TRAVAUX PRÉPARATOIRES · ANNÉE ZÉRO
Cette fiche n'a aucune valeur légale, ni même scientifique. C'est un exercice : en la lisant, en la contredisant, nous apprenons ensemble le travail de base du citoyen d'une démocratie référendaire, et nous préparons le terrain des travaux dont l'Année Zéro aura besoin, le jour où ils deviendront officiels et constitutionnels.

THÈME X. LES TERRITOIRES ET LES SERVICES PUBLICS · QUESTION OUVERTE

QUESTION 51

# Les trains régionaux

1 LIRE La question | 2 VÉRIFIER Le dossier | 3 PESER Le débat | 4 ÉPROUVER La loyauté | 5 RETRACER La genèse

La Constitution d'urgence ne tranche pas cette question. Elle range le réseau ferré parmi les biens communs de la Nation et soumet au peuple tout contrat qui en confie l'exploitation à une personne privée pour plus de 15 ans (Titre VI, article 7-1) ; elle ne dit pas comment se choisit l'entreprise qui fait rouler les trains régionaux, et sa règle de subsidiarité laisse en principe ce choix aux régions (Titre VII, article premier). La loi, ou le peuple par un référendum d'initiative citoyenne, en déciderait.

VOTATION · QUESTION N° 51

Des trains régionaux confiés à des opérateurs publics, sans appel d'offres

**Approuvez-vous que les trains régionaux soient exploités par des opérateurs publics, sans mise en concurrence ?**

OUI | NON

SI LE OUI L'EMPORTE
La loi réserve l'exploitation des trains régionaux à des opérateurs publics désignés sans appel d'offres ; son plein effet suppose de déroger au règlement européen.

SI LE NON L'EMPORTE
Le droit actuel demeure : depuis le 25 décembre 2023, chaque région attribue ses trains par appel d'offres, sauf régie ou dérogation.

## En bref

Depuis le 25 décembre 2023, une région ne peut plus confier ses trains à SNCF Voyageurs sans appel d'offres : le règlement européen de 2007, modifié en 2016, l'impose, et toutes les conventions devront y être passées d'ici le 25 décembre 2033. En mai 2026, 11 lots avaient été attribués, la plupart à SNCF Voyageurs, d'autres à Transdev et à la RATP. La question propose la règle inverse : des opérateurs publics, désignés sans mise en concurrence. Une partie du chemin est ouverte sans quitter l'Union : une région peut exploiter elle-même ses trains, ou les confier à une entreprise qu'elle contrôle. Réserver les trains à la SNCF sur tout le territoire suppose, lui, de déroger au règlement.

## Ce que la question ne fait pas

- Elle ne fait pas sortir des traités : le règlement européen permet déjà à une région d'exploiter elle-même ses trains ou de les confier à une entité qu'elle contrôle. Mais l'attribution directe à SNCF Voyageurs, que contrôle l'État et non la région, n'est plus permise hors de dérogations étroites : la généraliser dépend de la question 2.
- Elle ne concerne ni les trains à grande vitesse ni le fret, qui circulent sans contrat de service public, ni le réseau lui-même, que SNCF Réseau continue de gérer.

- Elle ne dit pas quel opérateur public : SNCF Voyageurs, une régie régionale ou une société détenue par des collectivités. La loi le préciserait.
- Elle ne rompt pas d'elle-même les contrats déjà attribués après appel d'offres : la loi dirait s'ils vont à leur terme ou s'ils sont repris, moyennant indemnité.
- Elle ne fixe ni les dessertes, ni les tarifs, ni les subventions : ils restent décidés par chaque région.

ÉTAPE 2 SUR 5 · VÉRIFIER

## 2 Le dossier

**Avant de peser, vérifier : ce que dit le droit aujourd'hui, le texte exact soumis au vote, les faits sur lesquels chacun peut s'appuyer, quel que soit son camp, et ce que l'on sait du coût.**

### Ce que dit le droit aujourd'hui

Le règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, modifié par le règlement (UE) 2016/2338, pose le principe : un contrat de service public de transport de voyageurs s'attribue après mise en concurrence. L'attribution directe des contrats ferroviaires, longtemps permise, a pris fin : en France, la période transitoire a couru du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023 (loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire). Les conventions signées directement avant cette date ne pouvant dépasser 10 ans, tous les services régionaux devront avoir été mis en concurrence d'ici le 25 décembre 2033.

