

N° 681

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 juillet 2014

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, portant **réforme ferroviaire** et sur la proposition de loi organique, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relative à la **nomination des dirigeants de la SNCF,***

Par M. Michel TESTON,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mme Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Jean-Pierre Bosino, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, M. Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Robert Navarro, Mme Sophie Primas, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, Paul Vergès.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) : 1468, 1877, 1965, 1990, 1999, T.A. 358 et 359

Sénat : 650, 651, 652, 682 et 683 (2013-2014)



## S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<b>LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE.....</b>	<b>9</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>11</b>
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL .....</b>	<b>13</b>
<b>I. UN SYSTÈME FERROVIAIRE EN PERTE DE VITESSE .....</b>	<b>13</b>
<b>A. UN PAYSAGE FERROVIAIRE ÉCLATÉ .....</b>	<b>13</b>
1. <i>Les effets désastreux de la réforme de 1997...</i> .....	13
a) Une séparation en trompe-l'œil.....	13
b) Un cloisonnement renforcé par l'évolution du droit européen.....	14
c) Un éclatement aux conséquences néfastes pour l'entretien du réseau.....	15
2. <i>... amplifiés par un recul de l'État stratège</i> .....	17
a) Un État impuissant face aux conflits entre la SNCF et RFF .....	17
b) Un suivi insuffisant de l'activité de la SNCF... ..	17
c) ... comme de RFF .....	19
3. <i>Des autorités organisatrices régionales qui peinent à trouver leur place</i> .....	22
a) Les régions sont au cœur du développement du rail.....	22
b) Leur capacité de financement se heurte à un effet de ciseau.....	23
c) Les régions réclament davantage de poids dans la gouvernance ferroviaire .....	24
<b>B. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE POUR LE RÉSEAU .....</b>	<b>25</b>
1. <i>Une dette colossale...</i> .....	25
a) Le poids de la dette héritée de la SNCF .....	25
b) La double dérive des coûts de gestion du réseau existant et de développement de nouvelles lignes .....	26
2. <i>...qui obère les capacités d'action du gestionnaire d'infrastructure</i> .....	29
a) 1,3 milliard d'euros de frais financiers annuels et une interrogation forte sur la soutenabilité de la dette du réseau... ..	29
b) ... alors que les besoins en termes de maintenance sont considérables.....	30
<b>C. LES ENSEIGNEMENTS DE LA TRANSPOSITION DES PREMIERS « PAQUETS FERROVIAIRES ».....</b>	<b>31</b>
1. <i>La transposition législative des premiers « paquets ferroviaires »</i> .....	31
2. <i>Une absence de préparation dans les faits à l'ouverture à la concurrence</i> .....	33
<b>II. LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PRÉSENT PROJET DE LOI.....</b>	<b>36</b>
<b>A. UNE RÉFORME ATTENDUE.....</b>	<b>36</b>
1. <i>Un large consensus sur la nécessité d'une réforme</i> .....	36
2. <i>Les enjeux de la réforme</i> .....	36
3. <i>Un calendrier contraint, dicté par l'actualité européenne</i> .....	37
a) L'urgence : peser sur les discussions en cours autour du « quatrième paquet ferroviaire ».....	37
b) Une occasion de transposer la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).....	38

<b>B. UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU SYSTÈME, DANS LE RESPECT DES EXIGENCES EUROPÉENNES.....</b>	<b>38</b>
1. <i>La réunification du gestionnaire d'infrastructure</i> .....	38
2. <i>La constitution d'un groupe public ferroviaire verticalement intégré, pour une meilleure cohérence « système »</i> .....	39
3. <i>Le renforcement parallèle de l'ARAF</i> .....	40
4. <i>La mise en place d'un nouvel espace de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes : le Haut comité du ferroviaire</i> .....	41
5. <i>L'élaboration d'un cadre social commun, garant d'une concurrence équitable entre les différents acteurs du système ferroviaire</i> .....	41
<b>C. LE RETOUR DE L'ÉTAT STRATÈGE ET LA MAÎTRISE DE LA DÉRIVE FINANCIÈRE .....</b>	<b>42</b>
1. <i>Le retour de l'État stratège</i> .....	42
2. <i>Un objectif impérieux de maîtrise de la dette</i> .....	43
<b>III. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE .....</b>	<b>44</b>
<b>A. LE RENFORCEMENT DU CARACTÈRE INTÉGRÉ DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE .....</b>	<b>44</b>
<b>B. UNE GOUVERNANCE PLUS LARGE.....</b>	<b>44</b>
<b>C. L'AFFIRMATION DES RÉGIONS DANS LE SYSTÈME FERROVIAIRE.....</b>	<b>45</b>
<b>D. LES DISPOSITIONS RELATIVES AU RÉSEAU ET À L'AMÉLIORATION DE SA SITUATION FINANCIÈRE .....</b>	<b>46</b>
<b>E. LE RENFORCEMENT DES POUVOIRS DE L'ARAF ET LA MODIFICATION DE SON FONCTIONNEMENT.....</b>	<b>47</b>
<b>F. LES AUTRES MODIFICATIONS APPORTÉES AU VOLET SOCIAL DE LA RÉFORME .....</b>	<b>48</b>
<b>G. LE RENFORCEMENT DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ FERROVIAIRES .....</b>	<b>48</b>
<b>H. LA CLARIFICATION ET LA SÉCURISATION DES OPÉRATIONS PATRIMONIALES.....</b>	<b>49</b>
<b>I. DISPOSITIONS DIVERSES .....</b>	<b>50</b>
<b>IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION .....</b>	<b>50</b>
<b>A. SUR LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL.....</b>	<b>50</b>
<b>B. SUR LA MISE EN PLACE D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE INTÉGRÉ DANS UN CADRE EUROCOMPATIBLE .....</b>	<b>51</b>
<b>C. SUR LE PÉRIMÈTRE D'ACTION DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIÉ.....</b>	<b>51</b>
<b>D. SUR LES ASPECTS FINANCIERS DE LA RÉFORME .....</b>	<b>52</b>

E. SUR LA PLACE DES RÉGIONS DANS LE SYSTÈME FERROVIAIRE .....	53
F. LES AUTRES APPORTS DE VOTRE COMMISSION .....	54
1. Une attention accrue à la situation du fret ferroviaire .....	54
2. La prise en compte des interférences radioélectriques en matière de sécurité ferroviaire .....	54
3. Des précisions sur les effets juridiques des opérations patrimoniales .....	55
<b>EXAMEN DES ARTICLES .....</b>	<b>57</b>
• <b>TITRE 1<sup>ER</sup> DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS .....</b>	<b>57</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup></i> (articles L. 2100-1, L. 2100-2, L. 2100-3, L. 2100-4, L. 2101-1, L. 2101-2, L. 2101-3, L. 2101-4, L. 2101-5, L. 2101-6, L. 2102-1, L. 2102-1-2, L. 2102-1-3, L. 2102-2, L. 2102-3, L. 2102-3-1, L. 2102-4, L. 2102-5, L. 2102-6, L. 2102-7, L. 2102-8, L. 2102-9, L. 2102-10, L. 2102-11, L. 2102-13 A, L. 2012-13, L. 2102-14, L. 2102-15, L. 2102-16, L. 2102-17, L. 2102-18 [nouveaux] du code des transports) <b>Système de transport ferroviaire national et groupe public ferroviaire.....</b>	<b>57</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup> bis</i> (articles L. 1212-3-1, L. 1212-3-2 et L. 1212-3-3 [nouveaux] du code des transports) <b>Schéma national des services de transport.....</b>	<b>83</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup> ter</i> (article L. 213-1 du code de l'urbanisme) <b>Exclusion des cessions entre les EPIC du groupe public ferroviaire de l'exercice du droit de préemption .....</b>	<b>85</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup> quater</i> (article L. 240-2 du code de l'urbanisme) <b>Exclusion des cessions entre les trois EPIC du groupe public ferroviaire de l'exercice du droit de priorité .....</b>	<b>86</b>
• <i>Article 2</i> (articles L. 2111-1, L. 2111-2, 2111-9, L. 2111-10, L. 2111-10-1, L. 2111-11, L. 2111-12, L. 2111-13, L. 2111-14, L. 2111-15, L. 2111-16, L. 2111-16-1 à L. 2111-16-4 [nouveaux], L. 2111-17, L. 2111-18, L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23, L. 2111-24, L. 2111-25, L. 2111-26 [nouveau] du code des transports) <b>SNCF Réseau .....</b>	<b>87</b>
• <i>Article 2 bis A</i> (articles L. 3114-1, L. 3114-2 et L. 3114-3 [nouveaux] du code général de la propriété des personnes publiques) <b>Transfert de propriété du domaine public ferroviaire au bénéfice des régions.....</b>	<b>106</b>
• <i>Article 2 bis B</i> (articles L. 2112-1-1 [nouveau] et L. 2121-10 du code des transports) <b>Compétence des régions pour créer ou exploiter des lignes d'intérêt régional .....</b>	<b>107</b>
• <i>Article 2 bis</i> (articles L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports) <b>Vérification de l'objet principal du service en matière de cabotage.....</b>	<b>109</b>
• <i>Article 2 ter</i> <b>Rapport du Gouvernement au Parlement sur le traitement de l'évolution de la dette historique du système ferroviaire .....</b>	<b>110</b>
• <i>Article 3</i> (articles L. 2122-2, L. 2122-4, L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 [nouveaux], L. 2122-9, L. 2123-1, L. 2123-2-1 [nouveau], L. 2123-3 à L. 2123-11 du code des transports) <b>Maintien de la compétence de gestion des gares auprès de SNCF Mobilités.....</b>	<b>111</b>
• <i>Article 4</i> (articles L. 2131-1, L. 2131-2, L. 2131-4, L. 2132-1, L. 2132-2, L. 2132-3, L. 2132-4, L. 2132-5, L. 2132-7, L. 2132-8, L. 2132-8-1 et L. 2132-8-2 [nouveaux], L. 2132-9, L. 2132-10, L. 2132-13, L. 2133-4, L. 2133-5, L. 2133-5-1 [nouveau], L. 2133-9, L. 2133-10 et L. 2133-11 [nouveaux], L. 2134-2, L. 2134-3, L. 2135-1, L. 2135-2, L. 2135-7 et L. 2135-8 du code des transports) <b>Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).....</b>	<b>120</b>
• <i>Article 5</i> (articles L. 2141-1, L. 2141-2, L. 2141-3, L. 2141-5, L. 2141-6, L. 2141-7, L. 2141-8, L. 2141-9, L. 2141-10, L. 2141-11, L. 2141-12, L. 2141-13, L. 2141-14, L. 2141-15, L. 2141-16, L. 2141-18 et L. 2141-19 du code des transports) <b>SNCF Mobilités.....</b>	<b>139</b>
• <i>Article 5 bis</i> (article L. 2144-2 du code des transports) <b>Compétences et prérogatives des régions.....</b>	<b>147</b>

• <i>Article 5 ter</i> (nouveau) (articles L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-71 et L. 2333-74 du code général des collectivités territoriales) <b>Versement transport interstitiel au profit des régions</b> .....	149
• <i>Article 6</i> (articles L. 1321-1, L. 1321-3, L. 1321-3-1 [nouveau], L. 1321-9 et L. 2161-1, L. 2161-2, L. 2162-1 et L. 2162-2 [nouveaux] du code des transports) <b>Cadre social commun</b> .....	151
• <i>Article 6 bis A</i> (nouveau) (article L. 2231-8-1 du code des transports) <b>Protection des circulations ferroviaires contre les perturbations liées aux ondes émises par des tiers</b> .....	155
• <i>Article 6 bis</i> (article L. 2221-1 du code des transports) <b>Missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire</b> .....	157
• <i>Article 6 ter A</i> (articles L. 2221-11, L. 2221-12 [nouveaux] et L. 2221-6 du code des transports) <b>Obligation de compte-rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire</b> .....	160
• <i>Article 6 ter</i> (articles L. 2241-1, L. 2241-1-1 et L. 2242-9 [nouveaux] du code des transports) <b>Libre accès aux trains des officiers et agents de police judiciaire</b> .....	161
• <i>Article 6 quater</i> (article L. 2241-9 du code des transports) <b>Obligation de faire état dans les meilleurs délais des actes de délinquance constatés à bord des trains</b> .....	163
• <i>Article 7</i> (articles L. 2251-1, L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 [nouveaux], L. 2251-2, L. 2251-3, L. 2251-4, L. 2251-5 du code des transports) <b>Aménagements dans le domaine de la sûreté</b> .....	164
• <i>Article 8</i> (articles L. 1241-2, L. 1241-4, L. 1241-18, L. 2121-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7, L. 2142-3, L. 2221-6, L. 2221-7, L. 2231-6, L. 2232-1, L. 5351-4 du code des transports) <b>Coordination</b> .....	168
• <b>TITRE II DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE</b> .....	169
• <i>Article 9</i> <b>Date de création de la SNCF</b> .....	169
• <i>Article 9 bis</i> (tableau annexé à la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution) <b>Contrôle parlementaire de la nomination des dirigeants de la SNCF</b> .....	169
• <i>Article 10</i> <b>Transfert à SNCF Réseau des biens, droits et obligations attachés aux missions de gestion de l'infrastructure</b> .....	172
• <i>Article 11</i> <b>Transfert à la SNCF des biens, droits et obligations liés à ses missions</b> .....	174
• <i>Article 11 bis</i> <b>Transfert à SNCF Réseau de terminaux de marchandises et de certaines installations de services</b> .....	175
• <i>Article 12</i> <b>Poursuite des contrats de travail des agents de la SNCF et de RFF</b> .....	178
• <i>Article 13</i> <b>Abrogation de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940</b> .....	179
• <i>Article 14</i> <b>Régime transitoire en matière de durée du travail</b> .....	180
• <i>Article 15</i> <b>Négociation de la convention collective</b> .....	181
• <i>Article 16</i> <b>Transfert de la propriété des biens du domaine public intéressant la défense nationale</b> .....	183
• <i>Article 17</i> <b>Dispositions transitoires relatives au mandat des membres de l'ARAF</b> .....	184
• <i>Article 18</i> <b>Habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure législative de cohérence rendue nécessaire par les dispositions du présent texte</b> .....	185
• <i>Article 18 bis</i> <b>Élections professionnelles anticipées</b> .....	186
• <i>Article 19</i> <b>Date d'entrée en vigueur de la loi</b> .....	187
<b>PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF</b> .....	189

---

TRAVAUX EN COMMISSION .....	191
I. AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BIANCO .....	191
II. AUDITION DE M. JACQUES AUXIETTE .....	199
III. AUDITION DE M. GUILLAUME PÉPY .....	210
IV. AUDITION DE M. JACQUES RAPOPORT .....	230
V. AUDITION DE M. FRÉDÉRIC CUVILLIER .....	251
VI. AUDITION DE M. PIERRE CARDO .....	263
VII. EXAMEN DU RAPPORT ET DU TEXTE .....	270
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....	313





## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Réunie le 2 juillet sous la présidence de M. Raymond Vall, président, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, a procédé à l'examen du rapport de M. Michel Teston, sur le **projet de loi n° 650 portant réforme ferroviaire**, et sur la **proposition de loi organique n° 651 relative à la nomination des dirigeants de la SNCF (2013-2014)**, adoptés par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, et a établi les deux textes présentés par la commission.

Sur le **projet de loi portant réforme ferroviaire**, la commission s'est félicitée des équilibres atteints à l'Assemblée nationale, en particulier sur l'intégration sociale du groupe public ferroviaire intégré.

