

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Adopté

AMENDEMENT

N° CD170

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

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

Après l'article L. 1241-6 du code des transports, il est inséré un article L. 1241-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1241-6-1.* - I. – Pour les services ferroviaires mentionnés à l'article L. 1241-1 créés entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, le Syndicat des transports d'Île-de-France peut décider, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2141-1 :

« 1° De fournir lui-même ces services ou d'attribuer des contrats de service public relatifs à ces services dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5 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 ;

« 2° D'attribuer des contrats de service public relatifs à ces services après publicité et mise en concurrence préalables.

« II. – Les conventions conclues avant le 25 décembre 2023 en application de l'article L. 2141-1 se poursuivent pour une durée conforme à l'échéance prévue par ladite convention et qui ne dépasse pas dix ans.

« III. – L'exécution des services ferroviaires mentionnés à l'article L. 1241-1 créés avant le 3 décembre 2019 se poursuit dans le cadre des conventions en cours et conformément aux règles applicables à cette date.

« Elle se termine :

« 1° Pour les services de transport ferroviaire qui ne font pas partie du réseau express régional, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, qui ne saurait être antérieure au 25 décembre 2023 et ne saurait être postérieure 24 décembre 2033 ;

« 2° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional, à l'exception des services de transport ferroviaire empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à une date fixée par décision du Syndicat des transports d'Île-de-France, qui ne saurait être antérieure au 25 décembre 2033 et ne saurait être postérieure à la date mentionnée au 3° du II de l'article L. 1241-6 ;

« 3° Pour les services de transport ferroviaire qui font partie du réseau express régional empruntant pour une partie de leur parcours les mêmes lignes que les services de transport guidé mentionnés au 3° du II de l'article L. 1241-6, à la date mentionnée au 3° du II de l'article L. 1241-6.

« IV. – La désignation de l'exploitant des services mentionnés aux I à III du présent article vaut inscription au plan régional de transport.

« V. – L'application des dispositions résultant du présent article relatives aux conditions de poursuite et de terminaison des droits exclusifs attribués à SNCF Mobilités ne donne lieu au versement d'aucune indemnité.

« Sauf disposition contraire prévue dans la convention, dans l'hypothèse où le Syndicat des transports d'Île-de-France souhaite en remettre en cause soit la durée soit le périmètre, SNCF Mobilités est indemnisé de plein droit pour la résiliation de tout ou partie de cette convention. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 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, modifié par le règlement (UE) n°2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, dit « règlement OSP », a pour objet d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires organisés par une autorité compétente dans le cadre d'un contrat de service public.

Les services ferroviaires en région Ile-de-France sont exploités par la direction Ile-de-France de SNCF Mobilités, dont le nom commercial est « Transilien », dans le cadre du monopole légal posé à l'article L. 2141-1 du code des transports et de conventions pluriannuelles passées avec l'autorité organisatrice de transport (le Syndicat des transports d'Ile-de-France, renommé Ile-de-France Mobilités).

Le réseau ferroviaire de la région Ile-de-France présente une complexité particulière en raison de la multiplicité et de l'imbrication de l'exploitation des lignes, du volume de trafics et d'un état de l'infrastructure sans rapport avec l'intensité de sa sollicitation, nécessitant des travaux importants à conduire dans les vingt prochaines années.

De plus, Ile-de-France Mobilités va être amené dans les prochaines années à mener un nombre de procédures de mise en concurrence d'une ampleur sans équivalent : les nouveaux services de tramway (T9 et T10), l'exploitation des lignes du métro du Grand Paris Express puis les services existants de bus et de tramway.

Pour tenir compte de ces particularités propres à la région Ile-de-France, le présent amendement vise à ouvrir progressivement à la concurrence les services ferroviaires conventionnés en région Ile-de-France, selon un calendrier décalé par rapport aux autres autorités organisatrices de transport :

- Pour les nouvelles lignes créées entre le 03/12/2019 et le 24/12/2023 : choix laissé au STIF entre l'exploitation en régie ou par un opérateur interne, l'attribution directe à SNCF Mobilités ou l'attribution après mise en concurrence ;

- Pour les lignes déjà existantes en 2019, en dehors des lignes : le STIF peut mettre fin aux droits exclusifs de SNCF Mobilités entre le 25/12/2023 et le 24/12/2033 ;

- Pour les lignes RER C, D et E : le STIF peut mettre fin aux droits exclusifs de SNCF Mobilités entre le 25/12/2033 et décembre 2039 ;

- Pour les lignes RER A et B (dont l'exploitation est partagée entre RATP et SNCF Mobilités) : les droits exclusifs de SNCF Mobilités s'arrêtent en décembre 2039.

Ce calendrier progressif s'appuie sur différentes dispositions du règlement OSP qui autorisent des aménagements justifiés à l'obligation de mise en concurrence.