Le même règlement laisse une voie publique ouverte. Son article 5, paragraphe 2, dispose : « Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente […] peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente […] exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. » Une région peut donc exploiter ses trains en régie, ou par une entreprise qu'elle contrôle comme ses propres services (un « opérateur interne »), sans appel d'offres. SNCF Voyageurs, contrôlée par l'État, n'est l'opérateur interne d'aucune région.

L'article L. 2121-17 du code des transports reprend les autres dérogations du règlement : circonstances exceptionnelles (pour une durée limitée, qui ne peut dépasser 5 ans, et une seule fois), caractéristiques structurelles et géographiques du réseau lorsque le contrat améliore la qualité ou le rapport entre le coût et l'efficacité, contrats de faible montant, exploitant qui gère aussi l'infrastructure, urgence. Le décret n° 2020-728 du 15 juin 2020 exige une décision motivée de la région ; pour les 2 premières dérogations, l'Autorité de régulation des transports rend un avis conforme : sans son accord, pas d'attribution directe.

Aucune de ces dérogations ne permet à la loi française de réserver, partout et sans limite de durée, les trains régionaux à un opérateur public national. Tant que les traités s'appliquent, la question ne peut donc produire tout son effet que par 2 voies : la régie ou l'opérateur interne de chaque région, ou la modification du règlement par l'Union.

La Constitution d'urgence prévoit qu'après le retrait des traités, les règlements de l'Union « demeurent en vigueur en tant que lois et règlements nationaux », et ces dispositions « peuvent être modifiées ou abrogées selon les règles du droit commun, ou par le peuple » (Titre XVIII, article 8, 1°) : le règlement de 2007 deviendrait une loi française, que le peuple pourrait changer.

Sources : règlement (CE) n° 1370/2007, article 5 (texte publié par le Sénat) ; Autorité de régulation des transports, lignes directrices sur les dérogations à l'attribution concurrentielle (janvier 2024) ; Banque des Territoires, « Ouverture des TER à la concurrence : un décret précise la voie dérogatoire aux appels d'offres » (décret n° 2020-728) ; Sénat, commission des finances, « Le bilan incertain de la concurrence ferroviaire sur les finances publiques », 19 mai 2026.

### Le texte soumis au vote

Aucun texte n'est encore rédigé : la question appelle une loi, qui modifierait le code des transports. La Constitution d'urgence, elle, range le réseau ferré parmi les biens communs de la Nation et encadre les contrats qui en confient l'exploitation à une personne privée :

> Les biens communs de la Nation sont les ressources naturelles, les réseaux et les infrastructures sans lesquels la vie de la Nation ne peut être assurée ni sa souveraineté garantie. Ils appartiennent à la Nation tout entière, y compris

> aux générations futures ; quiconque les exploite n'en est que le dépositaire.
>
> […]
>
> 4° Des concessions. Est soumis au consentement du peuple tout contrat, concession, délégation ou autorisation qui confie ou permet à une personne privée l'exploitation d'un bien commun pour une durée supérieure à quinze ans, ainsi que tout avenant, toute prolongation ou tout renouvellement qui porte au-delà de quinze ans la durée totale de l'exploitation confiée à la même personne, ou qui allonge une durée qui l'excède déjà.

Constitution d'urgence, Titre VI, article 7-1 (extraits : premier alinéa et 4°)

Dispositions liées : la subsidiarité ascendante (Titre VII, article premier), la continuité du droit après le retrait des traités (Titre XVIII, article 8). Fiches voisines : la question 29, les services publics essentiels, et la question 30, les autoroutes.

