

N° 501

---

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

---

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 23 juillet 2008  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 septembre 2008

## PROJET DE LOI

*relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. François FILLON,

Premier ministre

Par M. Jean-Louis BORLOO,

ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable  
et de l'aménagement du territoire

*(Renvoyé à la commission des Affaires économiques, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

### **TITRE I<sup>ER</sup> - DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS**

L'article 1<sup>er</sup> regroupe des dispositions qui modifient la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs. Il a pour principal objet de reprendre en droit interne les principes d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire contenus dans la directive européenne 91/440/CEE modifiée du Conseil relative au développement de chemins de fer et dans la directive 2001/14/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Le 1° fonde l'accès de l'État et des autres personnes publiques compétentes aux informations économiques et aux données de trafic nécessaires à la conduite des études et des recherches qui leur sont nécessaires pour mener leurs politiques notamment en matière de planification et de développement des infrastructures ; actuellement, cette possibilité d'accès est ouverte au seul bénéfice de l'État par un décret de 1940 devenu obsolète et ne pouvant être opposable aux entreprises privées ayant accès au réseau ferroviaire.

Le 2° simplifie les procédures d'autorisation de mise en exploitation commerciale des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire (locomotives, wagons, etc.), d'une part en exonérant les promoteurs de ces systèmes de l'obligation d'établir un dossier préliminaire de sécurité approuvé par l'État, d'autre part en prévoyant la reconnaissance mutuelle entre États membres de l'Union européenne (ou appliquant des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles applicables dans l'Union) des autorisations de mise en exploitation commerciale, comme cela existe pour les avions et les véhicules routiers. Cette mesure facilitera la circulation de ces véhicules, notamment les wagons qui circulaient librement dans un cadre antérieur ; elle est rendue obligatoire par la directive 2008/57/CE du

Parlement et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Le 3° modifie les articles 13-1 et 13-2 afin de limiter l'intervention, en qualité d'expert, aux seuls organismes qualifiés et d'exclure, en conséquence, les personnes physiques qui, le plus souvent, ne sont pas à même de présenter les garanties financières liées à la responsabilité qui leur incombe ; il remplace le mot « ouvrage » par celui de « système » dans un souci d'unification des termes employés.

Le 4° modifie l'intitulé de la section I du chapitre I<sup>er</sup> du titre II pour prendre en compte le fait que cette section inclut des dispositions applicables aux services de transport ferroviaire en général et non au seul service public de transport ferroviaire.

Le 5° introduit dans la loi du 30 décembre 1982 précitée deux nouveaux articles 17-1 et 17-2. Il a pour objet de reprendre les principes aujourd'hui contenus dans le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. En effet, ce texte transpose les directives des premier et deuxième « paquets ferroviaires » qui ouvrent le service du transport de marchandises sur le réseau ferré national et fixe les droits d'accès dont bénéficient les entreprises ferroviaires sur ce réseau. Aujourd'hui, l'ouverture d'autres réseaux, notamment locaux, au service de transport ferroviaire de marchandises et la nécessité d'encadrer les pouvoirs de l'autorité de régulation amènent à rassembler dans un article législatif les principes fixés par ce décret.

L'article 17-1 définit le réseau ouvert aux opérateurs et l'étend au-delà du réseau ferré national à toutes les lignes qui lui sont reliées et relèvent du champ des directives « paquets ferroviaires » ; il inscrit le principe de séparation comptable de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de celle d'une entreprise ferroviaire exploitant des services de transport ; il impose aux entreprises ferroviaires d'identifier clairement dans leur comptabilité les opérations relevant de l'activité fret par rapport à celles de voyageurs ; il rappelle les droits d'accès des entreprises ferroviaires aux infrastructures et aux prestations mentionnées dans le document de référence du réseau établi par le gestionnaire d'infrastructure ; il impose la publication par les gestionnaires d'infrastructure d'un document de référence de leur réseau à l'attention des entreprises ferroviaires ; il prévoit la possibilité pour un opérateur ferroviaire de conclure avec un gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre portant sur les capacités d'infrastructure susceptibles de lui être offertes pendant plusieurs années.