Elle a adopté **92 amendements**, dont 85 à l'initiative de votre rapporteur. Outre des amendements rédactionnels, ceux-ci visent :

- à inscrire dans la loi la présence **d'un député et d'un sénateur au conseil de surveillance de la SNCF**, à l'article 1<sup>er</sup> ;

- à assurer la représentation des **associations de protection de l'environnement au Haut comité du système de transport ferroviaire**, à l'article 1<sup>er</sup>, et à prévoir que le Haut comité délibère annuellement sur des **recommandations d'actions et des propositions d'évolutions au contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État**, à l'article 2 ;

- à réaffirmer le principe suivant lequel SNCF Réseau est le **propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national**, à l'article 2 ;

- à prévoir explicitement **l'examen d'une reprise par l'État de tout ou partie de la dette du système ferroviaire**, à l'article 2 *ter* ;

- à **prendre davantage en compte l'objectif de développement du fret ferroviaire**, aux articles 1<sup>er</sup> et 5 ;

- à prévoir une **décomposition par ligne des comptes TER, propre à chaque région**, à l'article 5 ;

- à contribuer au financement de la compétence transport des régions au moyen d'un **versement transport « interstitiel »**, à l'article 5 *ter* ;

- à prévoir un dispositif de **protection des circulations ferroviaires contre les perturbations liées aux ondes émises par des tiers**, à l'article 6 *bis A* ;

- à **clarifier les conditions de transfert des terminaux de marchandises**, à l'article 11 *bis*.

**La commission a adopté le projet de loi ainsi modifié, et la proposition de loi organique sans modification.**



Mesdames, Messieurs,

La réforme ferroviaire est nécessaire et urgente. Elle vise à mettre fin aux dysfonctionnements entraînés par la loi de 1997. En séparant la gestion de l'infrastructure entre deux entités, RFF et la SNCF, cette loi a ouvert la voie à plusieurs années de conflits entre les deux établissements publics. Ces difficultés ont été relevées dès 2001 par le Conseil supérieur du service public ferroviaire, alors présidé par notre collègue Jean-Jacques Filleul, avant d'être confirmées par la Cour des comptes en 2008, ainsi qu'à l'occasion des Assises du ferroviaire organisées à l'automne 2011 par la ministre de l'écologie Nathalie Kosciusko-Morizet et le ministre des transports Thierry Mariani.

Cette réforme est aussi destinée à stabiliser l'endettement du système ferroviaire, qui atteint aujourd'hui 42 milliards d'euros et continue de s'accroître chaque année. Ce sujet n'avait pas été traité en 1997, puisqu'une part importante de la dette de la SNCF avait alors été transférée à RFF, laissant entière la question de sa prise en charge par le système ferroviaire. A l'inverse, l'Allemagne avait fait le choix, quelques années auparavant, d'une reprise par l'Etat de la dette du système ferroviaire, donnant ainsi des ailes à la *Deutsche Bahn*.

La réforme ferroviaire ne peut pas, enfin, ignorer le contexte européen. Les discussions actuelles autour d'un quatrième « paquet ferroviaire » laissent augurer de nouvelles étapes d'ouverture à la concurrence. Si le présent texte n'a pas pour objet de les anticiper, il ne peut pas non plus ignorer ces échéances. C'est la raison pour laquelle il rend possible l'établissement d'un cadre social commun, applicable à l'ensemble de la branche ferroviaire, afin d'éviter toute distorsion de concurrence entre les entreprises ferroviaires actuelles et futures. Il tire ainsi les leçons du passé et de l'insuffisante préparation de la SNCF à la libéralisation du fret ferroviaire.

La présente réforme a été longuement préparée, en particulier grâce aux travaux de Jean-Louis Bianco et de Jacques Auxiette. Présentée par le ministre des transports le 18 octobre 2013, elle a été adoptée par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014.

En vue de l'examen de ce projet de loi, votre rapporteur a réalisé plusieurs séries d'auditions, dans le cadre du groupe « Mobilités et

transports » de la commission, puis en tant que rapporteur, en associant l'ensemble des membres de ce groupe de travail.

Votre commission est satisfaite des équilibres atteints à l'Assemblée nationale sur plusieurs sujets majeurs, tels que l'intégration sociale du groupe public ferroviaire, ou le rôle de l'ARAF. Elle a toutefois adopté un certain nombre d'amendements destinés à préciser encore divers aspects de ce projet de loi qui porte une réforme essentielle pour assurer l'avenir de notre système ferroviaire.

---

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

### I. UN SYSTÈME FERROVIAIRE EN PERTE DE VITESSE

#### A. UN PAYSAGE FERROVIAIRE ÉCLATÉ

##### 1. Les effets désastreux de la réforme de 1997...

###### a) Une séparation en trompe-l'œil

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », a transformé la SNCF en un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), disposant d'une autonomie financière.

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 a créé, à ses côtés, un EPIC responsable de la gestion du réseau, RFF. Cette réforme **visait avant tout à soulager la SNCF d'une part conséquente de sa dette**, afin de lui permettre de retrouver une situation financière saine. Cette dette ne pouvait toutefois être reprise par l'État, qui cherchait alors à contenir sa dette publique pour obtenir sa qualification pour la zone euro. Elle a dès lors été affectée à RFF, qui a été considéré dès sa création comme une structure de défaisance<sup>1</sup>.

Mais la réforme de 1997 a aussi été présentée comme un moyen de clarifier les responsabilités des différents acteurs, dans la mesure où elle séparait le gestionnaire d'infrastructure de l'exploitant des services de transport. Ce faisant, la loi de 1997 allait **bien au-delà de ce qu'exigeait la directive européenne n° 91/440/CE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires**. Si celle-ci imposait une séparation comptable entre les activités d'exploitation des services de transport et celles relatives à la gestion de l'infrastructure, elle n'exigeait aucunement leur séparation organique ou institutionnelle.

**Cependant, la logique de séparation défendue par les auteurs du projet de loi n'a pas été portée à son terme, pour préserver l'unité sociale de la SNCF.** Dès l'origine, il a été prévu que la SNCF continuerait à assurer, en tant que « gestionnaire délégué », non seulement le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau mais aussi la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national. Avec 1500 agents, RFF ne peut rien sans les équipes de SNCF Infra, qui regroupent environ 45 000 personnes.

---

<sup>1</sup> Cf. *infra*.

---

La séparation introduite par la loi de 1997 est donc une séparation en trompe-l'œil, puisque RFF ne peut gérer effectivement le réseau qu'en s'appuyant sur la SNCF. **Cette situation, dans laquelle la gestion de l'infrastructure a été partagée entre deux entités, ne connaît pas d'équivalent en Europe ni dans le reste du monde.** Les autres pays font en effet le choix, soit de confier leur réseau à une structure séparée, qui s'en occupe dans son intégralité<sup>1</sup>, soit de le laisser entièrement au sein de l'opérateur historique<sup>2</sup>. La loi de 1997 a ainsi conféré une complexité exceptionnelle à la gestion du réseau, qui a encore été renforcée par l'évolution du droit européen.

*b) Un cloisonnement renforcé par l'évolution du droit européen*

Dans l'objectif de garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure, le premier « paquet ferroviaire » a identifié quatre « fonctions essentielles »<sup>3</sup> ne pouvant être exercées par des entreprises proposant elles-mêmes des services de transport ferroviaire :

- la préparation et l'adoption des décisions concernant la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires,
- l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité ainsi que l'attribution de sillons individuels,
- l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure,
- le contrôle du respect des obligations de service public requises pour la fourniture de certains services.

La directive n° 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire indiquait que l'allocation des sillons devait être assurée **par un organisme indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.**

Le 29 décembre 2010, la Commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours en manquement, reprochant à la France d'avoir laissé la SNCF s'occuper de certaines fonctions relatives à l'allocation des sillons<sup>4</sup> sans organiser une telle indépendance. À l'époque où la Commission a adressé un avis motivé à la France en phase précontentieuse, la direction de la circulation ferroviaire (DCF) n'avait en

---

<sup>1</sup> Comme en Suède, en Belgique ou en Espagne.

<sup>2</sup> Comme en Allemagne, en Autriche ou en Italie.

<sup>3</sup> Par la directive n° 2001/12/CE du 26 février 2001 modifiant la directive n° 91/440/CE du 29 juillet 1991.

<sup>4</sup> La réalisation d'études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons effectuée en amont de la prise de décision et l'attribution des sillons de dernière minute.

---

effet pas encore été créée. Le 13 avril 2013, la Cour de justice de l'Union européenne a donné raison à la Commission.

Cette évolution du droit européen et la procédure précontentieuse qui l'a suivie expliquent la création, par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, dite loi « ORTF », de la direction de la circulation ferroviaire (DCF). Toujours rattachée à la SNCF, cette direction a fait l'objet de mesures législatives spécifiques de nature à garantir son indépendance. **La gestion de l'infrastructure a dès lors été partagée entre RFF, et, au sein de la SNCF, SNCF Infra et la direction de la circulation ferroviaire (DCF).**

*c) Un éclatement aux conséquences néfastes pour l'entretien du réseau*

**Surcoûts de gestion, dilution des responsabilités, absence de réactivité...** Les effets de cet éclatement n'ont pas tardé à se faire sentir. Dans son rapport public d'avril 2008 intitulé « *le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine* », la Cour des comptes a confirmé les constats réalisés dès 2001 par le conseil supérieur du service public ferroviaire, alors présidé par notre collègue Jean-Jacques Filleul, dans son « *évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire.* »

En premier lieu, **le partage et la gestion du patrimoine ont donné lieu à de nombreux conflits entre la SNCF et RFF**, les textes prévus dans ce domaine n'épuisant pas l'ensemble des cas de figure rencontrés. Il a fallu plus de dix ans, et la sollicitation de plusieurs instances d'arbitrage, pour que ce partage puisse aboutir, avec, en conséquence, des frais considérables engagés par les deux EPIC pour défendre leur point de vue.

Ensuite, **une véritable guerre ouverte a pu être observée entre les deux EPIC au sujet de la convention de gestion de l'infrastructure** censée préciser la répartition des moyens et des missions entre les deux EPIC. Il a notamment souvent été reproché à la SNCF de ne pas donner d'informations suffisantes sur le coût de la prestation qu'elle effectuait pour RFF, empêchant celui-ci de contrôler le montant de sa rémunération, essentiellement forfaitaire. Pour répondre à cette difficulté, l'État a imposé un quasi-gel de la rémunération de la SNCF, qui est restée proche de 2,5 milliards d'euros entre 1998 et 2005. En conséquence, la SNCF, considérant que sa rémunération couvrait de moins en moins le coût croissant de ses services, malgré ses efforts pour le réduire, **a revu à la baisse ses prestations, sur les lignes les moins utilisées en particulier, et en imposant des ralentissements aux trains pour éviter les accidents. Les effets de cette séparation sur la qualité de l'entretien du réseau ont donc été directement visibles.**

Ces effets néfastes s'expliquent aussi par les **conflits récurrents entre la SNCF et RFF au sujet de la programmation des opérations de maintenance**, entraînant des difficultés pour établir l'horaire annuel et le

---

graphique de circulation. Si chacun des deux EPIC semble avoir eu sa part de responsabilité dans ces difficultés, la Cour des comptes a relevé **le caractère inéluctable de tels dysfonctionnements dans un système éclaté**, en affirmant, par exemple, que *« toute frontière entre la confection du graphique de circulation et la gestion en temps réel des circulations est artificielle. »*

Ces dysfonctionnements n'ont pas seulement eu un impact sur l'entretien du réseau, mais aussi sur les procédures d'allocation des sillons. Le fret en a particulièrement souffert, la priorité étant souvent donnée au trafic de voyageurs ou aux travaux, ce qui explique en partie son recul. **La multiplication des « sillons précaires », pouvant être annulés peu de temps avant leur utilisation, s'accorde en effet mal avec les besoins de prévisibilité des chargeurs.**

**Des efforts importants ont été réalisés par les deux EPIC pour réduire les points de désaccord et viser une gestion plus cohérente du réseau.** Ils ne suffisent toutefois pas à contrecarrer les obstacles inhérents à la séparation de 1997, qui a obligé deux EPIC dont les intérêts sont par nature contradictoires à travailler ensemble.

C'est ce qu'a conclu la Cour des comptes dans un nouveau rapport sur *« l'entretien du réseau ferré national »* remis en juillet 2012 à la commission des finances du Sénat. Si elle reconnaît la préoccupation qu'ont eu les deux EPIC de faire évoluer leurs relations, en signant la convention de gestion de l'infrastructure triennale 2007-2010, elle souligne que cette convention n'a pas échappé *« aux problèmes rencontrés par les textes précédents, la résurgence rapide des griefs réciproques empêchant de définir une nouvelle convention pluriennale à l'expiration de la convention 2007-2010. Les deux établissements sont ainsi revenus depuis 2011 à la formule de « conventions d'entretien » annuelles, difficilement conclues en cours d'exercice, et qui ne constituent que des actualisations à la marge des textes précédents, dépourvues d'ambition collective. »*

Sa conclusion est sans appel : les conventions de maintenance, *« à bout de souffle »,* représentent pour elle *« un dispositif conventionnel devenu de plus en plus complexe avec le temps : élaboré dans un contexte de méfiance réciproque, il aboutit à un dispositif tatillon et procédurier, faiblement régulé, dont le renouvellement, par avenants ou nouvelles conventions, s'est effectué au prix de négociations de plus en plus laborieuses, qui mobilisent les énergies et le temps des responsables des deux établissements publics. »*

La Cour relève aussi les **coûts de transaction** d'un tel dispositif, en évoquant le chiffre de deux personnes affectées à cette négociation permanente dans les deux établissements, au niveau central et local.

Elle reconnaît toutefois aussi **les effets positifs du système instauré en 1997 en termes d'émulation de l'entreprise historique.** La création de RFF et le recours à des expertises extérieures à la SNCF a en effet permis de **nombreuses évolutions méthodologiques** (industrialisation de la



---

maintenance, politique d'axes, recherche de nouveaux gains de productivité, développement de la sous-traitance et de la mise en concurrence).

## 2. ... amplifiés par un recul de l'État stratège

### a) *Un État impuissant face aux conflits entre la SNCF et RFF*

Dans un tel contexte conflictuel, l'État n'a pas su ou n'a pas pu jouer pleinement le rôle d'arbitre qui aurait dû être le sien. La Cour des comptes cite plusieurs exemples de situations où l'intervention de l'État, pourtant nécessaire, n'est pas intervenue, ou avec retard. Pour n'en citer qu'un, la réaction des tutelles face aux désaccords relatif au partage du patrimoine a été tardive : alors que la création de RFF a été votée en 1997, les tutelles n'ont réussi qu'en 2004 à résoudre certaines difficultés, sans parvenir à les traiter toutes, puisqu'il restait encore à la fin 2007 des questions à trancher, telles que la dévolution des cours de gares.

Au-delà, de ce rôle d'arbitrage, l'État ne s'est pas suffisamment impliqué dans les questions stratégiques liées au système, laissant ainsi de larges marges de manœuvre aux deux EPIC.

Dans ce cadre, et comme l'a rappelé notre collègue Edmond Hervé dans son rapport sur « *le service public ferroviaire et les collectivités territoriales*<sup>1</sup> », la SNCF a souvent été qualifiée d'« État dans l'État ».

### b) *Un suivi insuffisant de l'activité de la SNCF...*

Pour donner une autre illustration, **ce n'est qu'en 2011, et sous l'effet du droit européen, que l'État a repris la main sur les trains d'équilibre du territoire (TET), dont la dimension est pourtant primordiale en termes d'aménagement du territoire.** Jusqu'en 2010, la SNCF assurait le financement de ces lignes déficitaires par un prélèvement sur les résultats des lignes à grande vitesse. Cette péréquation interne a dû être abandonnée, dans la mesure où le règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 dit « règlement OSP<sup>2</sup> » énonce que le maintien de lignes déficitaires correspondant à une obligation de service public ouvre droit à une compensation financière.

