d'€ pour le Transilien en 2011), l'entretien du réseau ferroviaire (3 Milliards d'€ via les CPER et les plans-rails sur la période 2007-2013), et le matériel régional (20 milliards d'€ dont 7 milliards d'€ concrétisés depuis 2002).

A l'instar des AOTU et du STIF, les régions pour assumer pleinement leur rôle autorité organisatrice ont besoin d'avoir à leur disposition plusieurs outils nécessaires au fonctionnement d'un réseau de transport et notamment la possibilité pour les régions qui le souhaitent de pouvoir choisir leur mode d'exploitation et d'attribution.

Cet amendement prévoit de faire des AOT régionales de véritables autorités organisatrices de transport en leur octroyant la possibilité – mais sans obligation – de choisir le mode d'exploitation et d'attribution de leurs contrats en matière de transport régional de voyageurs ferroviaires ou routiers en adéquation avec le règlement d'Obligation de Service Publique.

Nous proposons de limiter la procédure d'attribution de ces conventions de délégation de service public par voie de mise en concurrence à 10 % du marché régional des services de transports ferroviaires afin de procéder progressivement à ce changement culturel.