L'article 17-2 ouvre le réseau, à compter du 13 décembre 2009 - date d'entrée en vigueur de l'horaire de service 2010 - aux services internationaux de transport de voyageurs ; ceci comprend également la possibilité de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares françaises situées sur le trajet d'un service international à condition que ces dessertes intérieures « de cabotage » présentent un caractère accessoire au regard de l'ensemble du trajet et qu'elles ne portent pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Cet article transpose également une partie des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2007/58/CE qui confie à l'organisme régulateur la mission de se prononcer, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'État, sur le caractère accessoire de ces dessertes intérieures ou l'atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Le 6<sup>o</sup> modifie l'article 18 relatif aux missions de transporteur de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) pour les mettre en cohérence avec les nouvelles dispositions relatives à l'ouverture du réseau ferroviaire à la concurrence prévues à l'article 17-2.

L'**article 2** modifie la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire (RFF).

Le 1<sup>o</sup> permet à RFF de confier, par convention, à toute personne, des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises. Cette disposition facilite la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité qui pourraient, dans un objectif d'optimisation des moyens techniques et humains, se voir confier par RFF des missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes pour lesquelles ils assureraient également des services de fret.

Le 2<sup>o</sup> facilite les relations entre RFF, la SNCF et le titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une convention de délégation de service public. Il permet à ce dernier de rémunérer directement la SNCF pour les missions qu'elle assure pour son compte au titre de la gestion des circulations et de l'entretien des équipements de sécurité ; l'ambiguïté de la rédaction actuelle, qui donne à penser que la rémunération reste versée par RFF, alors que les missions sont spécifiées par le contractant, apparaît préjudiciable à la clarté et à la stabilité de ces contrats.

Le 3<sup>o</sup> précise la composition du conseil d'administration de RFF et la notion d'usager en prévoyant que la personnalité prévue au dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la

démocratisation du secteur public est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public. Il s'agit donc de l'utilisateur du service ferroviaire, voyageur ou chargeur.

Le 4° prévoit que le calcul des redevances d'utilisation du réseau ferré national tient compte, quand le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation de ce réseau.

## **TITRE II – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES**

L'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public a été complété par l'article 138 de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques qui a introduit un alinéa prévoyant la présence au conseil d'administration ou au conseil de surveillance des entités chargées d'une mission de service public d'une personnalité qualifiée choisie parmi les représentants des consommateurs ou des usagers. La mise en œuvre de cette disposition a pu soulever des difficultés d'interprétation. L'**article 3** précise en son I que les dispositions de l'alinéa introduit en 2001 s'appliquent à compter de la publication du décret fixant son champ d'application ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers. Son II prévoit par ailleurs, dans le respect des exigences de la jurisprudence constitutionnelle et européenne, la validation des délibérations de « Réseau ferré de France » prises depuis le 7 janvier 2006 et de celles des autres entreprises publiques et établissements publics concernés intervenues depuis le 16 mai 2001 (III) en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983 mentionnée ci-dessus.

## **TITRE III - DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES**

Le titre III, « De la régulation des activités ferroviaires », crée une autorité de régulation des activités ferroviaires.

L'**article 4** précise qu'il s'agit d'une autorité administrative indépendante, dénommée « Commission de régulation des activités ferroviaires ». La commission se voit confier la mission de veiller au bon

fonctionnement du service public de transport et des activités ferroviaires. Les principes des droits d'accès des opérateurs aux réseaux et aux prestations sont définis à l'article 17-1 nouveau de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. La compétence de la commission porte sur les activités ferroviaires réalisées sur l'ensemble du réseau, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche sur la liaison fixe trans-Manche.

L'**article 5** fixe sa composition : sept membres nommés par décret ayant un mandat de six ans non renouvelable, trois étant nommés respectivement sur désignation des présidents de l'Assemblée nationale, du Sénat et du Conseil économique, social et environnemental.

L'**article 6** définit les incompatibilités des fonctions des membres, dont celle résultant de la détention d'intérêt dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

L'**article 7** investit la commission d'un pouvoir réglementaire encadré par des dispositions législatives et réglementaires, notamment celles fixées à l'article 17-1 nouveau mentionné ci-dessus.

L'**article 8** précise les missions et les pouvoirs de la commission. Elle doit donner son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre à l'autorité administrative compétente (le ministre chargé des transports) ou à l'autorité organisatrice des transports de les refuser ou de les limiter. Elle est saisie des négociations entre un gestionnaire et un demandeur de sillons sur les propositions de tarifs afin de s'assurer que les redevances d'utilisation de l'infrastructure ne présentent pas de caractère discriminatoire. Elle autorise l'entrée en vigueur de certains accords cadres pour tenir compte d'investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux conclus avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Elle s'assure de la séparation comptable entre les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles des services de transports. Elle émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national et peut, à la demande du ministre chargé des transports, formuler des avis sur les tarifs des services de transport ferroviaire de voyageurs effectués à titre exclusif par une seule entreprise et sans mise en concurrence préalable. Elle est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, ainsi qu'à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

L'**article 9** règle le traitement des litiges, qui est une mission essentielle de la commission, jusqu'ici confiée au ministre chargé des transports, et ajoute un pouvoir de réformation des décisions. Le contentieux des décisions prises à ce titre relève en premier ressort de la cour d'appel de Paris.