L'État est ainsi devenu autorité organisatrice des transports (AOT) des trains d'équilibre du territoire, en signant le 13 décembre 2010 une convention avec la SNCF relative à leur exploitation. Le mécanisme de

---

<sup>1</sup> Edmond Hervé, « *le service public ferroviaire et les collectivités territoriales* », rapport d'information n° 92 réalisé au nom de la délégation du Sénat aux collectivités territoriales et à la décentralisation, Sénat, 2013-2014.

<sup>2</sup> Obligations de service public.

péréquation a été externalisé, dans la mesure où une part importante de la contribution de l'État est issue de la contribution de solidarité territoriale (CST), due par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs réalisés pour tout ou partie sur le réseau ferré national, ainsi que du produit de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), due par les entreprises ayant des activités de transport de voyageurs dont le chiffre d'affaires est supérieur à 300 millions d'euros. La convention signée avec l'État détermine les obligations de service public que l'exploitant doit assurer pour l'ensemble des TET, en matière de desserte des gares, de fréquence, de maintenance et de régénération du matériel roulant existant.

Par ailleurs, aucun dispositif n'a remplacé les contrats de plan passé entre l'État et la SNCF abandonnés au début des 1990. En conséquence, le suivi des activités de la SNCF par la tutelle, malgré son intérêt stratégique évident et l'ampleur des contributions financières que lui a versées l'État, a été peu satisfaisant.

#### Les contributions de l'État au profit de la SNCF ou de sa caisse de retraite

##### Les contributions d'exploitation versées à la SNCF

En 2013, le montant total des différentes subventions d'exploitation versées par l'État à la SNCF a atteint près de 400 millions d'euros<sup>1</sup>. Elles se décomposent de la manière suivante :

- la compensation de l'État à la SNCF au titre de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (312 millions d'euros en 2012) ;
- la compensation du manque à gagner pour la SNCF résultant de la mise en œuvre des tarifications sociales nationales (40 millions d'euros en 2013)<sup>2</sup> ;
- une participation du ministère de la culture et de la communication au financement du plan de transport de la presse quotidienne (5 millions d'euros en 2012) ;
- une subvention au titre de la politique sociale en matière d'emplois (emplois jeunes et autres contrats spécifiques), dont bénéficie la SNCF suivant les mêmes conditions que n'importe quelle entreprise (32 millions d'euros en 2012).

##### Les contributions hors exploitation

La SNCF ne reçoit aujourd'hui plus directement de contributions hors exploitation de l'État. Depuis le 1er juillet 2007, la subvention d'équilibre du régime de retraite des personnels au statut est versée directement à la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRP), organisme de sécurité sociale doté de la personnalité morale, consécutivement au décret n° 2007-730 du 7 mai 2007. En 2012, l'État a versé **3,3 milliards d'euros** à cet organisme autonome.

<sup>1</sup> Hors versement du ministère de la défense.

<sup>2</sup> Son montant devait atteindre 70 millions d'euros, conformément à la loi de finances pour 2013, mais a finalement dû être abaissé à 40 millions d'euros compte tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'État.

Jusqu'en 2007, l'État a versé des contributions à la SNCF au titre du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), un cadre comptable permettant de cantonner une partie de la dette financée de façon spécifique par des contributions de l'État. En 2007, l'INSEE a dû requalifier cette dette, *de facto* assumée par l'État, en dette publique, à la suite d'une interprétation d'Eurostat en ce sens. Le Parlement a alors autorisé en loi de finances rectificative la reprise de la dette du SAAD, qui représentait alors 8,4 milliards d'euros, par la caisse de la dette publique.

#### Contribution de l'État hors exploitation

Montants TTC (en millions d'euros)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (prévisionnel – PLF2013)
SAAD	404						
Caisse de Retraite	2771	2993	3045	3032	3207	3307	3408
Total	3175	2993	3045	3032	3207	3307	3408

Source : DGITM

#### c) ... comme de RFF

Il a fallu attendre le diagnostic alarmant de l'état du réseau réalisé par l'école polytechnique de Lausanne, dit audit Rivier, de 2005, pour que l'État se décide à suivre de plus près l'activité de RFF.

Le 3 novembre 2008, le **Gouvernement s'est engagé dans une démarche de contractualisation avec RFF**, pour la période 2008-2012. Ce **contrat de performance** a identifié trente-trois engagements répartis en quatre objectifs stratégiques : s'adapter à l'ouverture du marché et développer les recettes commerciales ; moderniser les infrastructures et améliorer la performance du réseau ; viser l'équilibre économique et établir un financement durable ; organiser un pilotage dynamique et assurer une gouvernance responsable. Il a été accompagné d'une restructuration des subventions versées par l'État à RFF. Si ce contrat a permis des avancées, il n'a pas pleinement porté ses fruits en raison de l'évolution du contexte économique depuis la crise de 2008.

Cette démarche de contractualisation paraît tardive eu égard aux enjeux stratégiques et financiers que revêtent l'entretien et le développement du réseau.

### Les contributions de l'État au profit de RFF en 2014

Dans le projet de loi de finances pour 2014, un concours de l'État de près de **2,5 milliards d'euros** a été prévu pour l'entretien du réseau existant par RFF, dont :

- 1,6 milliard d'euros pour le financement de l'utilisation du réseau ferré national par les trains régionaux de voyageurs (« TER ») ;
- 518 millions d'euros pour le financement de l'utilisation du réseau ferré national par les trains nationaux classiques de voyageurs (« Intercités ») ;
- 324 millions d'euros pour les concours versés à RFF relatifs à l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret.

Le financement des projets de développement du réseau a quant à lui été progressivement transféré à l'AFITF depuis 2005, soit directement, soit *via* des fonds de concours de l'État, en particulier pour le financement des volets ferroviaires des contrats de projet État-Régions.

Source : DGITM

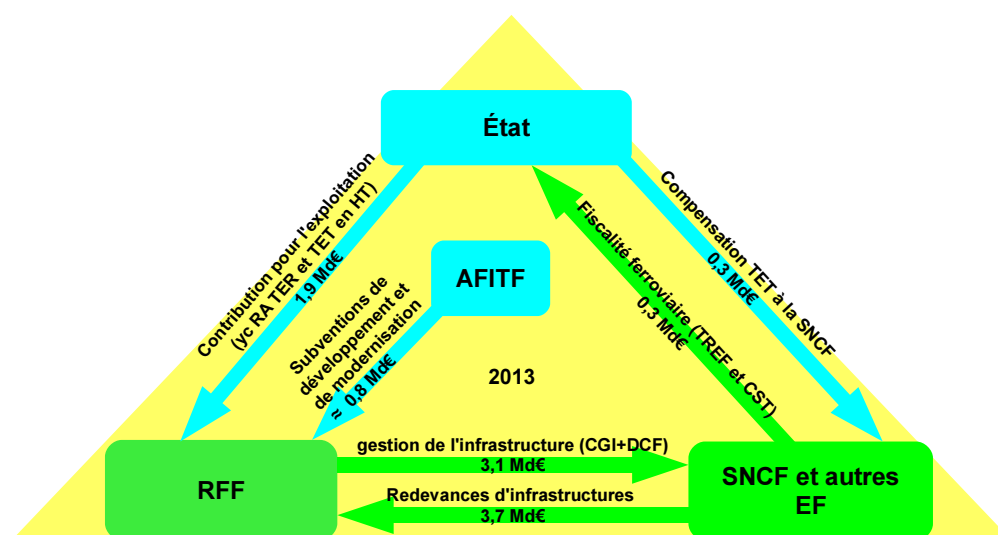
### Évolution des crédits versés par l'État à RFF depuis 2005

Montants en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	LFI 2013 (*)	PLF 2014(*)
Subventions d'investissements reportées sur l'AFITF (HT)	88	30	7							
Contribution aux charges d'infrastructure (TTC jusqu'en 2005 puis HT)	1 242	978	828	658						
Subvention de régénération (HT)	900	970	985	805						
Contribution au désendettement (HT)	800	730	694	686						

Montants en M€	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	LFI 2013 (*)	PLF 2014(*) (**)
Contribution « TER » (HT en 2009 puis en TTC)					1 141	1 489	1 522	1 560	1 627	1 638
Contribution « TET » (HT jusqu'en 2011, TTC en 2012)					359	242	244	455	474	517
Contribution « fret » (dont complément de péage fret en TTC)					819	745 (230)	577 (230)	320 (257)	426 (257)	324 (271)
Total TTC	3 030	2 709	2 514	2 149	2 319	2 476	2 343	2 335	2 536	2 479

• \* les montants indiqués en LFI et PLF sont hors gels

• \*\* en 2014 les gares font l'objet d'une tarification distincte alors qu'elles étaient prises en compte, pour le réseau RFF dans la RA TER s'agissant des trafics TER. La redevance gare étant prise en charge directement par les régions, la charge correspondante (61 M€ HT) est transférée aux régions ce qui baisse d'autant la RA TER.



Synthèse des relations financières entre l'État, RFF et la SNCF en 2013<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ce schéma n'intègre ni le versement éventuel de dividendes de la SNCF à l'État, ni la participation de l'État au financement de l'AFITF, ni les dépenses d'investissement de renouvellement et de développement du réseau ou du matériel roulant. Source : DGITM.

### 3. Des autorités organisatrices régionales qui peinent à trouver leur place

Douze ans après la régionalisation des TER, reconnue unanimement comme un succès, les régions plaident en faveur d'une pleine reconnaissance de leur statut d'autorité organisatrice des transports.

#### *a) Les régions sont au cœur du développement du rail*

La décentralisation des compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional constitue une réforme majeure dans le domaine des transports. Après plusieurs expérimentations volontaires<sup>1</sup>, l'article 124 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) transfère ainsi aux régions la compétence d'autorité organisatrice de ces transports à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Les modalités en sont précisées par le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

La loi prévoit que **les régions concluent des conventions avec la SNCF** pour déterminer les conditions d'organisation, de financement et les obligations de service public relatives aux lignes TER (dessertes, fréquence, tarifs sociaux, information des voyageurs, etc.).

En pratique, cette régionalisation des transports express régionaux (TER) **a fortement stimulé le trafic**. Dans son rapport public pour 2009<sup>2</sup>, la Cour des comptes relève ainsi une augmentation de 27 % du nombre de voyageurs par km entre 2002 et 2007. Dans son récent rapport, Jacques Auxiette<sup>3</sup>, président du conseil régional des Pays de la Loire et de la commission « infrastructures et transport » de l'association des régions de France (ARF), confirme cette tendance, et fait état d'une fréquentation en hausse de 53 % entre 2002 et 2012. Il souligne que **les régions ont investi massivement** (8,2 Mds€ dans le renouvellement du matériel roulant) pour développer l'offre de TER qui a connu une augmentation de 24% au cours de cette décennie.

Les trains régionaux (TER et Transilien) représentent aujourd'hui 80 % du nombre total de circulations du réseau ferré national (12 000 trains régionaux quotidiens sur un total de 15 000 circulations quotidiennes). Ainsi, 3,8 millions de voyageurs utilisent quotidiennement les trains régionaux, dont le remplissage progresse (83 voyageurs en moyenne en 2012 contre 67

---

<sup>1</sup> Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays-de-la-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Limousin

<sup>2</sup> Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre – Rapport public thématique de la Cour des comptes (novembre 2009) ;

<sup>3</sup> Jacques Auxiette, *Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des régions*, avril 2013 (voir *infra*, page 26).

en 2002). L'**amélioration n'est pas seulement quantitative** mais également qualitative, puisque 60 % des TER sont neufs, c'est-à-dire avec des conditions de confort, de bruit, d'accessibilité largement modernisées.

*b) Leur capacité de financement se heurte à un effet de ciseau*

Les autorités organisatrices régionales (c'est-à-dire les régions et le STIF) **fournissent les deux tiers du financement public du système ferroviaire**. Elles y injectent chaque année 5,8 milliards d'euros, soit 1,4 milliard d'euros d'investissements et 4,4 milliards d'euros versés à la SNCF pour assurer le fonctionnement du TER et du Transilien. Or **ces dépenses sont très dynamiques** : le coût du TER a ainsi augmenté de 90 % entre 2002 et 2012, soit une hausse moyenne 4,4 % par an (hors effets d'accroissement de l'offre). Malgré leur fort engagement, **l'action des régions est relativement contrainte** : elles ne peuvent pas choisir leur opérateur, ni disposer des gares<sup>1</sup> et du réseau ferré national autrement qu'en acquittant des péages d'accès. Pour cette raison, elles réclament davantage de transparence financière et une meilleure connaissance des coûts de production.

Les ressources des régions sont quant à elles diffuses et ne suivent pas la progression des dépenses, ce qui **augmente leur reste à charge**. Les recettes voyageurs liées au TER ont certes augmenté de 92 % entre 2002 et 2012, mais leur taux de couverture des coûts du TER (y compris redevances d'infrastructure) reste stable autour de 29 %. Les régions n'ont d'ailleurs pas la possibilité de fixer les tarifs, qui restent du ressort national. Quant à la dotation allouée par l'État<sup>2</sup>, celle-ci est notoirement insuffisante pour financer des besoins ferroviaires croissants. Leur capacité à moduler la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) pour financer les grandes infrastructures de transport ne constitue qu'un maigre substitut. Au final, le reste à charge des régions s'est élevé à plus d'un milliard d'euros en 2011, selon Jacques Auxiette.

---

<sup>1</sup> Les régions dépensent en moyenne 650 millions d'euros par an en faveur des gares régionales mais ne disposent pas de tous les leviers nécessaires à leur pilotage.

<sup>2</sup> Le montant de la compensation allouée aux régions en contrepartie du transfert de compétences est fixé à 1,52 milliard d'euros par un arrêté du 8 août 2002 et ventilé comme suit :

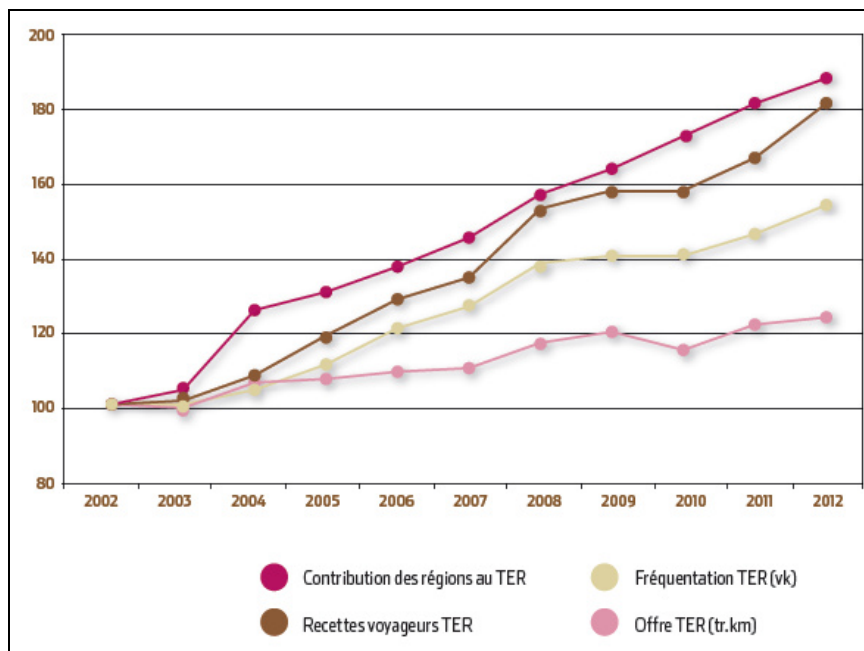
- 1,13 milliard d'euros au titre de la contribution pour l'exploitation des services transférés permettant au compte de l'activité TER de la SNCF d'être équilibré l'année du transfert l'exploitation ;

- 208,7 millions d'euros pour aider au renouvellement du parc de matériel roulant affecté aux services transférés.

