



## COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

### FERROVIAIRE : ADOPTION EN COMMISSION DU PROJET DE LOI AVEC DES MODIFICATIONS SUBSTANTIELLES

Sous la présidence de Hervé Maurey (Eure, Union centriste), la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a **adopté**, mercredi 23 mai 2018, **le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire modifié par 101 amendements dont 77 de son rapporteur**, Gérard Cornu (Eure-et-Loir, app. Les Républicains). Favorable au principe d'une réforme du système ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, la commission a renforcé le texte dans quatre directions.

#### 1. Préserver les dessertes TGV utiles à l'aménagement du territoire

La commission a souligné les **limites du dispositif de modulation des péages** prévu à l'article 1<sup>er</sup> bis, qui ne suffira pas à préserver l'ensemble des dessertes directes TGV des villes moyennes dans le contexte de l'ouverture à la concurrence : selon le Gouvernement lui-même, **une desserte TGV sur six serait encore menacée de disparition après la mise en œuvre de ce dispositif**, et nécessiterait donc la conclusion d'un contrat de service public pour continuer à être effectuée.

« *La responsabilité du maintien des dessertes directes des villes moyennes ne saurait peser sur les seules régions, en l'absence de financements spécifiques. Or rien ne garantit que l'État compte s'engager dans cette voie, alors qu'il vient tout juste de transférer une grande partie des services Intercités aux régions* », ont souligné Gérard Cornu et Hervé Maurey.

En conséquence la commission a réintroduit à l'unanimité, à l'initiative de son rapporteur, le dispositif de la proposition de loi de Hervé Maurey et Louis Nègre adoptée par le Sénat le 29 mars dernier, qui prévoit la **conclusion, par l'État, de contrats de service public pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire et préserver des dessertes directes sans correspondance** (amendement COM-120).

#### 2. Renforcer les garanties offertes aux salariés

« *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs suscite les inquiétudes légitimes des salariés de SNCF Mobilités quant aux conditions de leur transfert à de nouveaux opérateurs, que l'examen du texte à l'Assemblée nationale n'a pas permis de lever* », a relevé Gérard Cornu.

La commission a donc **précisé**, à l'initiative de son rapporteur, **le cadre du transfert de personnels et renforcé les droits garantis aux salariés transférés** en adoptant des **amendements du rapporteur** visant à :

- favoriser le volontariat des salariés transférés, en élargissant l'appel aux volontaires à la **région** (amendement COM-127) ;
- permettre aux salariés transférés de **réintégrer le statut** lorsqu'ils sont réembauchés sur un emploi vacant au sein du groupe public unifié pendant une période déterminée (amendement COM-130) ;

- assurer la continuité de l'emploi des salariés transférés en cas de **défaillance** du nouvel opérateur (amendement COM-161) ;
- permettre aux salariés de refuser, sans conséquence sur la poursuite de leur contrat de travail, un transfert qui impliquerait un changement de région (amendement COM-162) ;
- prévoir que le nombre de salariés à transférer sera arrêté par les régions, et non par les opérateurs sortants. En cas de conflit, l'Arafer pourra être saisie (amendement COM-126).

### 3. Poser les conditions d'une ouverture réussie à la concurrence

« *Nous sommes convaincus qu'une ouverture réussie à la concurrence doit renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire face aux autres modes de transport, en permettant d'améliorer la qualité du service ferroviaire et de réduire ses coûts au profit des usagers* », ont souligné Gérard Cornu et Hervé Maurey.

Afin de **poser les conditions d'une ouverture réussie à la concurrence**, la commission a souhaité :

- transformer Gares et Connexions en filiale de SNCF Réseau tout en garantissant au gestionnaire de gares de pouvoir continuer à investir dans la **modernisation** des gares (amendement COM-97) et permettre une **contractualisation directe** avec l'État sur des objectifs liés à la gestion des gares (amendement COM-104) ;
- **élargir l'obligation de transmission d'informations** à l'Etat et aux régions, autorités organisatrices, par les opérateurs de transport, des gestionnaires d'infrastructure et des gares, tout en renforçant la protection des informations couvertes par le secret industriel et commercial (amendement COM-158) ;
- soumettre à un **avis conforme de l'Arafer** la mise en œuvre de deux dérogations à l'obligation de mise en concurrence autorisées par le droit européen, mais insuffisamment définies (amendement COM-77) ;
- prévoir le **transfert** à l'autorité organisatrice, à sa demande, des matériels roulants et des ateliers de maintenance majoritairement utilisés pour des services conventionnés (amendement COM-79) ;
- permettre à l'État d'imposer aux entreprises ferroviaires de participer à un **système commun d'information et de vente des billets** (amendement COM-81).

Pour échelonner davantage le calendrier de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France, la commission a autorisé la mise en concurrence des services de RER E à partir de 2025 au lieu de 2033 (amendement COM-69).

Pour donner davantage de prévisibilité aux entreprises, la commission a également souhaité renforcer la pluri-annualité de la tarification du réseau (amendement COM-110) ainsi que le rôle de l'Arafer, en lui donnant un pouvoir d'avis conforme sur le volet tarifaire du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau (amendement COM-151).

### 4. Maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté au sein du système ferroviaire

« *Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence et de la multiplication des intervenants sur le réseau ferroviaire, la sécurité doit rester une priorité absolue* », a souligné le rapporteur Gérard Cornu. C'est pourquoi la commission a adopté un dispositif favorisant la création, par les acteurs du secteur ferroviaire, d'un groupement d'intérêt public visant à coordonner leurs actions pour renforcer la sécurité du système de transport ferroviaire (amendement COM-148).