L'**article 10** confère à la commission un pouvoir de sanction des manquements d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations portant sur l'accès au réseau et à son utilisation. La commission peut prendre une sanction administrative d'interdiction temporaire d'accès et/ou une sanction pécuniaire d'un montant allant jusqu'à 3 % du chiffre d'affaires ou de 150 000 €. La commission doit motiver ses décisions et agit dans le cadre d'une procédure contradictoire. Les décisions prises à ce titre peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État.

L'**article 11** mentionne que les propositions, avis et décisions de la commission sont motivés.

L'**article 12** traite du personnel dont le statut est de droit public et prévoit la possibilité de recruter des contractuels. Les services de la commission sont dirigés par un secrétaire général nommé par son président.

L'**article 13** exige l'impartialité des membres et agents de la commission et impose le secret professionnel dont la violation entraîne d'office la cessation des fonctions.

L'**article 14** précise les moyens, d'origine budgétaire, dont dispose la commission et l'exonère des obligations prévues en matière de contrôle des dépenses engagées.

L'**article 15** reconnaît à la commission un pouvoir d'investigation fort pour lui permettre de disposer de toutes informations comptables, économiques, financières et sociales de la part des gestionnaires et des entreprises ferroviaires. Elle dispose d'un droit d'accès à leur comptabilité. Elle peut recueillir tous les renseignements utiles, entendre toute personne et accéder aux locaux professionnels.

L'**article 16** permet aux agents de la commission d'accéder, sous l'autorité et le contrôle de l'autorité judiciaire, en tous lieux des personnes susceptibles d'être contrôlées.

L'**article 17** permet de sanctionner le refus de coopérer à une enquête.



L'**article 18** oblige la commission à établir un rapport d'activité annuel à adresser au Gouvernement et au Parlement.

L'**article 19** prévoit les relations de la commission avec l'Autorité de la concurrence et notamment la possibilité que cette dernière soit saisie par le président en cas de pratiques d'ententes ou d'abus de position dominante dans le secteur ferroviaire.

L'**article 20** précise que la commission a également des relations avec les autorités judiciaires pour faire connaître son avis d'expert sur les pratiques du secteur à l'occasion d'un procès.

L'**article 21** prévoit l'intervention d'un décret en Conseil d'État pour préciser, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions du titre III.

L'**article 22** met en cohérence les dispositions de l'article 21-4 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs et fixe la date d'entrée en vigueur des dispositions relatives à la commission.

#### **TITRE IV - DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES**

L'**article 23** porte sur certaines concessions routières.

Le I actualise la rédaction de l'article L. 153-7 du code de la voirie routière qui dispose actuellement que les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet d'accords bilatéraux entre la France et l'Italie. La nouvelle rédaction entrera en vigueur à compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008.

Le II vise à allonger jusqu'à la fin de l'année 2050 la durée de la concession autoroutière de la société ATMB afin de remédier au déséquilibre de la concession du tunnel du Mont-Blanc occasionné par les travaux de mise aux normes de ce tunnel décidés par les autorités françaises et italiennes à la suite de la catastrophe du 24 mars 1999. L'allongement de la concession du tunnel du Mont-Blanc a été inséré dans le nouveau traité signé à Lucques le 24 novembre 2006. Ces allongements ont été autorisés par une décision de la Commission européenne rendue le 22 février 2006.

Le III vise à intégrer à la concession autoroutière de la société ATMB la portion de route nationale comprise entre Le Fayet et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau national entre l'autoroute A40 et le tunnel, sans changer le statut de cette route express. En effet, depuis la récente réorganisation de services routiers de l'État, la RN 205, qui se situe dans un site très contraint, ne peut plus être exploitée de façon optimale. Cette disposition vise à rationaliser la gestion de ce tronçon en la confiant à la société concessionnaire des ouvrages directement adjacents, dès la signature entre l'État et ATMB d'un avenant en précisant les modalités pratiques. La gratuité sera néanmoins assurée pour les usagers locaux.