- 179,7 millions d'euros correspondant aux pertes de recettes induites par les tarifs sociaux mis en place à la demande de l'État ;

Cette compensation est intégrée dans la dotation générale de décentralisation versée aux régions.

Évolution de l'offre, du trafic et des financements publics du TER  
entre 2002 et 2012 (base 100 = 2002)



Source : Manifeste des régions pour le renouveau du système ferroviaire (2014)

*c) Les régions réclament davantage de poids dans la gouvernance ferroviaire*

Les responsabilités et relations financières confuses ont été à l'origine de **tensions récurrentes** entre les régions, la SNCF et l'État. Pour clarifier la situation, les régions souhaitent, à l'instar des communes et de leurs groupements pour les transports collectifs urbains, devenir des autorités organisatrices de transport **de plein exercice**.

Le **modèle intégré du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)** constitue à ce titre une **source d'inspiration** pour les AOT régionales. En effet, le STIF est aujourd'hui constitué en autorité organisatrice de plein exercice sur l'ensemble de l'Île-de-France. Il peut ainsi assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures **de l'ensemble des modes de transports collectifs de service public**, tout en respectant les compétences des gestionnaires d'infrastructures du réseau ferré national (RFF) et du réseau de métropolitain (RATP)<sup>1</sup>. Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM), **il peut même intervenir dans les autres secteurs de la mobilité** (autopartage, covoiturage, service public de location de bicyclettes), dans le respect de l'initiative privée ou de

<sup>1</sup> Le STIF a récupéré la propriété des matériels roulants de la RATP depuis la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires.



---

l'intervention d'autres collectivités (comme pour les services « Vélib » ou « Autolib », initialement développés par la Ville de Paris).

Partant de ce constat, **plusieurs pistes** ont été suggérées par Jacques Auxiette pour renforcer la place des régions, parmi lesquelles : la création d'une **ressource fiscale dédiée** au financement du système ferroviaire ; l'octroi de la **liberté tarifaire** pour les trajets réalisés en TER sur leur territoire ; une **consolidation de la transparence financière** et une **meilleure information sur les coûts de production** de la SNCF ; une plus grande implication dans la **gouvernance des gares régionales** ; le transfert de la **propriété des matériels roulants** et une plus grande maîtrise de l'état de l'infrastructure ; la désignation comme **chef de file chargé** de mettre en place un **schéma de l'intermodalité**.

## **B. UNE SITUATION FINANCIÈRE PRÉOCCUPANTE POUR LE RÉSEAU**

### **1. Une dette colossale...**

#### *a) Le poids de la dette héritée de la SNCF*

En 1996, à la veille de la création de RFF, la dette de la SNCF s'élevait à près de 30,4 milliards d'euros. Elle était devenue insupportable pour l'entreprise, malgré son allègement à partir de 1991 grâce à la création du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD).

**RFF a été conçu comme un organisme de défaisance de la dette de la SNCF.** Près des deux tiers de la dette de la SNCF, soit 20,5 milliards d'euros, lui ont été affectés.

En 1994, l'Allemagne a fait un tout autre choix, puisque l'État fédéral a repris la dette du système ferroviaire, qui s'élevait alors à 35,8 milliards d'euros<sup>1</sup>. Cette mesure a grandement facilité le redressement de la situation financière de la *Deutsche Bahn* et le développement de ses activités.

Cette solution n'a pas été retenue par la France, qui cherchait, à l'inverse, à réduire au maximum sa dette publique en vue de sa qualification pour la zone euro. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a préféré transférer 20,5 milliards de dette à une entité qui n'était pas considérée en comptabilité nationale comme une administration publique, RFF<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Source : rapport n° 177 sur la création de l'établissement public "Réseau Ferré National », réalisé par François Gerbaud, Sénat 1996/1997.

<sup>2</sup> Plus de la moitié de ses coûts de production sont en effet couverts par des recettes marchandes.

---

Comme le relève le bilan financier de la réforme de 1997 effectué par la Cour des comptes<sup>1</sup>, cette opération a effectivement permis à l'opérateur historique de rétablir l'équilibre de ses comptes. **Mais elle n'a pas résolu la question de la dette du système ferroviaire pris dans son ensemble.**

*b) La double dérive des coûts de gestion du réseau existant et de développement de nouvelles lignes*

Au fil des ans, s'est ajouté à cette dette « historique » issue de la SNCF, un endettement propre à RFF, résultant du déficit d'exploitation du réseau, de ses charges financières, et des investissements nouveaux.

**La dette de RFF, qui atteint 37 milliards d'euros en 2013, connaît une augmentation tendancielle de 2 à 3 milliards d'euros par an (2,4 milliards en 2013), qui s'explique :**

- **pour près de la moitié, par le déficit structurel du réseau existant :** les recettes d'exploitation (péages et subventions) sont insuffisantes pour couvrir à la fois, les dépenses d'exploitation, la rémunération du capital et les opérations de rénovation assurant la pérennité du réseau ferré national ; à cet égard, les dysfonctionnements créés par la loi de 1997 et l'insuffisant pilotage de l'État sont directement en cause ;

- **pour un peu plus d'1,5 milliard d'euros, par l'endettement contracté pour financer les projets de développement :** il s'agit à la fois d'achever les projets régionaux issus des CPER 2007-2013 et les quatre lignes à grande vitesse en cours de construction.

L'endettement de RFF au titre des projets de développement a, en théorie, vocation à se résorber dans le temps. L'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF dispose en effet que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement* ». Il devait ainsi protéger l'établissement public des pressions politiques exercées en faveur d'investissements non rentables.

**Mais cette règle n'a pas toujours été respectée par l'État, qui a imposé à RFF, sur certains projets, une participation bien supérieure à ce qu'elle aurait dû être.** La Cour des comptes l'a illustré, dans son rapport de 2008, par l'exemple de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, où la contribution de RFF a été arbitrairement multipliée par plus de deux pour

---

<sup>1</sup> « *La réforme ferroviaire de 1997 : un bilan financier* », Rapport de la Cour des comptes au Président de la République, Suivi des réponses des administrations, collectivités, organismes et entreprises, 2003.

boucler le plan de financement, passant de 302 millions d'euros à 642 millions d'euros.

De fait, les investissements de développement ont connu une forte croissance ces dernières années.

### Montant des investissements de développement depuis 2005

Millions d'euros	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Investissements de développement</b>	<b>1 358</b>	<b>1 148</b>	<b>1 338</b>	<b>1 570</b>	<b>1 572</b>	<b>1 387</b>	<b>2 460</b>	<b>3 080</b>
dont part financée au titre de l'article 4	348	221	311	397	491	527	676	794
dont autres financements sur fonds propres (hors article 4)	31	52	34	35	21	-	-	
dont cofinancements	979	875	993	1 138	1 060	860	1 784	2 286
cofinancements par l'État (AFITF)			488	473	443	354	639	761
cofinancements par les collectivités locales			505	665	617	506	1 145	1 525

Source : DGITM

**En particulier, la construction concomitante de quatre nouvelles lignes à grande vitesse, à la suite du Grenelle de l'environnement, pèse largement sur les comptes de RFF.** Auparavant, le rythme de construction était environ d'une LGV tous les six ans.

#### Les quatre projets de lignes à grande vitesse en cours de réalisation

##### **La LGV Tours Bordeaux**

Le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA permettra de mettre Bordeaux à 2h05 de Paris contre environ 3h actuellement. Ce projet comprend la réalisation de 302 km de lignes nouvelles entre Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux, auxquels s'ajoutent 39 km de raccordements ainsi que la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

Le coût d'investissement du tronçon central Tours-Bordeaux s'établit à environ **6,7 milliards d'euros HT<sup>1</sup>**. Le tronçon central a été confié en concession à la société LISEA. Sa mise en service est prévue en 2017.

La contribution des collectivités publiques au financement du projet s'élève à 2 681 millions d'euros et celle de RFF à 1 760 millions d'euros.

<sup>1</sup> Aux conditions économiques de juillet 2009.

### La 2ème phase de la LGV Est européenne

Après la mise en service de la première phase de la LGV Est-européenne de Vaires à Baudrecourt, le 10 juin 2007, permettant de relier Paris à Strasbourg en 2h20, la seconde phase du projet a pour objet la réalisation de 106 km de lignes nouvelles entre Baudrecourt et Vendenheim, au nord de Strasbourg. Elle permettra un gain supplémentaire de 30 minutes sur le trajet Paris-Strasbourg, qui durera 1h50. Elle améliorera encore les liaisons entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, en reliant Paris et Munich en 5h30, ainsi que Luxembourg et Strasbourg en 1h25.

Une convention de financement et de réalisation a été signée le 1<sup>er</sup> septembre 2009 par l'État, RFF et seize collectivités intéressées par ce projet. Le **coût de l'opération arrêté est de 2 milliards d'euros<sup>1</sup>**, pris en charge par l'État et l'ensemble des collectivités à hauteur de 680 millions d'euros chacun, l'Union européenne pour 118 millions d'euros et RFF pour 532 millions d'euros. Sa mise en service est prévue en mars 2016.

### La LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne - Pays-de-la-Loire est le prolongement, en direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris - Le Mans. Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Atlantique mise en service en 1989. Le projet porte sur 182 kilomètres entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) en section courante. Le projet est à dominante trafic voyageur ; seule la section nord du Mans est mixte voyageur/fret.

Le projet a pour objectif d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays-de-la-Loire, avec un gain de 37 minutes entre Paris et Rennes, et au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et Quimper.

Le coût de l'opération est estimé à **3,3 milliards d'euros courants**. Un contrat de partenariat a été signé le 28 juillet 2011 entre RFF et la société Eiffage Rail Express pour la réalisation de cette ligne. L'achèvement des travaux est prévu en 2016, pour une mise en service en 2017.

Le coût du projet est pris en charge à 43 % par RFF (soit 1 430 millions d'euros), le solde étant réparti quasiment à parité entre l'État (955 millions d'euros), d'une part, et les collectivités territoriales (945 millions d'euros), d'autre part. Le projet a, en outre, bénéficié d'un soutien communautaire d'un montant total de 11 millions d'euros au titre des appels à projets annuels des réseaux trans-européens des transports.

### Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Il s'agit d'une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs et de marchandises. La mise en service de ce contournement soulagera la ligne ferroviaire actuelle, proche de la saturation, et contribuera à assurer la continuité du réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne.

Par ailleurs, le débat public relatif à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui s'est déroulé en 2009, a permis d'acter la réalisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Montpellier dès la mise en service du contournement, ainsi que la réalisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Nîmes.

<sup>1</sup> Aux conditions économiques de juin 2008.

Un contrat de partenariat a été signé le 28 juin 2012 entre RFF et Oc'Via, d'un montant de **1,3 milliard d'euros**<sup>1</sup> pour la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement du projet. La mise en service de l'infrastructure est prévue pour 2017.

Parallèlement à la procédure de dévolution, un dispositif conventionnel a été établi pour permettre le financement public du projet. Ce dispositif a été signé le 25 avril 2012 par l'État, RFF, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et les communautés d'agglomération de Nîmes et de Montpellier. Il porte sur un montant de 1 987 millions d'euros permettant de financer :

- le contrat de partenariat du contournement ainsi que des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF regroupant les raccordements et jonctions de la ligne nouvelle et des travaux sur la ligne classique, pour un montant total de 1 757 millions d'euros,

- les gares nouvelles de Nîmes et Montpellier, pour des montants respectifs de 95 millions d'euros et 135 millions d'euros.

Source : DGITM

## **2. ...qui obère les capacités d'action du gestionnaire d'infrastructure**

*a) 1,3 milliard d'euros de frais financiers annuels et une interrogation forte sur la soutenabilité de la dette du réseau...*

Aujourd'hui, RFF assume chaque année **1,3 milliard d'euros de charges financières pour sa dette**.

**En l'absence de mesure de redressement, l'augmentation annuelle de la dette du réseau s'élèverait à 2,8 milliards d'euros en 2025, pour atteindre un stock de 69 milliards d'euros.**

Ces chiffres posent bien sûr la question de la soutenabilité de la dette du réseau. Comme le soulignait déjà la Cour des comptes dans son rapport de 2008, le portage par RFF d'une dette qu'il ne peut pas amortir, et qui ne peut l'être que par l'État, a un caractère artificiel.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle **l'INSEE vient d'inclure plus de dix milliards d'euros<sup>2</sup> de la dette de RFF dans la dette publique** au sens de Maastricht. Ce montant est lié à la proportion de concours publics dans les produits d'exploitation de RFF, à l'ampleur de ses investissements et des aides à l'investissement que l'État lui verse. Pour RFF, le seul effet de cette requalification porte sur la structure de sa dette, dont une fraction est désormais due à l'État. Il continue à en assumer le coût.

<sup>1</sup> Aux conditions économiques de juillet 2011.

<sup>2</sup> 10,8 milliards d'euros en 2010, 10,7 en 2011 et 10,4 en 2012.

b) ... alors que les besoins en termes de maintenance sont considérables

La maintenance du réseau se décompose en deux types d'activités : l'entretien du réseau, qui consiste à identifier et réparer ses défaillances, et les opérations de renouvellement<sup>1</sup>, par lesquels les constituants du réseau sont remplacés. Commandé par la SNCF et par RFF, l'audit Rivier de 2005 réalisé par l'école polytechnique de Lausanne<sup>2</sup> a dressé un bilan alarmant de l'état du réseau et constaté une insuffisance historique des moyens alloués au renouvellement du réseau.

À la suite de ce rapport, deux plans de rénovation ont été lancés, de 2006 à 2010 et de 2008 à 2012, dans le cadre du contrat de performance signé entre RFF et l'État, ce qui a permis une augmentation des dépenses de renouvellement de 88% entre 2006 et 2011, particulièrement notable à partir de 2008.

#### Dépenses de renouvellement par type d'actifs sur la période 2006-2011

en M€ courants	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2006-2011	Écart Plan/ Réalisé
Voie	609	597	751	1 033	1 105	1 156	5 251	280
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	127	124	126	152	132	184	845	-92
Traction électrique	48	64	55	64	63	56	350	48
Signalisation et télécom	77	92	132	175	177	239	892	-78
Autres	18	19	16	17	17	18	105	-16
<b>TOTAL</b>	<b>879</b>	<b>896</b>	<b>1 080</b>	<b>1 441</b>	<b>1 494</b>	<b>1 653</b>	<b>7 443</b>	<b>142</b>
Évolution n/n-1		2%	21%	33%	4%	11%	88%	
<b>Écart Plan/Réalisé</b>	<b>40</b>	<b>-14</b>	<b>-9</b>	<b>46</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>142</b>	

Source : RFF et Cour des comptes

Mais cet effort, bien que réel, est resté insuffisant pour inverser la tendance au vieillissement du réseau, comme le relève l'actualisation de l'audit Rivier de septembre 2012<sup>3</sup>.

Il a par ailleurs davantage bénéficié aux lignes à faible trafic<sup>4</sup>, au détriment des lignes les plus fréquentées. D'après le rapport de la Cour des

<sup>1</sup> Les termes de « rénovation » ou « régénération » sont aussi employés.

<sup>2</sup> Audit sur l'état du réseau ferré national français, par MM. Robert Rivier & Yves Putallaz, École polytechnique fédérale de Lausanne – LITEP Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification, 7 septembre 2005.

<sup>3</sup> Audit revisité sur l'état du réseau, par MM. Yves Putallaz et Panos Tzieropoulos, École polytechnique fédérale de Lausanne – LITEP Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification, septembre 2012.

<sup>4</sup> En termes d'augmentation des dépenses et non de volume des dépenses.

comptes de juillet 2012, le retard pris dans ce domaine est en cours de rattrapage mais prendra plusieurs années, alors que des besoins de renouvellements commencent à apparaître pour les LGV les plus anciennes (Sud-Est et Atlantique) et que des besoins de financement imprévus apparaissent dans d'autres catégories.