### Les faits, chacun avec sa source

1. Au 19 mai 2026, les régions avaient attribué 11 lots après appel d'offres. Transdev a remporté Marseille-Toulon-Nice, qu'il exploite depuis le 29 juin 2025, et Nancy-Contrexéville ; la RATP, l'Étoile de Caen et un lot de 2 lignes de tram-train en Île-de-France ; les autres lots sont allés à SNCF Voyageurs, dont le dernier (Nouvelle-Aquitaine, 20 avril 2026). Depuis le 2 juillet 2025, Transdev appartient à 66 % au groupe allemand Rethmann et à 34 % à la Caisse des Dépôts.
   Sources : Sénat, commission des finances, rapport du 19 mai 2026 ; Caisse des Dépôts, communiqué du 2 juillet 2025.
2. Selon le Sénat, les premiers contrats font « fréquemment » baisser les coûts de production de 20 % à 30 %, et les régions ont surtout choisi d'augmenter l'offre à dépense constante. Région Sud : de 75 % à 100 % de trains en plus, et un coût moyen du train-kilomètre attendu à 30,5 euros à partir de 2026, contre 34,3 euros en 2024. Étoile d'Amiens, remportée par SNCF Voyageurs : coût d'exploitation en baisse de 21 %, offre en hausse de 9,5 %.
   Source : Sénat, commission des finances, rapport du 19 mai 2026.
3. Sur Marseille-Toulon-Nice, l'offre a doublé « à coût inchangé pour la région », et l'objectif de ponctualité du contrat est passé de 94 % à 97,5 %. Après un an, l'exploitant annonce environ 5 millions de voyageurs et une ponctualité supérieure à 98 % au premier semestre 2026.
   Sources : Autorité de régulation des transports, 3 juillet 2026 ; résultats semestriels de Transdev, dépêche du 4 août 2026.
4. L'ouverture a un coût pour les régions : des services ferroviaires renforcés de 25 % à 30 %, des ateliers de maintenance neufs à 50 ou 70 millions d'euros pièce (200 millions d'euros d'investissements prévus en région Sud, 193 millions en Nouvelle-Aquitaine), et une indemnité pouvant atteindre 600 000 euros par candidat évincé, chaque réponse coûtant de 2 à 3 millions d'euros à l'entreprise.
   Source : Sénat, commission des finances, synthèse du rapport, mai 2026.
5. Une cinquantaine de lots restent à attribuer avant 2033, dont 8 en 2028 et 9 en 2029. Or un opérateur ne peut répondre à plus de 3 ou 4 appels d'offres à la fois, et les candidats sérieux se comptent sur les doigts d'une main : pour certains lots, la SNCF pourrait être seule. Le Sénat recommande d'user de la dérogation temporaire ; l'Autorité de régulation relève « une intensité concurrentielle encore limitée ». L'Occitanie et la Bretagne ont reconduit SNCF Voyageurs pour 10 ans, juste avant l'échéance.
   Sources : Sénat, synthèse du rapport, mai 2026 ; Autorité de régulation des transports, 3 juillet 2026.
6. Hors Île-de-France, la fréquentation des trains régionaux a augmenté de 37 % depuis 2019. En 2025, 11 % des trains régionaux et Intercités sont arrivés avec plus de 5 minutes de retard, 0,5 point de plus qu'en 2024.
   Sources : Autorité de régulation des transports, 3 juillet 2026 ; Autorité de régulation des transports, premiers chiffres 2025 du marché ferroviaire (juin 2026).

### Le coût et les effets estimés

**Non chiffré.** Aucune estimation publique ne compare les 2 régimes à l'échelle du pays ; le Sénat intitule son propre rapport « Le bilan incertain de la concurrence ferroviaire sur les finances publiques ». D'un côté, renoncer aux appels d'offres ferait perdre les baisses de coût constatées sur les premiers contrats (de 20 % à 30 %) ; de l'autre, cela épargnerait les dépenses de l'ouverture : équipes renforcées, ateliers neufs, indemnités aux candidats évincés. Reprendre un contrat déjà attribué avant son terme ouvrirait droit à indemnité.

ÉTAPE 3 SUR 5 · PESER

# 3 Le débat

**Les 2 camps, à force égale. Un argument vous semble plus fort que l'un de ceux-ci ? Proposez-le en commentaire, sur la fiche en ligne : s'il est retenu, il remplace le plus faible, et votre nom figure dans la genèse de la fiche.**

### LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER OUI

- Un réseau ferré n'est pas une addition de lignes : horaires, correspondances, billets et rames se pensent d'un seul tenant. Le Sénat lui-même décrit des risques de « balkanisation » : billetterie éclatée, indemnisation du voyageur différente selon que la correspondance change ou non d'exploitant, « archipélisation » des modèles de rames.
- La concurrence promise est mince. Les candidats sérieux sont 4, SNCF Voyageurs gagne la plupart des lots, et pour certains elle pourrait être seule en lice : les régions paient alors la procédure, équipes renforcées de 25 % à 30 % et ateliers à 50 ou 70 millions d'euros, sans obtenir la rivalité.
- L'argent public doit rester public. Le premier concurrent de la SNCF appartient depuis juillet 2025, pour 66 %, à un groupe privé allemand : la subvention régionale rémunère désormais un actionnaire privé, là où le résultat d'un opérateur public retourne à la collectivité.
- Un contrat exigeant suffit à obtenir la performance. Le règlement européen admet lui-même l'attribution directe lorsqu'elle améliore la qualité ou le rapport entre le coût et l'efficacité ; l'Occitanie et la Bretagne ont choisi de reconduire la SNCF pour 10 ans.
- Le rail est un bien commun et un outil d'aménagement du territoire. Découpé en lots remis en jeu tous les 10 ans, il perd la vision longue que demandent les investissements, les métiers et la sécurité ; un opérateur public durable peut l'assumer.

### LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER NON

- Les premiers résultats sont là : des coûts de production en baisse de 20 % à 30 %, une offre augmentée de 75 % à 100 % en région Sud à dépense constante, la ligne Nancy-Contrexéville rouverte. Sur Marseille-Toulon-Nice, 2 fois plus de trains et une ponctualité annoncée au-dessus de 98 %.
- C'est la possibilité de perdre le contrat qui fait baisser les prix, même quand l'opérateur historique le garde : SNCF Voyageurs a remporté l'Étoile d'Amiens avec un coût en baisse de 21 %. Sans appel d'offres, le monopole fixe son prix et la région n'a aucun point de comparaison.
- La décision appartient aux régions, qui paient les trains et répondent devant leurs électeurs. Elles peuvent déjà choisir la régie ou l'opérateur interne ; leur interdire l'appel d'offres par une règle nationale contredit la subsidiarité que la Constitution d'urgence place au fondement des compétences.
- La concurrence n'est pas la privatisation : la région fixe les dessertes et les tarifs, les rames et les ateliers lui reviennent en fin de contrat, et 2 des 3 exploitants retenus, la SNCF et la RATP, sont publics. Fermer les appels d'offres protège une entreprise, pas le service public.
- La mesure bute sur le droit de l'Union tant que les traités s'appliquent, et rouvrirait des contrats signés : indemnités, contentieux, années perdues. En 2025, 11 % des trains régionaux et Intercités avaient plus de 5 minutes de retard : l'urgence est la qualité, non le statut de l'exploitant.

### LA POSITION DU #PIC, À PART

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective, ne tranche pas cette question : il la pose, et la pose loyalement, pour qu'elle soit enfin décidée par le peuple. C'est à vous de trancher.

ÉTAPE 4 SUR 5 · ÉPROUVER

# 4 La loyauté

**Une question loyale ne plaide pas sa propre réponse. Voici les 7 épreuves que celle-ci a subies, et ce qui reste ouvert.**

**Base juridique** En délibération

Une loi suffit pour préférer la régie ou l'opérateur interne, que le règlement européen autorise. Elle ne suffit pas pour réserver les trains à SNCF Voyageurs dans tout le pays : tant que les traités s'appliquent, le règlement n° 1370/2007 s'y oppose (question 2). La subsidiarité ascendante (Titre VII, article premier) ajoute une seconde difficulté : une règle nationale retirerait un choix aux régions.

**Unité de la matière** Satisfaite

Un seul objet : la façon de désigner l'exploitant des trains régionaux. Le réseau, les trains à grande vitesse et le fret sont laissés hors de la question.

**Clarté** En délibération

« Opérateur public » demande une définition : capital entièrement public, ou seulement majoritaire ? Transdev, détenu à 34 % par la Caisse des Dépôts, n'en serait pas un ; une société d'économie mixte régionale, peut-être.
« Trains régionaux » désigne les services que les régions organisent par contrat ; la loi dirait si l'Île-de-France et les trains d'équilibre du territoire sont compris.

**Libellé inversé** Satisfaite

Écrite à l'envers : « Approuvez-vous que l'exploitation des trains régionaux soit attribuée après une mise en concurrence ouverte aux opérateurs publics et privés ? » Elle reste aussi neutre.

**Aucune conséquence présumée** Satisfaite

La question ne promet ni des trains à l'heure, ni des économies, ni le sauvetage du service public ; les effets juridiques sont exposés à part.