Le IV a pour but d'allonger jusqu'au 31 décembre 2068 la durée de la convention du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines pour compenser les importants travaux de sécurisation décidés par l'État à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc mentionné ci-dessus. Cet allongement a également fait l'objet d'une décision favorable de la Commission européenne rendue le 22 février 2006.

## **TITRE V - DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE**

L'**article 24** modifie l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile.

Est abordé en premier lieu le décompte de la durée du travail du personnel navigant de l'aéronautique civile. Deux éléments fondamentaux le caractérisent : l'absence d'un horaire collectif de travail et une limitation de fait de l'activité de ce personnel par les heures de vol, pour des raisons relevant d'une part, de la sécurité, d'autre part, d'une activité aérienne variable des entreprises selon les modes d'exploitation.

La notion de temps de vol dispose d'une définition claire, d'origine communautaire, à l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile. Les heures de vol sont par ailleurs encadrées par un règlement communautaire (règlement (CEE) 3922/91 modifié) et limitées à 900 annuellement et à 100 par vingt-huit jours.

En raison du mode particulier d'exploitation des entreprises concernées, touchant à la singularité de l'organisation du transport aérien ainsi qu'à la sécurité, depuis 1951, des décrets successifs pris en application du code du travail mais codifiés dans le code de l'aviation civile, ont, d'une part, établi une correspondance entre temps de vol et

durée légale du travail et, d'autre part, fixé le volume de cette correspondance en heures de vol au mois, au trimestre ou à l'année.

Cette correspondance a été validée par le Conseil d'État et la Cour de Cassation en a fait une stricte application.

Cette disposition vient compléter l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile qui a transposé la directive n° 2000/79 du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile. La transposition, qui instaure notamment une limite maximale annuelle de temps de service, vise à protéger la santé et la sécurité des travailleurs. En conséquence, elle ne s'oppose pas à la mise en place d'une règle de correspondance qui n'a d'effet qu'en termes de rémunération.

Cependant, l'articulation entre code du travail et code de l'aviation civile était devenue peu claire, ce qu'illustre le fait qu'elle a suscité des contentieux. Dès lors l'affirmation expresse par la loi de la possibilité de mettre en place un temps de correspondance dans ce secteur particulier offrira une plus grande lisibilité des règles applicables et une plus grande sécurité juridique.

Tel est l'objet de la première phrase du premier alinéa du paragraphe II nouveau qu'il est proposé d'introduire à l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile.

En outre, par un arrêt du 19 mars 2003, le Conseil d'État a jugé, dans le cadre de l'examen du décret organisant la durée du travail du personnel navigant, que seule la loi pouvait fixer les principes encadrant la rémunération des heures supplémentaires. Les dispositions annulées du décret relatif à la durée du travail du personnel navigant sont donc reprises dans la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe II précité.

Par ailleurs, le régime de travail du personnel navigant tient compte des exigences inhérentes à l'activité aérienne, et organise un mode spécifique de compensation des sujétions qui lui sont liées. C'est pour cette raison que le personnel navigant est exclu de l'application des articles du code du travail relatifs au repos quotidien, au temps de pause et au travail de nuit. Or ces exclusions résultent aujourd'hui de l'effet de plusieurs articles de lois non codifiés et il convient de les réunir afin de conserver une lisibilité à l'ensemble.

S'agissant du temps partiel, il ne peut qu'être adapté, comme cela l'a

été pour les marins dans le code du travail maritime, à l'exercice du métier de navigant qui n'offre pas de régularité dans la programmation de l'activité.

Ce sont ces principes que prévoient les deuxième et troisième alinéas du paragraphe II nouveau qu'il est proposé d'introduire à l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile.