En juin 2013, la commission « Mobilité 21 », présidée par Philippe Duron, et notamment chargée de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable, a mis en exergue la **nécessité de poursuivre les efforts d'investissement pour atteindre les objectifs d'état du réseau préconisés par l'Ecole polytechnique de Lausanne.**

Le 18 septembre 2013, RFF a remis au ministre des transports, Frédéric Cuvillier, un **grand plan de modernisation du réseau (GPMR)**. Avec une enveloppe de 15 milliards d'euros sur six ans, soit 2,5 milliards d'euros par an, ce plan s'attache en particulier à résoudre les difficultés rencontrées en zone dense et dans les nœuds ferroviaires. Il vise à rendre le réseau plus performant, en diminuant les incidents liés à l'infrastructure et leurs conséquences pour l'exploitation du réseau, afin d'améliorer la régularité des trains. Il a aussi pour vocation d'augmenter la capacité du réseau en termes de circulation des trains et de maintenir un haut niveau de sécurité du réseau.

### **C. LES ENSEIGNEMENTS DE LA TRANSPOSITION DES PREMIERS « PAQUETS FERROVIAIRES »**

#### **1. La transposition législative des premiers « paquets ferroviaires »**

La France a dû tirer les conséquences des trois « paquets ferroviaires » adoptés à l'échelle européenne.

#### **Les trois premiers « paquets ferroviaires »**

##### **Le premier paquet ferroviaire de 2001**

Il s'agit de trois directives modifiant la directive n° 91/440/CE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ainsi que les directives de 1995 qui l'ont complétée<sup>1</sup>.

La directive 2001/12/CE prévoit l'**ouverture à la concurrence de l'accès aux services de fret internationaux sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire** au 15 mars 2003 au plus tard.

<sup>1</sup> Directive 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et directive 95/19/CE du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

En contrepartie, les obligations en matière de licences des entreprises ferroviaires ont été renforcées, par la directive 2001/13/CE.

La directive 2001/14/CE concerne quant à elle la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Elle crée l'obligation, pour le gestionnaire d'infrastructure, d'établir un « **document de référence du réseau** » fixant les conditions d'accès à celui-ci. Elle pose aussi **la règle de l'indépendance de l'entité chargée de l'allocation des sillons sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel**. Enfin, elle exige l'instauration d'un organisme de contrôle indépendant, qui peut être le ministère chargé des transports ou tout autre organisme, chargé de veiller à l'application des dispositions énoncées par la directive et pouvant être saisi par les parties en cas de non-respect de ces dernières.

#### **Le deuxième paquet ferroviaire de 2004**

Il comprend le règlement créant l'agence ferroviaire européenne, ainsi que trois directives.

La directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires prévoit la création **d'une autorité nationale de sécurité indépendante** au sein de chaque État membre, chargé de veiller à l'application des réglementations technique et de sécurité applicables aux transports ferroviaires.

La directive 2004/50/CE modifie la réglementation européenne en matière d'interopérabilité des transports ferroviaire.

Enfin, la directive 2004/51 prévoit **l'ouverture à la concurrence du fret international sur l'ensemble du réseau ferroviaire** (et non plus seulement le réseau transeuropéen de fret) **au 1er janvier 2006, et de l'ensemble du fret, y compris le fret domestique, au plus tard au 1er janvier 2007**. Cette généralisation de la libéralisation du fret a été complétée par une législation spécifique sur la sécurité ferroviaire.

#### **Le troisième paquet ferroviaire de 2007**

La principale directive de ce paquet, 2007/58/CE du 23 octobre 2007, organise l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs dans les conditions suivantes :

- **le service international de voyageurs est ouvert, au plus tard le 1er janvier 2010 ;**
- le cabotage, c'est-à-dire la possibilité de prendre et déposer des voyageurs au cours de route dans un même pays (Munich/Strasbourg/Paris, avec la possibilité de prendre des voyageurs à Strasbourg), est autorisé mais dans des conditions très encadrées.

**La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports** a transposé une partie des obligations découlant du deuxième paquet ferroviaire, en créant **l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)** et en modifiant la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) pour mettre **fin au monopole de la SNCF sur le service intérieur de marchandises dès le 31 mars 2006**.

**La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires** et portant diverses dispositions relatives aux transports, dite loi « ORTF », a quant à elle transposé les



---

dispositions relatives à **l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs et au cabotage**.

Elle a aussi doté le réseau d'une **instance de régulation spécifique, l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)**. Cette mesure n'était alors pas indispensable du strict point de vue du droit européen, qui ne l'a rendue obligatoire que par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen<sup>1</sup>.

Enfin, en réponse à la procédure précontentieuse conduite par la Commission déjà évoquée, la loi « ORTF » a créé, au sein de la SNCF, le **service de gestion du trafic et des circulations (la future DCF)**, soumis à des règles d'indépendance spécifiques.

La France a donc adapté son cadre législatif pour se mettre en conformité avec les paquets ferroviaires européens. Mais l'expérience a montré que l'ouverture à la concurrence du fret n'avait pas été suffisamment anticipée, ce qui a conduit à un effondrement de l'activité de Fret SNCF.

## **2. Une absence de préparation dans les faits à l'ouverture à la concurrence**

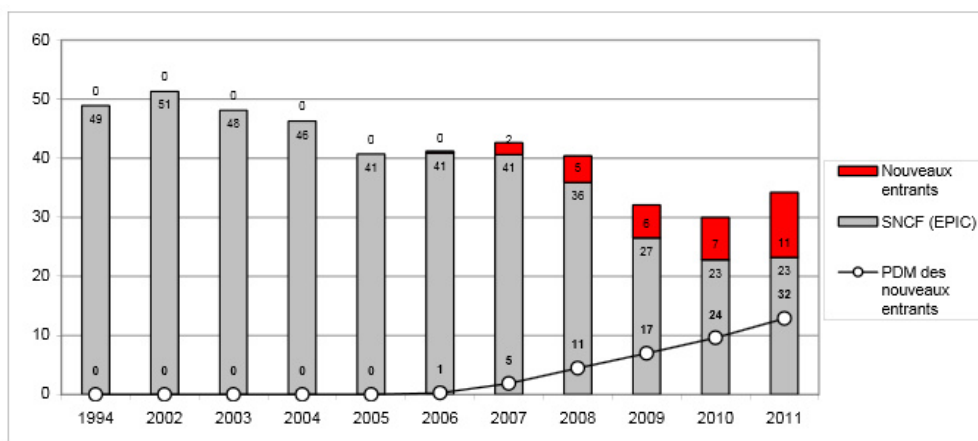
En France, l'ouverture à la concurrence du fret a conduit, à la SNCF, à un véritable déclin de cette activité. Dans un contexte de baisse généralisée du transport ferroviaire de marchandises, la part de marché des nouveaux entrants a augmenté de 11 % en 2008 à 32 % en 2011<sup>2</sup>, soit beaucoup rapidement qu'en Allemagne, où le fret a été libéralisé dès 1994.

---

<sup>1</sup> Cf. *infra*.

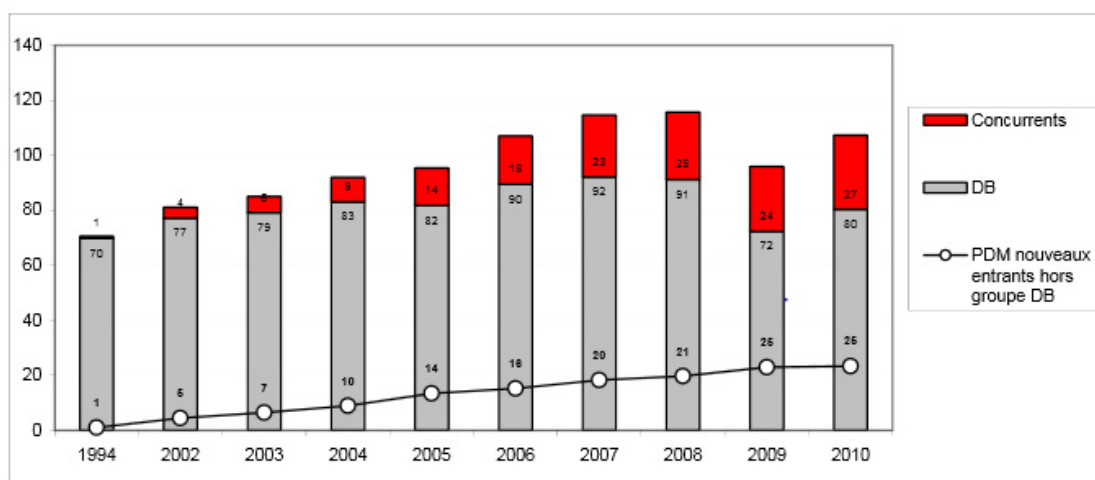
<sup>2</sup> Source : Commissariat général au développement durable, « Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemands », *Études et documents*, n° 87, juillet 2013.

Volume de trafics ferroviaires de marchandises réalisé en France par SNCF et par ses concurrents (en milliards de tonnes-kilomètres) et leur part modale par année



Source : SoeS, rapports de la CCTN de 1994 à 2011

Volume de trafics ferroviaires de marchandises réalisé en Allemagne par la Deutsche Bahn et par ses concurrents (en milliards de tonnes-kilomètres) et leur part modale par année



Source : rapport sur la compétitivité 2011, D8

L'activité des concurrents de la SNCF, qui n'a cessé de progresser entre 2007 et 2011, a freiné la baisse générale du trafic de fret entre 2008 et 2010 et permis son rebond en 2011.

**Le recul de Fret SNCF s'explique, dans une large mesure, par l'absence d'homogénéisation préalable du cadre social applicable à l'ensemble des entreprises de fret.** Si les nouveaux entrants ont signé plusieurs accords de branche, ceux-ci ne sont pas applicables à l'opérateur historique. **L'exercice de la concurrence a donc été faussé**, la SNCF ayant dû assumer des coûts moyens plus élevés que les nouveaux entrants.

---

**Mais un autre facteur a aussi joué, qui relève plus de la stratégie même de la SNCF : l'adaptation insuffisante de l'offre proposée par Fret SNCF aux besoins des chargeurs.** Le repli de son activité sur les trafics les plus rentables, au détriment d'une partie importante de son activité de lotissement de wagons, appelés « wagons isolés », est ainsi souvent dénoncée.

Pourtant, Fret SNCF a bénéficié d'un support financier capital de la part du groupe SNCF, qui a comblé ses déficits, alors que ses concurrents ne disposent pas des mêmes facilités.

Enfin, il faut relever **que la SNCF a été condamnée en 2012 par l'autorité de la concurrence à une amende de près de 61 millions d'euros pour entrave à la concurrence**<sup>1</sup>. Il lui a été reproché :

- d'avoir utilisé les informations confidentielles dont elle disposait aux fins exclusives de la gestion de l'accès à l'infrastructure ferroviaire française dont elle avait la charge en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué ;

- d'avoir publié de façon tardive et incomplète la liste des cours de marchandises dont elle est propriétaire dans le document de référence du réseau, empêchant ainsi aux concurrents de bénéficier de cette information ;

- d'avoir rendu indisponibles, de façon massive et injustifiée, des sillons ferroviaires indispensables au développement des autres entreprises ferroviaires sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif ;

- d'avoir rendu indisponibles des wagons indispensables au développement des autres entreprises ferroviaires sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif ;

- d'avoir pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif.

**L'expérience de la libéralisation du fret démontre ainsi, s'il le fallait, les risques d'une ouverture à la concurrence non préparée, tant en termes d'harmonisation de la réglementation sociale, que d'adaptation de l'opérateur dominant.**

---

<sup>1</sup> *Décision n° 12-D-25 du 18 décembre 2012 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises.*

## II. LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PRÉSENT PROJET DE LOI

### A. UNE RÉFORME ATTENDUE

#### 1. Un large consensus sur la nécessité d'une réforme

Organisées à l'automne 2011 par la ministre de l'écologie Nathalie Kosciusko-Morizet et le ministre des transports Thierry Mariani, **les assises du ferroviaire ont fait apparaître un consensus sur la nécessité de réformer le système ferroviaire français**. Plusieurs des pistes proposées à cette occasion figurent dans le présent projet de loi, par exemple :

- **l'instauration d'une gouvernance publique claire et forte** reposant sur un État stratège, des capacités d'infrastructures équitablement accessibles et gérées, un régulateur puissant et indépendant et des financements programmés et proportionnés aux objectifs stratégiques définis par la puissance publique ;

- **la mise en place d'un cadre social permettant une concurrence équitable entre tous les opérateurs ;**

- **une gouvernance du système ferroviaire donnant une plus grande place aux nouveaux entrants et aux régions ;**

- **la réunification des métiers de gestionnaire de l'infrastructure.**

#### 2. Les enjeux de la réforme

Pour préparer cette réforme, le ministre des transports Frédéric Cuvillier a confié à **Jean-Louis Bianco, ancien ministre des transports, une mission de concertation** articulée autour de quatre objectifs qu'il a ainsi résumés devant votre commission<sup>1</sup> :

- mettre en œuvre une organisation unifiée du système ferroviaire capable de répondre pleinement aux besoins des usagers ;

- assurer l'efficacité économique et la pérennité financière d'un système ferroviaire lourdement endetté ;

- construire un nouveau pacte social fondé sur un cadre moderne applicable à l'ensemble des entreprises de la branche ;

- préparer l'ouverture à la concurrence à l'horizon 2019 dans des conditions équitables.

En parallèle, **Jacques Auxiette, président du conseil régional des Pays de la Loire et de la commission « infrastructures et transport » de**

---

<sup>1</sup> Audition du 25 mars 2013.

---

**l'association des régions de France**, a été chargé de formaliser les attentes et les propositions des régions en tant qu'autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs.

Ils ont remis leurs conclusions en avril 2013<sup>1</sup>.

### **3. Un calendrier contraint, dicté par l'actualité européenne**

*a) L'urgence : peser sur les discussions en cours autour du « quatrième paquet ferroviaire »*

Le 30 janvier 2013, la Commission européenne a adopté six propositions de directives, désignées sous le terme de « quatrième paquet ferroviaire », dont l'objectif principal est de lever les dernières entraves à la concurrence<sup>2</sup>. Il se traduit par un renforcement de l'interopérabilité et une harmonisation accrue de la sécurité du réseau ferroviaire, par de nouvelles règles relatives à la gouvernance du système ferroviaire et par des mesures d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

Dans ce cadre, la Commission a souhaité imposer la séparation totale des activités de gestion de l'infrastructure et d'exploitation des services de transport et interdire à terme les entreprises ferroviaires verticalement intégrées, qui comprennent en leur sein des entités responsables de ces deux types d'activité. Le texte qu'elle a proposé autorisait le seul maintien des entreprises verticalement intégrées déjà existantes à la date d'entrée en vigueur de la directive.

C'est aussi dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire que la Commission a préconisé l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs à l'horizon 2019.

Le Gouvernement français, par l'intermédiaire du ministre des transports Frédéric Cuvillier, s'est fermement opposé à l'interdiction des structures verticalement intégrées, en s'appuyant sur l'expérience française passée et les dysfonctionnements observés à la suite de la réforme de 1997. Le 16 octobre 2013, il a présenté le présent projet de loi en conseil des ministres, dont la mesure-phare consiste en la création d'une structure verticalement intégrée.

Le 26 février 2014, le Parlement européen a adopté le quatrième paquet ferroviaire en y apportant des modifications. Il a notamment restauré la possibilité, pour les États membres, de choisir entre une structure

---

<sup>1</sup> Jean-Louis Bianco, Claude Sardais, *Réussir la réforme du système ferroviaire*, avril 2013 ; Jacques Auxiette, *Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des régions*, avril 2013.

