



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

réforme

Question écrite n° 73750

Texte de la question

Mme Véronique Louwagie attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la réforme territoriale. Un célèbre mensuel a publié en octobre 2014 une étude sur les conditions à mettre en œuvre pour une vraie réforme des régions. Le mensuel indique que « Les dépenses des collectivités locales représentent 234 milliards d'euros. Au sein de cet ensemble, les régions pèsent 12 %. Deux projets de loi sont en cours de discussion au Parlement pour redessiner notre carte territoriale avec entre autres mesures fortes, les fusions de régions. L'initiative du Gouvernement part du principe que des régions plus fortes seront plus dynamiques sur la scène internationale ; que des compétences plus claires leur permettront davantage d'efficacité. Pourtant, cette réforme se met en œuvre dans un contexte compliqué : fortement endettées les régions voient leurs compétences s'accroître par des transferts de compétences des départements. La croissance et l'attractivité escomptée de la réforme en préparation doivent se concilier avec la mise en place des métropoles qui complique encore les choses. Il est également évoqué dans cette étude qu'« un volet supplémentaire d'économies est possible. Dans ce contexte exigeant, la réforme des régions doit imposer des engagements clairs aux exécutifs locaux sur le fonctionnement, les interventions et les investissements ». La revue propose d'« encourager les régions à procéder à des appels d'offres avec des opérateurs privés pour l'exploitation des lignes de TER, ce qui signifie revoir la loi qui prévoit toujours le monopole de la SNCF sur le trafic intérieur de voyageurs ». Aussi souhaite-t-elle connaître les intentions du Gouvernement suite à cette proposition.

Texte de la réponse

En l'état du droit (article L. 2141-1 du code des transports), la société nationale des chemins de fer français (SNCF) dispose du monopole de l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national. La seule exception à ce principe concerne les entreprises ferroviaires qui exploitent des lignes internationales et qui peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures dès lors que « l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire [est] le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres de l'Union européenne » (article L. 2121-12 du code des transports). Le projet d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de personnes, publié par la Commission européenne, fait encore l'objet de négociations. La date de l'entrée en vigueur du « quatrième paquet ferroviaire européen » n'est pas connue précisément. Initialement prévue en 2019 (Règlement européen OSP 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs), le vote du Parlement européen a repoussé provisoirement cette mise en œuvre à 2022. De plus de nombreux points techniques en matière de gouvernance et de modalités d'accès aux rails (principe de l'open-access, système d'appels d'offres pour les lignes régionales...) sont encore en suspens. Dans l'attente de la finalisation de cet accord, le gouvernement ne souhaite pas anticiper cette ouverture à la concurrence, alors que la réforme ferroviaire, adoptée en 2014, est en cours de mise en œuvre.

Données clés

Auteur : [Mme Véronique Louwagie](#)

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73750

Rubrique : Régions

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [10 février 2015](#), page 854

Réponse publiée au JO le : [5 avril 2016](#), page 2890