

# ASSEMBLÉE NATIONALE

30 mars 2018

---

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Adopté

## AMENDEMENT

N° CD166

présenté par  
le Gouvernement

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 2121-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2121-1.* - Les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national et les services routiers effectués, le cas échéant, en substitution de ces services ferroviaires, sont assurés par les entreprises qui ont conclu avec l'État, autorité organisatrice de ces services, un contrat de service public. »

II. - L'article L. 2121-3 du même code est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services ferroviaires de transport de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation : » ;

2° Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Des services publics ferroviaires de transport de voyageurs effectués sur son ressort territorial ou, dans le respect de l'équilibre économique des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés existants, desservant son territoire ; »

3° Après le 2°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la région envisage de créer un nouveau service public ferroviaire de transport de voyageurs se prolongeant en dehors de son ressort territorial, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut rendre, sur demande d'une entreprise assurant un service de transport ferroviaire de voyageurs librement organisé, un avis sur l'incidence de ce nouveau service sur l'équilibre économique de celui que cette entreprise exploite. »

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser les compétences des différentes autorités organisatrices, concernant les services d'intérêt national (Trains d'équilibre du territoire) et les services d'intérêt régional (Trains express régionaux).

Sur les services d'intérêt national, cet amendement précise que l'État en est l'autorité organisatrice. Il s'agit d'une précision rédactionnelle. Ce cadre permet notamment à l'État de conventionner les Trains d'équilibre du territoire comme aujourd'hui, mais également en cas de besoin des TGV.

Sur les services d'intérêt régional, cet amendement précise que les régions sont compétentes pour organiser des services ferroviaires à l'intérieur de leur ressort territorial ou, sous certaines conditions, de services interrégionaux desservant leur territoire (qu'il s'agisse de transports du quotidien ou de transports de longue distance). Il est ainsi possible à une région de conventionner des circulations desservant une métropole d'une région adjacente, voire des relations TGV nationales. Cela permet à une région qui ferait le constat que les trains en *open access* (services librement organisés) ou les Trains d'équilibre du territoire (services d'intérêt national) ne répondent qu'imparfaitement à ses attentes de passer également un contrat de service public avec une entreprise ferroviaire. C'est, du reste, ce que font d'ores-et-déjà certaines régions actuellement. Il s'agit de leur donner la possibilité de continuer à le faire, dans un système ferroviaire ouvert à la concurrence.

En revanche, il est également précisé que les relations interrégionales conventionnées ne doivent, dans ce cas, pas perturber l'équilibre économique de services librement organisés existants. Il s'agit par cette règle de préciser que, pour les TGV notamment, la libre organisation (*open access*) est la modalité d'organisation privilégiée des relations nationales. C'est en effet celle qui donne aux clients le plus de choix dans leur service. Les relations conventionnées ne viennent qu'en complément, s'il est constaté que les services librement organisés sont insuffisants.

Il convient cependant de rappeler que le besoin de recours à des conventionnements des relations longue distance (TGV) sera probablement limité. En effet, l'objectif de la réforme est de mettre en place une péréquation entre TGV via le niveau des péages, de sorte que les péages seront ajustés à la rentabilité de chaque liaison. Cela doit permettre d'assurer que les services librement organisés répondent aux besoins d'aménagement des territoires et de desserte des villes moyennes. Néanmoins, si cela ne suffisait pas, les régions ou l'État disposeraient donc de la capacité à conventionner des services supplémentaires.

Ces deux outils, modulation des péages et possibilité de conventionnement supplétif, doivent garantir la pérennité du modèle de desserte actuel du TGV en France.