<sup>2</sup> Ces mesures sont détaillées dans le rapport de notre collègue Jean-Jacques Filleul sur les « enjeux du quatrième paquet ferroviaire », n° 55, Sénat, 2013-2014.

---

verticalement intégrée ou une séparation totale entre la gestion du réseau et l'exploitation des services de transport.

**Il revient désormais au Conseil de se prononcer sur le travail du Parlement. Dans ce contexte, l'adoption sans plus tarder de la réforme permettra d'appuyer le travail réalisé jusqu'à présent par le ministre.**

En outre, **même si ce texte ne prévoit aucune disposition d'ouverture à la concurrence, il tient compte de la perspective d'une libéralisation à venir du transport national de voyageurs.** Il permet en effet au système ferroviaire de prendre un nouveau départ, afin qu'il puisse aborder cette étape sereinement, lorsque Bruxelles l'imposera. Il pose par ailleurs les bases d'une concurrence équitable entre les différents acteurs, en écartant les risques de *dumping* social.

*b) Une occasion de transposer la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)*

S'il est important de peser sur les négociations européennes en cours en adoptant cette réforme, il ne s'agit pas de présager du contenu définitif du quatrième paquet ferroviaire ni d'anticiper l'application de mesures qui n'ont pas encore été adoptées, même si ce contexte doit bien évidemment être pris en compte.

En revanche, le présent projet de loi offre **l'opportunité de transposer la directive n° 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)**, qui rassemble les trois directives du premier « paquet ferroviaire », tout en les modifiant, et dont le délai de transposition a été fixé **au 15 juin 2015**.

Cette directive étend par exemple les compétences de l'« organisme de contrôle » du secteur ferroviaire (en France, l'ARAF), et ses garanties d'indépendance et d'impartialité.

## **B. UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU SYSTÈME, DANS LE RESPECT DES EXIGENCES EUROPÉENNES**

### **1. La réunification du gestionnaire d'infrastructure**

La division de la gestion de l'infrastructure en deux entités, réalisée par la loi de 1997, a montré ses limites. Le présent projet de loi crée un **gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau**, qui rassemblera en son sein **les activités aujourd'hui exercées par RFF, SNCF Infra et la direction des circulations ferroviaires (DCF)**.

---

Mise en exergue lors des assises du ferroviaire, reprise par la Cour des comptes dans son rapport de juillet 2012 sur l'état du réseau, mais aussi dans le rapport de Jean-Louis Bianco, **cette mesure s'impose aujourd'hui comme une évidence**. Elle mettra fin aux dysfonctionnements passés et permettra au gestionnaire du réseau unifié de gagner en efficacité.

Cet EPIC regroupera en son sein les anciens salariés de RFF (environ 1 500 personnes), ceux de SNCF Infra (45 000 personnes) et de la DCF (13 600 personnes).

## **2. La constitution d'un groupe public ferroviaire verticalement intégré, pour une meilleure cohérence « système »**

Le gestionnaire d'infrastructure unifié prendra sa place dans un **groupe public ferroviaire intégré, composé d'un EPIC « de tête », dénommé SNCF, et de deux EPIC « filles », SNCF Mobilités, chargée de l'exploitation des services transport, et SNCF Réseau.**

La SNCF sera responsable de **l'unité sociale du groupe**, en particulier de sa politique de ressources humaines, de **son pilotage stratégique et de sa cohérence économique**. Elle sera aussi chargée de la gestion du service interne de sécurité, la SUGE, qui intervient à la fois dans les trains et sur les quais.

L'EPIC « de tête » exercera vis-à-vis des deux EPIC « filles » un rôle similaire à celui d'une société détentrice au sens du code du commerce. Cette architecture en trois EPIC, inédite en France, vise à reproduire le schéma d'une société *holding*, tout en conservant le caractère d'établissement public industriel et commercial de ses trois composantes. L'actuelle SNCF et RFF étant des EPIC, il convenait de conserver ce statut.

En faisant le choix d'une structure verticalement intégrée, le Gouvernement **restaure les conditions d'un fonctionnement optimisé du système ferroviaire, dans lequel les problématiques d'entretien du réseau et les contraintes d'exploitation ne sont pas systématiquement dissociées. L'expérience passée et la réalité du terrain ont montré que seul un système intégré pouvait être réellement efficace.** C'est d'ailleurs cette architecture qu'a retenue l'Allemagne en 1994 pour la *Deutsche Bahn*, constituée sous la forme d'une société *holding*.

Bien entendu, il ne s'agit aucunement d'enfreindre les règles de séparation entre ces activités résultant du premier « paquet ferroviaire ». C'est la raison pour laquelle **l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions essentielles, la tarification et l'allocation des sillons, est réaffirmée, tandis que l'ARAF voit son rôle significativement renforcé.**

Cependant, dans le contexte actuel, où la SNCF est l'opérateur dominant de transport ferroviaire, **se priver du double regard de l'exploitant et du gestionnaire d'infrastructure serait une erreur**. Elle fragiliserait la position de champion industriel aujourd'hui détenue par la SNCF.

Le directoire de l'EPIC « de tête » sera composé de deux personnes, les présidents de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, et ses décisions devront être prises à l'unanimité. À défaut, elles seront arbitrées par une tierce personne indépendante, le président du conseil de surveillance de l'établissement. **Ce directoire à deux garantira ainsi l'absence de prééminence de l'un des EPIC « filles » sur l'autre et préservera ainsi leur indépendance respective.**

Cette architecture redonne aussi une **unité sociale à la famille cheminote**, que la séparation de 1997 a altérée. L'ensemble des salariés du groupe public ferroviaire répondant aux conditions requises pourront ainsi être embauchés au statut. Un comité de groupe sera créé à l'échelle du groupe public ferroviaire, et non dans chacun des établissements pris individuellement.

### **3. Le renforcement parallèle de l'ARAF**

La constitution d'un groupe public intégré exige **un renforcement parallèle du rôle du régulateur, afin qu'il n'y ait absolument aucun doute sur l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions essentielles**. Ces mesures répondent aussi aux exigences posées par la directive 2012/34/UE.

Ce renforcement passe par une extension de ses missions, comme par une évolution de ses moyens et de son fonctionnement.

Dans ce domaine, le présent projet de loi fait passer son collège de sept membres, dont seul le président exerce son activité à plein temps, à **cinq membres à temps complet**.

Il introduit également **un rapporteur chargé de l'instruction des recours effectués devant l'autorité**, afin de séparer les fonctions d'instruction et de sanction.

Il renforce enfin les **règles d'impartialité applicables à ses membres**, avec l'interdiction qui leur est faite d'occuper une position professionnelle ou d'exercer une responsabilité au sein d'une entreprise entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans après leur mandat, sous peine de sanctions pénales.

En tant que régulateur de l'accès au réseau, l'ARAF pourra **s'opposer à la nomination du président de SNCF Réseau, si elle estime**



---

qu'il ne présente pas les garanties d'indépendance requises par la loi. Elle sera aussi chargée de rendre un avis sur les mesures d'organisation interne prises par SNCF Réseau pour prévenir tout risque de pratique discriminatoire à l'égard des entreprises ferroviaires. En revanche, le texte présenté par le Gouvernement à l'Assemblée prévoit une **transformation de l'avis conforme de l'ARAF sur la tarification du réseau en avis motivé**, ce qui correspond à un recul que l'Assemblée nationale a corrigé dès l'examen du texte en commission.

En parallèle, l'autorité se voit dotée d'une nouvelle mission, le **contrôle de la trajectoire financière de SNCF Réseau**. L'ARAF devra formuler un avis motivé sur le contrat conclu cet EPIC et l'État, qui définira cette trajectoire, ainsi que sur le projet de budget de l'EPIC ou encore sur le montant global des concours financiers devant lui être apportés pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un certain seuil.

#### **4. La mise en place d'un nouvel espace de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes : le Haut comité du ferroviaire**

Le présent projet de loi crée une instance de dialogue avec l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, le Haut comité du ferroviaire. Il permettra notamment de **consulter les nouveaux entrants et de faire émerger une vision globale des enjeux du système ferroviaire**.

Ce comité sera chargé d'élaborer une **charte du réseau** destinée à faciliter les relations entre les différentes parties prenantes du système ferroviaire.

#### **5. L'élaboration d'un cadre social commun, garant d'une concurrence équitable entre les différents acteurs du système ferroviaire**

Tirant les leçons de la libéralisation du fret, le présent projet de loi prévoit l'élaboration d'un **cadre social commun à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire**. L'objectif poursuivi est de permettre l'exercice d'une concurrence équitable entre les différents opérateurs et d'écartier tout risque de *dumping* social.

Une large place a été faite aux partenaires sociaux dans la **définition de ce cadre commun**, qui sera composé d'un **décret-socle fixant les règles applicables à la durée du travail et d'une convention collective**.

Le décret-socle se limitera à déterminer les règles applicables à la durée du travail indispensables pour garantir un haut niveau de sécurité des

circulations, la continuité du service ainsi que la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Au-delà de cette base réglementaire, les partenaires sociaux auront toute latitude pour fixer eux-mêmes les règles de travail qu'ils jugeront adaptées, dans le cadre d'une négociation collective menée par une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et des salariés.

**Cette nouvelle architecture ne remet pas en cause le statut des agents de la SNCF, auquel pourront désormais recourir les trois EPIC du groupe public ferroviaire.**

### ***C. LE RETOUR DE L'ÉTAT STRATÈGE ET LA MAÎTRISE DE LA DÉRIVE FINANCIÈRE***

#### **1. Le retour de l'État stratège**

Nombre d'acteurs ayant récemment réfléchi à l'avenir du système ferroviaire<sup>1</sup> ont appelé de leurs vœux un retour de l'État-stratège, capable d'insuffler une vision stratégique de long terme au rail français et de suivre de près son évolution financière.

En premier lieu, ce renforcement du rôle de l'État se traduira par **une forte représentation de l'État au sein du conseil de surveillance de l'EPIC « de tête »**, puisque ses représentants y seront majoritaires.

Ensuite, l'État conclura **un contrat avec chacun des trois EPIC**, pour une durée de dix ans, actualisable tous les trois ans. Ces contrats formaliseront, à partir d'un diagnostic partagé, les objectifs des trois établissements, et faciliteront le suivi de leurs activités.

**Un commissaire du Gouvernement sera institué auprès de l'ARAF, pour présenter les analyses de l'État, dans le respect de l'indépendance de l'autorité.** En effet, le rapporteur ne sera pas présent lors des délibérations. Il apparaît toutefois **utile que l'État puisse présenter les enjeux stratégiques ou financiers des différents sujets abordés, comme cela est déjà prévu dans d'autres instances de régulation** (autorité de la concurrence, autorité des marchés financiers...).

---

<sup>1</sup> En particulier, Edmond Hervé dans son rapport sur « le service public ferroviaire et les collectivités territoriales » réalisé au nom de la délégation du Sénat aux collectivités territoriales et à la décentralisation, Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette dans leurs rapports précédemment cités, les participants aux assises du ferroviaire...

## 2. Un objectif impérieux de maîtrise de la dette

Le présent projet de loi prévoit **un fort encadrement de la trajectoire financière de SNCF Réseau, par l'intermédiaire du contrat signé avec l'État, dont l'application est surveillée par l'ARAF**. L'objectif est de mettre fin aux déséquilibres structurels qui caractérisent aujourd'hui la gestion du réseau pour parvenir à en stabiliser la dette.

A ce dispositif contractuel s'ajoute **une règle de rétablissement des équilibres financiers et de maîtrise de l'endettement**. Un décret établira des ratios d'endettement, au-delà desquels l'ensemble des projets d'investissement devront faire l'objet d'un financement intégral des demandeurs. En-dessous de ces ratios, un dispositif similaire à la règle posée à l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF s'appliquera.

La mise en place d'un groupe public ferroviaire intégré permettra par ailleurs de **faire bénéficier le réseau d'une partie des recettes de l'exploitant**, qui reviennent aujourd'hui à l'État. L'EPIC « de tête » SNCF comptera en effet parmi ses ressources le produit du dividende sur les résultats de SNCF Mobilités et pourra verser des dotations à SNCF Réseau.

Enfin, **des économies importantes sont attendues de la réunification du gestionnaire d'infrastructures**, qui n'apparaissent pas en tant que telles dans le projet de loi : suppression des coûts de transaction, optimisation de la commande publique, raccourcissement des procédures... Devant votre commission, les présidents de la SNCF et de RFF se sont engagés à réaliser conjointement 1 milliard d'économies en trois à cinq ans.

### Les conditions de stabilisation de la dette à l'horizon 2025

À l'horizon 2025, sur la base des engagements des dirigeants de RFF et de la SNCF et des dispositions du projet de loi, et sous réserve des hypothèses faites sur la trajectoire financière du secteur, l'essentiel de la dérive de la dette pourrait être résorbé, sous certaines conditions :

- 1 milliard d'euros d'économies réalisé par SNCF Mobilités grâce au plan Excellence 2020 que la SNCF a déjà approuvé (réduction des frais généraux, efforts sur les achats, utilisation plus efficace des actifs) ;

- 900 millions d'euros d'économies réalisés par SNCF Réseau, reposant sur un plan de performance à structures constantes grâce à Excellence 2020 (400 millions d'euros) ainsi que sur les synergies induites par la création de SNCF Réseau (RFF, DCF et SNCF Infra) prévue par le projet de loi (500 millions d'euros) ;

- l'État sera également mis à contribution dans la mesure où le projet de loi permet le reversement des dividendes de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau, ce qui permettra une réduction de l'endettement en raison de l'économie générée par les frais financiers évités (500 millions d'euros).

Source : DGITM

---

### III. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

#### A. LE RENFORCEMENT DU CARACTÈRE INTÉGRÉ DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

À l'article 1<sup>er</sup>, les députés ont considérablement renforcé **l'intégration du groupe public ferroviaire**. Ils ont mis en place, en sus du comité de groupe, **un comité central d'entreprise et des délégués syndicaux centraux**, compétents à l'échelle de l'ensemble du groupe. Un accord pluriannuel, négocié pour l'ensemble du groupe public ferroviaire, fixera les modalités de recrutement des salariés. La SNCF sera considérée comme l'employeur unique des salariés pour l'application de l'assurance-chômage et du dispositif du « 1% logement ». Les missions de l'EPIC de tête, en particulier en matière de gestion des ressources humaines, ont été détaillées.

La SNCF sera chargée de **coordonner la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire**. En outre, **les filiales de conseil ou d'ingénierie à compétence générale** lui seront rattachées.

Le contrat conclu entre la SNCF et l'État devient un « **contrat-cadre** », garant de la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire.

Les nouveaux articles 1<sup>er ter</sup> et 1<sup>er quater</sup> faciliteront les cessions de biens entre les trois EPIC, en les exonérant de l'exercice du droit de préemption et du de priorité, comme c'est déjà le cas au sein des différentes branches de l'actuelle SNCF.

#### B. UNE GOUVERNANCE PLUS LARGE

À l'initiative de son rapporteur, Gilles Savary, l'Assemblée nationale a créé, à l'article 1<sup>er</sup>, **une nouvelle instance de gouvernance, le comité des opérateurs du réseau**. Rattaché à SNCF Réseau, ce comité sera le lieu de la concertation entre le gestionnaire du réseau et ses clients. Il a été chargé de l'élaboration de la charte du réseau et du règlement amiable des différends liés à son application.

Le Haut comité du ferroviaire, rebaptisé **Haut comité du système de transport ferroviaire**, sera quant à lui chargé de veiller à la coordination des différents acteurs pour favoriser la mise en accessibilité du matériel roulant, des quais et des gares aux personnes à mobilité réduite. Un an avant chaque renouvellement des contrats conclus entre l'État et les trois EPIC du groupe public ferroviaire, il sera destinataire **d'un rapport stratégique d'orientation**, dans lequel le Gouvernement exposera sa politique globale en matière de de

---

mobilité, tous modes de transport confondus, ainsi que sa stratégie ferroviaire.