**Noyau intangible** Sans objet

Sans objet : aucun des droits du noyau intangible n'est en jeu (Titre XVIII, article 3).

**Contrôle préalable de la question** Sans objet

Sans objet aujourd'hui : aucune Cour ne contrôle cette fiche tant que la Constitution d'urgence n'est pas adoptée (Titre XIX, article 3).

### Ce qui reste ouvert : votre aide est demandée

- Faut-il plutôt laisser chaque région choisir, par référendum régional, entre l'appel d'offres, la régie et l'attribution directe à un opérateur public ?
- Qu'est-ce qu'un opérateur public : une entreprise dont tout le capital est public, ou une entreprise que contrôle une personne publique ?
- Que deviennent les contrats déjà attribués après appel d'offres : vont-ils à leur terme, ou sont-ils repris avant, et à quel prix ?

ÉTAPE 5 SUR 5 · RETRACER

## 5 La genèse

**D'où vient la question, comment elle a changé, et qui l'a fait changer.**

### Origine

Proposition de la rédaction du #PIC (liste des 100 questions du 5 octobre 2026). Depuis le 25 décembre 2023, les régions ne peuvent plus reconduire leurs conventions avec SNCF Voyageurs sans appel d'offres ; le premier train régional exploité par un concurrent a circulé le 29 juin 2025 entre Marseille et Nice. Le 19 mai 2026, la commission des finances du Sénat a dressé un premier bilan, qu'elle juge « incertain » pour les finances publiques.

### Versions

**Version 1** 11 novembre 2026

> Première rédaction de la fiche.

### Formulations écartées, et pourquoi

- « Approuvez-vous le retour au monopole de la SNCF sur les trains régionaux ? » Écartée : « monopole » plaide pour le non ; et la SNCF n'est pas le seul opérateur public possible : une région peut créer sa régie ou son propre opérateur.
- « Voulez-vous mettre fin à la privatisation des trains régionaux imposée par Bruxelles ? » Écartée : « privatisation » est inexact (le service reste public, la région en fixe les dessertes et les tarifs, et la SNCF gagne la plupart des lots) ; « imposée par Bruxelles » plaide pour le oui.
- « Approuvez-vous que chaque région choisisse librement le mode d'exploitation de ses trains ? » Écartée : autre objet : cette rédaction porte sur la liberté des régions, non sur le caractère public de l'exploitant. C'est une question sœur, notée parmi ce qui reste ouvert.

### Prévisions datées

Aucune prévision chiffrée n'a encore été avancée sur cette question. Toute prévision formulée en commentaire sera consignée, datée et sous le nom de son auteur, pour être un jour confrontée à l'événement, comme la Constitution d'urgence l'exige des experts (Titre II, article 7).

### Contributeurs

Les commentaires qui feront évoluer cette fiche seront cités, avec le nom de leur auteur, dans sa version en ligne.

POUR ALLER PLUS LOIN

**Ce que nous instituons**, dans la Constitution d'urgence : les biens communs de la Nation · le rail et les grandes infrastructures de transport · la subsidiarité ascendante

**La riposte**, dans l'Autodéfense : « Vos biens communs, ce sont des nationalisations déguisées : l'État gère mal, et le contribuable paiera »

**Ce que nous combattons**, dans le Lexique du Pouvoir : Le technocratisme

**Pour comprendre**, dans l'Abécédaire : Les biens communs de la Nation · Les communs · La subsidiarité ascendante

## Débattez, contredisez, améliorez

La fiche en ligne vous attend : vos arguments, vos objections, vos corrections. Celui dont la remarque change la fiche est cité, avec son nom, dans sa genèse.

*Ce vote n'a aucune valeur légale ni scientifique : c'est un apprentissage collectif, et ce n'est en aucune manière une mesure de l'opinion. Le #PIC prépare une application de vote citoyen, libre : jusqu'à l'adoption de la Constitution d'urgence, elle fera entendre la voix du peuple sans force contraignante ; dès l'Année Zéro, c'est elle qui fera foi.*

pari-intelligence-collective.org/ric/theme-x-territoires-services-publics/question-51-trains-regionaux-operateurs-publics/

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective · pari-intelligence-collective.org · Fiche n° 51, version 1 du 11 novembre 2026. La version en ligne est la version de référence : elle évolue avec vos commentaires.