



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 46844

### Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le processus de libéralisation des transports ferroviaires régionaux. Cette réforme soulève de nombreuses questions juridiques et techniques. La directive européenne instituant un organisme de régulation ferroviaire, actuellement en cours de transposition, ne contient aucune règle précise en matière de libéralisation. Cependant certaines régions, peu satisfaites des services de la SNCF, comme la Basse-Normandie ou la Bourgogne ont suspendu leur paiement à la SNCF en vertu du règlement européen sur les obligations de service public du 13 juillet 2007. Alors que les régions estiment que ce règlement permet à une autorité organisatrice de transport de décider à son niveau d'une mise en concurrence pour le choix du transporteur avec lequel elle souhaite contracter, la SNCF juge qu'il ne porte que sur des règles de procédure, sans imposer d'ouverture à la concurrence ni la disparition du monopole de la SNCF sur les transports régionaux. Il lui demande de préciser la position du Gouvernement sur ce sujet au moment où d'autres régions, comme l'Alsace et Rhône-Alpes envisagent de mettre en oeuvre des procédures de mise en concurrence pour les dessertes de transports express régionaux.

### Texte de la réponse

Cette interrogation amène à nouveau à réfléchir sur le cadre juridique de l'ouverture à la concurrence des services régionaux voyageurs. Convaincu que l'ouverture à la concurrence de ces services favorisera la compétitivité du mode ferroviaire pour le plus grand bénéfice de ses clients et des régions, le Gouvernement est favorable à son principe. Les comparaisons internationales sont éloquentes. Plusieurs pays européens ont ouvert leurs services régionaux à la concurrence ; toutes ces initiatives ont rencontré un franc succès. À titre d'exemple, le bilan de la régionalisation ferroviaire en Allemagne, qui a donné aux Länder, en 1993, la possibilité de choisir leurs opérateurs ferroviaires par appel d'offres est tout à fait positif. L'offre ferroviaire a cru de manière substantielle. Elle est passée de 502 millions de train-kilomètres en 1994 à 633 millions en 2007. En outre, cette ouverture à la concurrence n'a pas empêché l'opérateur historique, la Deutsche Bahn, de se développer. Elle a également permis de réduire considérablement les coûts facturés aux Länder qui ont réinvesti les sommes économisées dans le développement de l'offre du service public. Cet objectif d'ouverture étant partagé par la France et la Commission européenne, le Gouvernement entend le concrétiser avant le 3 décembre 2019, qui marque la fin de la période transitoire prévue par le règlement sur les obligations de service public. Dans ces conditions, et quelle que soit l'interprétation juridique du règlement, l'ouverture à la concurrence nécessitera en tout état de cause une adaptation de la loi d'orientation des transports intérieurs, que ce soit pour mettre notre législation en conformité avec le droit européen ou pour autoriser l'ouverture à la concurrence. Il paraît, en revanche, essentiel d'examiner les modalités concrètes, à la fois techniques et juridiques, de cette ouverture, afin qu'elle se traduise dans les faits par une réelle liberté de choix pour les autorités organisatrices régionales. C'est l'objet du comité des parties prenantes qui a été mis en place par le Gouvernement le 7 avril 2009. Ses travaux éclaireront les décisions du Gouvernement et du Parlement pour créer les conditions d'une ouverture transparente et non discriminatoire. Cette étape devant être soigneusement préparée. Le comité travaillera, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, au premier rang desquelles figurent les autorités

organisatrices régionales, sur les questions soulevées par une telle évolution. Il s'agit notamment de la propriété et de l'éventuelle mise à disposition du matériel roulant, du transfert du personnel affecté à ces services, de l'utilisation, par les nouveaux entrants, des gares, des services d'entretien et de maintenance du matériel roulant actuellement assurés par la SNCF, du calendrier et, le cas échéant, de la modification des conventions actuelles, et du périmètre des services concernés.

## Données clés

**Auteur :** [M. Rudy Salles](#)

**Circonscription :** Alpes-Maritimes (3<sup>e</sup> circonscription) - Nouveau Centre

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 46844

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 14 avril 2009, page 3470

**Réponse publiée le :** 14 juillet 2009, page 7105