Le **Parlement sera davantage informé de la politique conduite par l'État en matière de transport ferroviaire**, puisqu'il sera destinataire, avant chaque renouvellement triennal, des projets de contrats négociés entre l'État et les trois EPIC du groupe public ferroviaire. Ceux-ci devront rendre compte, dans leur rapport annuel, de la mise en œuvre de ces contrats.

En outre, l'article 1<sup>er</sup> *bis* instaure un **schéma national des services de transport**, présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans, qui détermine les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État et encadre les services de transport non conventionnés d'intérêt national.

Aux articles 2 et 5, les députés ont introduit un représentant des consommateurs ou des usagers au conseil d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités (au nombre des personnalités choisies par l'État).

### ***C. L’AFFIRMATION DES RÉGIONS DANS LE SYSTÈME FERROVIAIRE***

Les députés ont explicitement prévu, aux articles 1<sup>er</sup> et 2, la présence d'au moins deux représentants des autorités organisatrices régionales des transports et du syndicat des transports d'Ile de France (STIF) au conseil de surveillance de la SNCF et au conseil d'administration de SNCF Réseau.

Les articles 2 *bis* A et 2 *bis* B ont été introduits en séance publique par amendements du Gouvernement, pour donner suite à une demande du groupe écologiste.

Le 2 *bis* A ouvre la possibilité aux régions de racheter certaines petites lignes d'intérêt purement local, afin de ne pas les laisser se détériorer. Il s'agit concrètement de lignes à voie métrique qui ne sont pas reliées au niveau national.

Le 2 *bis* B est complémentaire et permet aux régions de créer ou d'exploiter des lignes d'intérêt régional. Il permet ainsi de régler certains cas ponctuels, comme celui de la ligne Digne-Nice dont la région PACA pourra devenir gestionnaire de pleine compétence. Comme son prédécesseur, cet article ne remet pas en cause l'unicité du réseau national, puisque seules des infrastructures d'intérêt purement local sont visées. SNCF Réseau restera compétent pour créer et exploiter les lignes du réseau ferré national.

A l'article 3, les députés ont prévu une consultation de l'autorité organisatrice régionale des transports ferroviaires sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Dans les gares d'intérêt régional ou local, les régions pourront décider, par convention avec SNCF Réseau et

SNCF Mobilités, de réaliser des projets d'investissement et de développement.

L'article 5 *bis* a été introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale et largement complété en séance publique. Il répond à un certain nombre de revendications-phares des régions en leur confiant un rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional, en leur octroyant la liberté tarifaire, en permettant de leur transférer la propriété du matériel roulant et en imposant une présentation comptable séparée des contrats de service TER.

#### **D. LES DISPOSITIONS RELATIVES AU RÉSEAU ET À L'AMÉLIORATION DE SA SITUATION FINANCIÈRE**

À l'initiative de Gilles Savary, les députés ont étendu, à l'article 2, la **possibilité offerte à SNCF Réseau de confier certaines de ses missions à des tiers, à l'ensemble des lignes à faible trafic, et plus seulement celles réservées au transport de marchandises, ainsi qu'aux infrastructures de service.**

Le contenu du contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau a été précisé. En particulier, une nouvelle définition du coût complet a été adoptée. **La règle de rétablissement des équilibres financiers et de maîtrise de l'endettement a aussi été détaillée**, à l'initiative de Gilles Savary. Elle distingue désormais les **investissements de maintenance** du réseau ferré national, qui seront recouverts selon la chronique de couverture du coût complet définie dans le contrat, et les **investissements de développement du réseau ferré national**, qui seront appréciés en regard de ratios fixés par décret. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement seront financés intégralement par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. Dans le cas contraire, ils feront l'objet de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

La fixation des ratios et des seuils concernés devra garantir une **répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et exploitants du réseau ferré.** Il s'agit en particulier d'éviter que des investissements inconsidérés ne se répercutent sur les péages d'infrastructures, puis sur les tarifs des usagers, aux dépens de l'attractivité du rail.

Le nouvel article 2 *ter* prévoit la remise d'un **rapport du Gouvernement aux commissions compétentes du Parlement sur les solutions à mettre en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire**, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi.

---

L'indépendance de SNCF Réseau a été réaffirmée, aux articles 2 et 3. Le gestionnaire d'infrastructure devra prendre des mesures d'organisation interne afin de garantir le respect, par son personnel, des règles de non-divulgence des informations commerciales des entreprises ferroviaires. L'obligation de disposer d'une comptabilité séparée a été étendue à la gestion de l'ensemble des infrastructures de service gérées par SNCF Mobilités, alors qu'elle se limite aujourd'hui aux seules gares.

#### ***E. LE RENFORCEMENT DES POUVOIRS DE L'ARAF ET LA MODIFICATION DE SON FONCTIONNEMENT***

Le nouvel article 2 *bis* supprime l'intervention de l'autorité administrative compétente dans la procédure de vérification de l'objet principal du service à l'occasion de dessertes nationales réalisées dans le cadre d'un service de transport international, qui sera désormais assurée par l'ARAF exclusivement, conformément à la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

À l'article 4, son **avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure a été rétabli et étendu aux redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs ou liées à l'accès aux autres infrastructures de services**. La possibilité de saisir l'ARAF, offerte à toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure, a été étendue aux préjudices liés à l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de service.

L'autorité sera en outre chargée de veiller à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions essentielles.

En ce qui concerne le suivi de l'application du contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État, l'ARAF sera chargée de déterminer les causes d'un non-respect, par l'une des parties, de ses engagements. Pour chaque projet d'investissement de développement dépassant un certain seuil, elle donnera un avis, non seulement sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau, mais aussi sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard de ce contrat.

Par ailleurs, sa composition et son organisation ont été revues. Le **collège de l'ARAF conservera les sept membres dont il dispose actuellement**. Trois d'entre eux, le président et deux vice-présidents nommés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat, exerceront leurs fonctions à plein temps.

L'architecture retenue pour organiser la séparation entre les fonctions d'instruction et de sanction a été modifiée. **Le rapporteur chargé de l'instruction a été supprimé**, cette fonction revenant au collège de

l'ARAF. Il reviendra en revanche à **une commission des sanctions**, composée de trois magistrats, de prononcer les sanctions.

#### ***F. LES AUTRES MODIFICATIONS APPORTÉES AU VOLET SOCIAL DE LA RÉFORME***

Les dispositions de l'article 6 ont été précisées. Les règles relatives à la durée du travail contenues dans le décret-socle devront tenir compte des spécificités des métiers.

À l'article 12, les députés ont rendu possible la remise en cause des stipulations conventionnelles et contractuelles des personnels du groupe public ferroviaire, afin de favoriser la négociation d'accords communs à tous les agents du groupe.

L'Assemblée nationale a par ailleurs ouvert aux salariés de RFF qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement la possibilité d'opter pour le statut.

À l'article 14, l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 2015 a été repoussée au 1<sup>er</sup> juillet 2016, afin de laisser aux partenaires sociaux davantage de temps pour négocier la convention collective.

Durant cette période transitoire, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire pourront négocier un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

Le nouvel article 18 *bis* prévoit l'organisation d'élections professionnelles anticipées au sein de chaque EPIC du groupe public ferroviaire, par dérogation aux dispositions du code du travail relatives à la durée des mandats.

#### ***G. LE RENFORCEMENT DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ET À LA SÛRETÉ FERROVIAIRES***

L'article 6 *bis*, introduit par la commission du développement durable, confie à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) le soin de promouvoir les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.

L'article 6 *ter* A, ajouté en séance publique, impose une remontée à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) des événements mettant en cause la sécurité ferroviaire et prévoit un mécanisme de sanction en cas de manquement à cette obligation.



---

L'article 6 *ter*, introduit par la commission du développement durable, pose le principe du libre accès des forces de l'ordre aux véhicules ferroviaires pour l'exercice de leurs missions de protection de l'ordre public, et l'assortit d'une sanction pénale. Il habilite également les agents de la surveillance générale (SUGE) de la SNCF à établir des procès-verbaux pour constater des infractions et dresser des contraventions. L'objectif est de consolider les compétences de la SUGE en vue de ses interventions sur toutes les entreprises ferroviaires.

L'article 6 *quater*, adopté par les députés en séance publique, impose aux entreprises ferroviaires de faire état dans les meilleurs délais des actes de délinquance que leurs agents seraient amenés à constater. Cette mesure répond à une demande répétée des forces de l'ordre pour accroître leur réactivité.

Enfin, à l'article 7, les députés ont imposé à la SNCF de publier un document annuel de référence et de tarification des prestations de sûreté, après avis conforme de l'ARAF sur les prix, afin de garantir des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.

#### **H. LA CLARIFICATION ET LA SÉCURISATION DES OPÉRATIONS PATRIMONIALES**

À l'article 4, l'Assemblée nationale a prévu l'information systématique de l'ARAF de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées.

À l'article 5, les députés ont précisé qu'en cas de cession d'un bien immobilier à l'autorité organisatrice, l'opération doit tenir compte des financements déjà perçus par SNCF Mobilités afin d'éviter de payer deux fois pour le même bien. Les procédures de déclassement en matière foncière ont également été harmonisées entre les deux EPIC : SNCF Mobilités peut procéder à ses propres déclassements, comme c'est le cas pour SNCF Réseau.

Aux articles 10 et 11, qui transfèrent respectivement à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations de SNCF Mobilités relatifs aux missions de gestion de l'infrastructure et à l'EPIC de tête SNCF l'ensemble des biens, droits et obligations de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau relatifs à ses missions, les députés ont apporté plusieurs précisions techniques visant à sécuriser les modalités juridiques, financières et fiscales des opérations de transfert. Ils ont également soulevé la question de la gestion des gares de voyageurs, et prévu la remise au Parlement d'un rapport gouvernemental sur le sujet. Ce rapport devra notamment présenter l'impact d'un transfert de ces gares à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports.

L'article 11 *bis*, introduit par la commission du développement durable, transfère à SNCF Réseau les terminaux de marchandises appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, ainsi que certaines installations de services autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien.

Enfin, à l'article 16, relatif à la propriété des biens intéressant la défense nationale, les députés ont calqué les modalités de transfert à SNCF Réseau sur celles de droit commun prévues aux articles 10, 11 et 11 *bis*. En particuliers, ces opérations ne s'effectuent plus à titre gratuit.

### **I. DISPOSITIONS DIVERSES**

À l'article 3, SNCF Mobilités a été chargée d'élaborer, pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, un plan de stationnement sécurisé des vélos.

À l'article 18, l'habilitation du Gouvernement à prendre des mesures législatives par voie d'ordonnance a été étendue aux mesures législatives destinées à achever la transposition de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen.

## **IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

### **A. SUR LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL**

Votre commission se félicite du retour de l'État-stratège et de la création, d'une part, du Haut comité du système de transport ferroviaire, d'autre part, du comité des opérateurs du réseau.

Elle a adopté, à l'article 1<sup>er</sup>, un amendement visant à assurer la présence de représentants **d'associations de protection de l'environnement** agréées au Haut comité du système de transport ferroviaire. À l'article 2, elle a confié à cette instance la mission de **délibérer chaque année sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolutions du contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État**. Le résultat de ces délibérations sera rendu public et transmis au Parlement.

Votre commission a par ailleurs approuvé les mesures prises pour renforcer l'information et le contrôle du Parlement sur le fonctionnement du système de transport ferroviaire national, comme l'instauration d'un schéma national des services de transport ou la transmission des projets de contrats.

À l'initiative de votre rapporteur, elle a adopté, à l'article 1<sup>er</sup>, un amendement visant à **inscrire dans la loi le principe de la présence d'un**

---

député et d'un sénateur au sein du conseil de surveillance de l'EPIC de tête SNCF.

**B. SUR LA MISE EN PLACE D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE INTÉGRÉ DANS UN CADRE EUROCOMPATIBLE**

Votre commission salue la réunification du gestionnaire d'infrastructure et son insertion au sein d'un groupe public ferroviaire intégré. Elle se félicite du travail conséquent réalisé par l'Assemblée nationale pour renforcer l'unité et la solidarité de ce groupe public et réunifier la famille cheminote.

Elle a adopté plusieurs amendements rédactionnels et de clarification, à l'initiative de votre rapporteur, afin de **sécuriser juridiquement les avancées réalisées en ce sens**, aux articles 1<sup>er</sup>, 6, 12 et 14.

Votre commission approuve également **l'accroissement parallèle des pouvoirs de l'ARAF, qui renforce le caractère « eurocompatible » de la réforme**. Le rétablissement de son avis conforme sur les redevances d'infrastructures et son extension aux redevances relatives aux prestations offertes dans les gares de voyageurs et liées aux autres infrastructures de service, en particulier, constituent des apports significatifs.

Votre commission a adopté deux amendements, afin, d'une part, de lui donner **accès à la comptabilité de la SNCF**, d'autre part, de rendre toutes ses propositions, avis et décisions publics, sous réserve des secrets protégés par la loi. Votre commission est favorable aux modifications introduites par les députés concernant son fonctionnement et a adapté les dispositions transitoires de l'article 17 en conséquence.

**C. SUR LE PÉRIMÈTRE D'ACTION DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIÉ**

À l'article 2, qui étend les possibilités de délégation des missions de SNCF Réseau à un tiers, votre commission a jugé opportun d'inscrire dans la loi le principe suivant lequel **SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national**. La délégation de ses missions et les transferts de propriété doivent être systématiquement encadrés, afin de préserver l'unicité et l'état du réseau. Lors de l'examen du texte en commission, ses différents membres ont rappelé la nécessité de faire preuve d'une vision de long terme lors des opérations de cessions de biens immobiliers. En effet, les lignes qui sont cédées ne pourront sans doute plus jamais être réutilisées.

En ce qui concerne la gestion des gares, votre commission est satisfaite de l'équilibre atteint à l'Assemblée nationale, aux articles 3, 4 et 10. Celle-ci a maintenu la gestion des gares au sein de SNCF Mobilités, mais a soumis la tarification de leurs prestations à un avis conforme de l'ARAF, et prévu une clause de revoyure à ce sujet dans les deux ans suivant la promulgation de la loi. Elle a en outre inscrit dans la loi le principe de la consultation des régions sur les investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Votre rapporteur a en revanche souhaité clarifier les **conditions de transfert des terminaux de marchandises** à l'article 11 *bis*. En effet, l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 contient nettement moins de terminaux de marchandises que celle pour le service horaire 2013 : on est ainsi passé de **399 cours fret pour 2013 à 171 cours fret pour 2015**. Par souci de transparence, votre rapporteur privilégie un dispositif intermédiaire, transférant comme prévu l'ensemble des cours de marchandises inscrites à l'offre de référence 2015, mais laissant ensuite SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'entendre pour les autres cours fret, sachant qu'**en cas de désaccord**, un arrêté interministériel constatera un **transfert automatique sur la base de l'offre de référence 2013**. Cette solution de compromis permet ainsi la mise en place d'une **négociation sous le contrôle de l'ARAF**, apportant ainsi une garantie quant à la **pérennité du patrimoine ferroviaire** : il s'agit en effet d'éviter toute reconversion prématurée de biens potentiellement stratégiques ou qui pourraient servir à d'autres opérateurs ferroviaires.

#### **D. SUR LES ASPECTS FINANCIERS DE LA RÉFORME**

Votre commission est favorable aux outils mis en place dans l'objectif de stabiliser la dette du système ferroviaire, que sont le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau et la règle de maîtrise de l'endettement. À l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des finances, François Patriat, elle a adopté plusieurs amendements de précision et de clarification rédactionnelle à ce sujet.