L'**article 25** tire les conséquences de la création par l'article 24 des deuxième et troisième alinéas du paragraphe II nouveau de l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile. Il convient, en effet, d'abroger les dispositions législatives d'origine, devenues redondantes, en tant qu'elles concernent le personnel navigant de l'aviation civile. C'est l'objet de l'article 25.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

-----

### TITRE I<sup>ER</sup>

#### **De l'organisation des transports ferroviaires et guidés**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1° Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par les dispositions suivantes :

« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. L'utilisation de ces informations est faite dans le respect du secret des affaires sous peine des sanctions prévues à l'article 226-13 du code pénal. » ;

2° L'article 13-1 est modifié comme suit :

a) Le premier alinéa est complété par la phrase suivante : « Les dispositions du présent alinéa ne concernent pas la construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire. » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;

c) Après le deuxième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :

« L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé délivrée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne, ou celle d'un État appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires, ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité. » ;

d) À la fin du cinquième alinéa sont ajoutés les mots suivants : « ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;

3° Les articles 13-1 et 13-2 sont ainsi modifiés :

a) Aux articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou un organisme » sont remplacés par les mots : « un organisme » ;

b) À l'article 13-1, les mots : « ouvrages » et « de l'ouvrage » sont respectivement remplacés par les mots : « systèmes » et « du système » ;

c) Au premier alinéa de l'article 13-2, les mots : « ces ouvrages » sont remplacés par les mots : « ces systèmes » ;

4° L'intitulé de la section I du chapitre I du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'organisation du transport ferroviaire » ;

5° À la section I du chapitre I<sup>er</sup> du titre II, il est inséré deux articles 17-1 et 17-2 ainsi rédigés :

« Art. 17-1. – I. – Au sens du présent article, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux

ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.

« Au sens du présent article, on entend par « capacités de l'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période, et on entend par « sillon », la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

« II. – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« III. – En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret.

« Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.

« IV. – Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, dans des conditions équitables et sans discrimination, comprenant l'accès aux infrastructures y compris aux infrastructures de services lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité économiquement viable, ainsi qu'à la fourniture de prestations complémentaires ou connexes.

« L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure, et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

« Toutefois, d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons, en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens de l'alinéa précédent.

« Les redevances perçues pour l'accès aux infrastructures de services sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

« V. – Le gestionnaire d'infrastructure publie un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires et contient les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau.

« VI. – Tout candidat demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

« VII. – Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

« *Art. 17-2.* – À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

« L'autorité administrative compétente peut s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.



« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces services compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;

6° Au troisième alinéa de l'article 18 sont ajoutés les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 ; ».

## **Article 2**

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifiée :

1° À la fin du deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, il est ajouté la phrase suivante : « Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ;

2° À la fin de la deuxième phrase de l'article 1-1, les mots : « qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> » sont remplacés par les mots : « qui sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France » ;

3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par la phrase suivante : « Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public » ;

4° Au sixième alinéa de l'article 13, après les mots : « des conditions de la concurrence intermodale ; » sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; ».

## TITRE II

### **Dispositions particulières**

#### **Article 3**

I. – La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 5 de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du présent alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.

II. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 7 janvier 2006 par le conseil d'administration de l'établissement public « Réseau ferré de France » sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions figurant à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public relatives à la représentation des consommateurs ou des usagers.

III. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par les conseils d'administration et de surveillance des autres entreprises publiques et établissements publics auxquels est applicable le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de cet article relatives à la représentation des consommateurs et des usagers.

## TITRE III

### **De la régulation des activités ferroviaires**

#### **Article 4**

La Commission de régulation des activités ferroviaires est une autorité administrative indépendante qui concourt au bon fonctionnement

du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et l'accès aux différentes prestations associées soient accordés de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.

La commission est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.

À la demande du ministre chargé des transports, la commission est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

## **Article 5**

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.

Le président de la commission et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont

désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

En cas de vacance de la présidence de la commission pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.

Les membres du collège ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-huit ans.

Le collège ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le président a qualité pour agir en justice au nom de la commission.

II. – Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans. La durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental est fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres est fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.

## **Article 6**

Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de la commission.

Sans préjudice de la possibilité pour tout membre du collège de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette exclusion s'applique également lorsqu'au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;

2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de la commission ;

3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations par décret pris sur proposition du collège.

Le président de la commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.

## **Article 7**

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, la Commission de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article 4, les règles concernant :

1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;

2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;

3° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au *Journal officiel* de la République française.

## **Article 8**

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, sur le caractère accessoire des services de transport intérieur de voyageurs effectués à l'occasion d'un service international afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces services de transports intérieurs, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente, le cas échéant, de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

II. – La commission est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à la commission qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4.

III. – La commission autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

IV. – La commission approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres, et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

V. – La commission émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau des transports ferroviaires et des dispositions prises pour son application.

Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 février 1997 mentionnée ci-dessus, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles la commission s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.

VI. – À la demande de l'autorité administrative compétente, la commission émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à qui l'exploitation en est confiée sans mise en concurrence préalable. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.

VII. – La commission est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

## Article 9

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce sur toute réclamation, présentée par une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, une autorité publique organisant un service de transport ferroviaire, un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire ou tout demandeur d'autorisation de sécurité s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, en particulier :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et aux décisions afférentes ;

3° Au système de tarification, ainsi qu'au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;

4° À l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire ;

5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;

6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° À la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

Sa décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire pour le règlement du différend, la commission fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel* de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, la commission peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures



conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

II. – Les décisions prises par la commission au titre du présent article sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé, le cas échéant, contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

## **Article 10**

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires peut, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :

1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par la commission en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, la commission met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, la commission peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :

a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;

b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par la commission est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ;

2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par la commission en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté, restée sans effet ;

3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, la commission met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, la commission peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

II. – Les manquements sont constatés par les agents de la commission habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.

L'instruction et la procédure devant la commission sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de la commission et invitée à présenter ses

observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.

Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de la commission peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.

Dans les cas où la communication ou la consultation de ces documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.

Est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal, la divulgation par l'une des parties des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé.

Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.

Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.

Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au *Journal officiel* de la République française. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.

La commission ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

III. – La Commission de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédures ainsi que ses méthodes de travail.

IV. – L'article L. 311-4 du code de justice administrative est ainsi modifié :

Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° De l'article 10 de la loi n° .... du..... relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par la Commission de régulation des activités ferroviaires. »

### **Article 11**

Les propositions, avis et décisions de la Commission de régulation des activités ferroviaires sont motivés.

### **Article 12**

La Commission de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

La commission peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de la Commission de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacances versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.

Le secrétaire général, nommé par le président, peut, dans les conditions et limites fixées par le collège, recruter les agents, conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de la commission.

Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de la commission dans des matières et des limites déterminées par le collège.

### **Article 13**

Les membres et agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement, ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme.

Les membres et agents de la commission sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de la commission.

L'obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par la commission des informations ou documents qu'elle détient à la Commission européenne ou à une autorité d'un autre État membre de l'Union européenne ou à une autorité d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, et exerçant des compétences analogues à celles de la commission, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel que celles définies au présent article.

### **Article 14**

La Commission de régulation des activités ferroviaires propose au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget, lors de l'élaboration du projet de loi de finances, les crédits nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à la gestion de ses crédits.

La commission perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.

Le président de la commission est ordonnateur des recettes et des dépenses.

La commission est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

## **Article 15**

I. – Pour l’accomplissement de ses missions, la Commission de régulation des activités ferroviaires dispose d’un droit d’accès à la comptabilité des gestionnaires d’infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu’aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.

Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des autorités administratives, de l’établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d’infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu’auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l’audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

Les agents de la commission habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l’accomplissement des missions confiées à la commission. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.

Les enquêtes donnent lieu à procès-verbal. Un double en est transmis dans les cinq jours aux parties intéressées.

Les agents habilités de la commission reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie, et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l’accomplissement de leur mission.

II. – Les agents habilités de la commission ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l’accès au public est autorisé ou lorsqu’une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l’exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de la commission et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l’État ou de ses établissements publics.

## **Article 16**

I. – En dehors de ces cas ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu’à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d’enquêtes demandées par la

Commission de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire, donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.

Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.

L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite, à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au III. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.

À défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

II. – La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt-et-une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du code de procédure pénale.

III. – Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.

Si l'inventaire sur place présente des difficultés, les pièces et documents saisis sont placés sous scellés. L'occupant des lieux ou son représentant est avisé qu'il peut assister à l'ouverture des scellés qui a lieu en présence de l'officier de police judiciaire ; l'inventaire est alors établi.

Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont, dès qu'ils ont été établis, adressés au juge qui a autorisé la visite ; une copie de ces mêmes documents est remise à l'occupant des lieux ou à son représentant.



Les pièces et documents saisis sont restitués à l'occupant des locaux dans les six mois de la visite ; toutefois, lorsque des poursuites pénales sont engagées, leur restitution est autorisée par l'autorité judiciaire compétente.

Le procès-verbal et l'inventaire mentionnent le délai et la voie de recours.

Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

## **Article 17**

I. – Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de la Commission sont chargés en application des articles 15 et 16, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

Les personnes physiques coupables des infractions prévues à l'alinéa précédent encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture temporaire ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

II. – Les personnes morales reconnues pénalement responsables de l’infraction définie au I encourent, outre l’amende, les peines suivantes :

1° La fermeture temporaire, pour une durée de cinq ans au plus, ou à titre définitif de l’un, de plusieurs, ou de l’ensemble des établissements de l’entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L’interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d’exercer directement ou indirectement l’activité professionnelle ou sociale dans l’exercice ou à l’occasion de l’exercice de laquelle l’infraction a été commise ;

3° L’affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l’article 131-35 du code pénal.

Lorsque la Commission de régulation des activités ferroviaires a prononcé une sanction pécuniaire devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, celui-ci peut ordonner que la sanction pécuniaire s’impute sur l’amende qu’il prononce. Cette imputation est de droit lorsque la sanction pécuniaire prononcée par la commission correspond à l’un des plafonds prévus au *b* du 1° du I de l’article 10.

III. – Sont qualifiés pour procéder, dans l’exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des infractions au présent titre, les agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l’article 15, habilités par le président, et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l’énergie.

Les infractions pénales prévues au présent titre sont constatées par des procès-verbaux qui sont adressés, sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au Procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l’intéressé. Ces procès-verbaux font foi jusqu’à preuve contraire.

Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s’opposer à ces opérations.

### **Article 18**

La Commission de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par la commission et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.

### **Article 19**

Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires saisit l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dont il a connaissance dans le secteur du transport ferroviaire, notamment lorsqu'il estime que ces pratiques sont prohibées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Cette saisine peut être introduite dans le cadre d'une procédure d'urgence, conformément à l'article L. 464-1 du code de commerce. Le président peut également la saisir, pour avis, de toute autre question relevant de sa compétence.

L'Autorité de la concurrence communique à la commission toute saisine entrant dans le champ des compétences de celle-ci. Elle peut également saisir la commission, pour avis, de toute question relative au secteur du transport ferroviaire. Lorsqu'elle est consultée, en application du présent alinéa, par l'Autorité de la concurrence sur des pratiques dont cette dernière est saisie dans le secteur du transport ferroviaire, la commission joint à son avis, dans le délai imparti, tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession.

### **Article 20**

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de la commission ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu, le cas échéant, par la consultation de la commission.

Les juridictions adressent à la commission copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.

II. – Lorsque la commission a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au Procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.

III. – La prescription est également interrompue lorsque les faits visés dans la saisine font l'objet d'un acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction par la Commission européenne ou par une autorité de régulation ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne.

IV. – Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à la commission, sur sa demande, les procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont la commission est saisie.

### **Article 21**

Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions du présent titre III.

### **Article 22**

I. – L'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est abrogé ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges » sont remplacés par les mots : « le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges » et les mots : « ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires » sont supprimés.

II. – Les dispositions du présent titre entrent en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au *Journal officiel* de la République française.

## TITRE IV

### **De certaines concessions routières**

#### **Article 23**

I. – À compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :

« *Art. L. 153-7.* – Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre la République française et la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008, publiée au *Journal officiel* de la République française le 20 juin 2008. ».

II. – La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute Blanche A 40, entre Chatillon-de-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

III. – Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.

IV. – Pour les besoins de la mise en sécurité du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention passée entre l'État et la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession d'exploitation et d'entretien de cet ouvrage est rédigé comme suit : « La concession prendra fin le 31 décembre 2068 ». Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

## TITRE V

### **Dispositions relatives à l'aviation civile**

#### **Article 24**

L'article L. 422-5 du code de l'aviation civile est modifié comme suit :

1° Avant le premier alinéa, il est inséré le chiffre : « I. –».

2° Après le quatrième alinéa, il est inséré le paragraphe II ainsi rédigé :

« II. –Par exception à l'article L. 3121-10 du code du travail, la durée légale du travail effectif des salariés mentionnés au premier alinéa du I correspond à un temps de vol exprimé en heures par mois ou trimestre ou année civils, déterminé par décret en Conseil d'État. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération pris en compte pour la détermination du salaire minimum mensuel garanti.

« Les dispositions des articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ de l'alinéa ci-dessus.

« Les dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du code du travail sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »

## **Article 25**

L'article 4 de la loi n° 84-4 du 3 janvier 1984 instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprise et un congé sabbatique et l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction de la durée du temps de travail sont abrogés.

À l'article 7 de la loi n° 84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant, les mots : « et aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile, » sont supprimés.

Fait à Paris, le 10 septembre 2008

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Signé : JEAN-LOUIS BORLOO