Votre commission regrette toutefois que ces mesures, importantes, ne concernent que l'avenir et **laissent entière la question de la dette non amortissable du réseau**.

Or, le portage par SNCF Réseau de cette dette, largement artificiel dans la mesure où l'État en est *de facto* le garant, n'apparaît pas justifié, et représente chaque année des charges financières considérables pour le gestionnaire du réseau. En 2008, la Cour des comptes avait d'ailleurs recommandé une reprise partielle de la dette par l'État. Cette solution permettrait à SNCF Réseau de dégager des ressources, aujourd'hui affectées au financement de sa dette, pour l'entretien et la régénération du réseau.

C'est la raison pour laquelle votre commission a adopté un amendement de votre rapporteur, qui inclut expressément dans le rapport du Gouvernement sur la dette **l'examen d'une reprise par l'État de tout ou partie de la dette historique du système ferroviaire.**

### ***E. SUR LA PLACE DES RÉGIONS DANS LE SYSTÈME FERROVIAIRE***

Votre rapporteur **s'est félicité de l'équilibre trouvé** par les députés en matière d'implication des régions dans le système ferroviaire, **notamment en matière de liberté tarifaire**, qui lie la préservation des tarifs sociaux nationaux au maintien du financement par l'État de la redevance d'accès TER. La commission a adopté deux séries d'amendements, visant à assurer une plus grande effectivité de ces dispositions.

Tout d'abord, la commission a adopté, à l'initiative de Louis Nègre, un amendement prévoyant, à l'article 5, **une décomposition par ligne des comptes TER propre à chaque région**, et non définie en accord avec l'ensemble des AOT comme cela était prévu dans la version initiale du texte. **Votre rapporteur s'en est remis à la sagesse de la commission**, tout en soulignant la complexité administrative que cette disposition introduit : un référentiel commun est plus simple à gérer, comporte moins de risque d'erreurs et facilite les comparaisons, par rapport à une vingtaine de décompositions comptables différentes. Votre rapporteur a simplement souhaité apporter deux précisions : d'une part, en envoyant, toujours à l'article 5, la **définition du contenu du rapport annuel** transmis par SNCF Mobilités à la région pour chaque convention TER, à **un décret simple** plutôt qu'à un décret en Conseil d'État ; d'autre part, en précisant, à l'article 5 *bis*, que l'application de la séparation comptable des contrats TER ne vaudra **que pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015**, sa mise en œuvre pour l'exercice en cours n'étant techniquement pas possible.

La commission a ensuite adopté un amendement important, présenté par Jean-Jacques Filleul et Roland Ries au nom du groupe socialiste, et soutenu par votre rapporteur. Celui-ci prévoit la **création d'un versement transport interstitiel au profit des régions, dédié au financement de leur compétence transports**, inséré dans un nouvel article 5 *ter* et modifiant l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales (CGCT). On observe en effet un **décalage croissant** entre les compétences confiées aux régions, qui s'enrichissent au fur et à mesure des réformes, et leurs ressources propres qui diminuent fortement depuis la réforme de la taxe professionnelle. Votre rapporteur considère que la solution du versement transport interstitiel, qui ne concerne que les territoires situés hors périmètre de transport urbain (PTU) et plafonné à 0,55 % de la masse salariale, paraît **moins dommageable pour la compétitivité des entreprises que celle d'un versement additionnel**. En effet, les entreprises situées dans un périmètre de

transport urbain (PTU) sont d'ores et déjà assujetties à un versement transport pouvant atteindre 2 % de la masse salariale, ce plafond étant, en pratique, atteint dans la plupart des grandes villes. Il s'agit donc de **ne pas peser excessivement sur leur compétitivité** *via* une augmentation plafond, d'autant que **les entreprises voisines situées hors PTU, n'y sont pas soumises**. Par conséquent, le versement interstitiel semble préférable, puisqu'il permet une sorte de **rééquilibrage de la charge fiscale**.

## **F. LES AUTRES APPORTS DE VOTRE COMMISSION**

### **1. Une attention accrue à la situation du fret ferroviaire**

Votre rapporteur a proposé qu'une attention plus grande soit accordée au fret ferroviaire, qui connaît une crise récurrente en France et n'est jamais évoqué dans le projet de loi.

Votre commission a ainsi adopté, à l'article 1<sup>er</sup>, un amendement destiné à **préciser le rôle de l'État en matière de développement du fret**. L'État devra notamment veiller à l'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs, par un accroissement de la fiabilité des capacités d'infrastructure attribuées au transport de marchandises. Il s'agit de mettre fin à la multiplication des « sillons précaires » précédemment évoquée.

À l'article 5, elle a inséré une référence aux besoins de transport « des acteurs économiques », de sorte que **le transport ferroviaire de marchandises figure désormais au nombre des objectifs** assignés à SNCF Mobilités dans le cadre de son contrat décennal avec l'État.

### **2. La prise en compte des interférences radioélectriques en matière de sécurité ferroviaire**

Votre commission a adopté un amendement présenté par son rapporteur, prévoyant, dans un nouvel article 6 *bis A*, la mise en place d'une protection spécifique des circulations ferroviaires contre les effets perturbateurs des ondes émises par les installations radioélectriques tierces. Le bon fonctionnement des communications ferroviaires est en effet un **élément-clé de la sécurité ferroviaire**. Or, ce problème, déjà évoqué par le rapporteur Gilles Savary à l'Assemblée nationale, n'a pas pu être traité correctement dans le cadre de la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes électromagnétiques, adoptée par le Sénat le 26 juin dernier, à la suite d'une modification de l'ordre du jour.

### **3. Des précisions sur les effets juridiques des opérations patrimoniales**

Aux articles 10, 11, 11 *bis* et 16, traitant des opérations patrimoniales entre les différents EPIC du futur groupe ferroviaire, votre rapporteur a suggéré des amendements d'ordre technique. Un premier volet précise explicitement que le transfert de propriété a les effets juridiques d'une transmission universelle de patrimoine, afin de pouvoir traiter à la fois les actifs et les passifs concernés par la constitution du gestionnaire d'infrastructures unifié (articles 10 et 11). Un second volet renvoie le transfert des dommages constatés à une renégociation des polices d'assurance plutôt que de l'inscrire dans la loi (articles 10, 11, 11 *bis* et 16).





---

## EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE 1<sup>ER</sup>

#### DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS

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

(articles L. 2100-1, L. 2100-2, L. 2100-3, L. 2100-4, L. 2101-1, L. 2101-2, L. 2101-3, L. 2101-4, L. 2101-5, L. 2101-6, L. 2102-1, L. 2102-1-2, L. 2102-1-3, L. 2102-2, L. 2102-3, L. 2102-3-1, L. 2102-4, L. 2102-5, L. 2102-6, L. 2102-7, L. 2102-8, L. 2102-9, L. 2102-10, L. 2102-11, L. 2102-13 A, L. 2012-13, L. 2102-14, L. 2102-15, L. 2102-16, L. 2102-17, L. 2102-18 [*nouveaux*] du code des transports)

#### **Système de transport ferroviaire national et groupe public ferroviaire**

**Objet :** cet article définit le système de transport ferroviaire national, ainsi que la composition et le fonctionnement du groupe public ferroviaire et de son EPIC « de tête » dénommé « SNCF ».

##### **I. Le droit en vigueur**

Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports consacré au système de transport ferroviaire ou guidé comporte cinq titres : « infrastructures », « exploitation », « autorité de régulation des activités ferroviaires », « entreprises de transport ferroviaire ou guidé » et « droits et obligations des voyageurs ferroviaires ».

Il détermine en particulier les règles applicables aux deux établissements publics que sont la SNCF et RFF.

##### **A. UN PAYSAGE FERROVIAIRE ECLATE**

Société anonyme d'économie mixte depuis 1937, la SNCF est devenue un établissement public à caractère industriel et commercial par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI ». Elle est chargée de l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux, de la gestion des gares de voyageurs, et, depuis la création de RFF, de certaines missions relatives à la gestion de l'infrastructure, en tant que « gestionnaire délégué ».

L'établissement public national à caractère industriel et commercial Réseau ferré de France (RFF), créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, est le gestionnaire du réseau ferré national. Il s'appuie toutefois largement sur les services de la SNCF qui s'occupaient de la gestion du réseau avant sa création. La SNCF assure ainsi la gestion des trafics et des circulations, *via* la direction de la circulation ferroviaire, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau, au moyen de sa branche SNCF Infra. Elle exerce ces missions pour le compte et suivant les objectifs et principes de gestion définis par RFF, en contrepartie d'une rémunération.

## **B. LES DIFFÉRENCES DE RÉGLEMENTATION SOCIALE ENTRE LA SNCF ET RFF**

Le groupe SNCF est actuellement constitué de l'EPIC SNCF et de ses filiales. Il est organisé en cinq branches d'activité. SNCF Infra est composé de la direction des circulations ferroviaires, des services d'ingénierie et de maintenance et travaux. SNCF Proximités est en charge de toutes les activités de transport de proximité, à savoir les liaisons moyennes effectuées par les trains d'équilibre du territoire, les trajets régionaux, ainsi que les itinéraires effectués par autocar, tramway ou métro. La filiale Keolis est rattachée à cette branche. SNCF Voyages s'occupe des liaisons en TGV et des services qui les accompagnent. SNCF Geodis est responsable de la logistique et du transport de marchandises. Il comporte aussi plusieurs filiales, dont Geodis. Enfin, SNCF Gares et Connexions est chargé de la gestion et du développement des gares.

Les effectifs du groupe SNCF à la fin de l'année 2012 s'élevaient à environ **250 500 salariés**, dont 217 000 en France. Parmi eux, **62% relevaient de l'EPIC SNCF**, 21% de Keolis, 13% de Geodis et 4% des autres sociétés du groupe. Les salariés des filiales ne bénéficient pas du statut ou des règles spécifiques applicables aux agents de l'EPIC SNCF.

Pour les salariés de l'EPIC, **l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940** relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la SNCF prévoit que la **durée maximum du travail est fixée par arrêté** du secrétaire d'État aux communications, et que le **régime du travail applicable aux différentes catégories de personnel est fixé par des instructions homologuées** par le secrétaire d'État aux communications, connues sous le nom de « règlements RH ».

La majorité des agents de l'EPIC SNCF bénéficient en outre du statut des cheminots, accessible lorsque plusieurs conditions cumulatives, fixées par le règlement RH 001, sont remplies.

### **Les conditions à remplir pour bénéficier du statut**

Pour accéder au statut, il faut :

- posséder la nationalité française ou être ressortissant d'un autre État membre de l'Union européenne ;
- remplir les conditions d'aptitude médicale et professionnelle. Ces conditions sont fixées par la SNCF après examen avec les organisations syndicales ;
- n'avoir aucune condamnation entachant l'honneur ou la probité à l'extrait n° 2 de son casier judiciaire (ou l'équivalent pour un ressortissant d'un autre État membre de l'Union européenne) ;
- être en situation régulière au regard des obligations du service national de l'État membre de l'Union européenne dont il est ressortissant ;
- être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission.

Fin 2013, parmi les **155 369 salariés de l'EPIC**, on comptait **144 944 agents du cadre permanent bénéficiant du statut**.

**De son côté, RFF** ne dispose pas d'un tel statut ou de règles spécifiques. Fin 2013, RFF employait **1 494 agents** soumis au régime de droit commun applicable aux EPIC.

## **II. Les dispositions du projet de loi**

Cet article **définit le système de transport ferroviaire national, ainsi que la composition et le fonctionnement du groupe public ferroviaire et de son EPIC « de tête » dénommé « SNCF ».**

Il crée au début du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports un titre préliminaire intitulé : « système de transport ferroviaire national ».

### **A. LE SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL**

Ce titre comporte trois chapitres. Le **chapitre préliminaire**, intitulé « principes généraux », détermine **les grands principes du système de transport ferroviaire national**. Il comprend quatre nouveaux articles, les articles L. 2100-1 à L. 2100-4.

L'**article L. 2100-1 définit le système de transport national** comme l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer la gestion du réseau ferroviaire, l'exécution des services de transport qui l'utilisent et l'exploitation des infrastructures de services qui lui sont reliées.

Il affirme que ce système **concourt au service public ferroviaire et à la mise en œuvre du droit au transport** défini dans la première partie du code des transports.

L'**article L. 2100-2** pose le principe suivant lequel **l'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national**. Pour cela, l'État devra assurer ou veiller à ce que soient assurées :

1° la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux usagers du système de transport ferroviaire national ;

2° la permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur son fonctionnement, ainsi que la coordination opérationnelle nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale et en cas d'atteinte à la sûreté de l'État ;

3° la préservation de la sûreté des personnes et des biens, de la sécurité du réseau et des installations relevant du système de transport ferroviaire national, ainsi que la prévention des actes qui pourraient dégrader les conditions de sûreté et de sécurité du fonctionnement du système de transport ferroviaire ;

4° la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire en vue d'en accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique et l'interopérabilité.

L'**article L. 2100-3** crée une instance d'information et de concertation des acteurs du système de transport ferroviaire national, le **Haut comité du ferroviaire**. Cette entité favorisera la coopération de ces acteurs et sera un lieu de débat sur les grandes évolutions du système de transport ferroviaire national.

L'**article L. 2100-4** renvoie à un décret en Conseil d'État les modalités d'application de ce chapitre préliminaire. Il mentionne aussi une **charte du réseau**, destinée à faciliter les relations entre les parties prenantes du système de transport ferroviaire national, dont les conditions d'adoption seront fixées par décret.

## **B. LA CRÉATION D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE**

Le **chapitre premier**, relatif au **groupe public ferroviaire**, est divisé en deux sections. Il comporte cinq nouveaux articles, les articles L. 2101-1 à L. 2101-5.

La **première section** régit l'organisation du groupe public ferroviaire.

L'article L. 2101-1 énumère les missions du **groupe public ferroviaire composé de la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités**. Elles comprennent le service de transport public terrestre régulier de personnes, le transport de marchandises et la gestion de l'infrastructure ferroviaire et devront être exercées « *dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale* ».

Les **dispositions concernant la continuité du service en cas de perturbation prévisible du trafic**, inscrites au chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports, **resteront applicables aux trois EPIC** composant le groupe public ferroviaire, l'État étant l'autorité organisatrice au sens de ces dispositions au sein des EPIC SNCF et SNCF Réseau.

**La continuité du service en cas de perturbation prévisible du trafic**  
**(chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports)**

Ce chapitre s'applique aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial.

Il prévoit l'élaboration, par l'autorité organisatrice de transports, de dessertes prioritaires avec un niveau minimum de service en cas de perturbations prévisibles du trafic liées à des grèves, des travaux, des incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance, des aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique, ou de tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transport par le représentant de l'État, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

L'entreprise de transport doit quant à elle établir un plan de transports adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transports, ainsi qu'un plan d'information des usagers. Elle conclut avec les organisations syndicales représentatives un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic, qui recense les moyens nécessaires à la mise en œuvre du plan de transports.

L'article L. 2101-2 prévoit que la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités **emploient des salariés sous statut** et qu'ils **peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives**.

L'article L. 2101-3 instaure une dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail pour les personnels du groupe public ferroviaire régis par le statut. L'article L. 2233-3 du code du travail rend applicables aux seules catégories de personnel ne relevant pas d'un statut particulier les dispositions d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement. Le nouvel article L. 2101-3 du code des transports énonce que ces **dispositions conventionnelles pourront compléter les dispositions**

**statutaires ou en déterminer les modalités d'application dans les limites fixées par le statut particulier.** Cette mesure est destinée, d'après l'exposé des motifs du projet de loi, à poser les bases d'un renforcement de la collectivité de travail des cheminots de la branche ferroviaire.

**Les articles L. 2233-1 à L. 2233-3 du code du travail**

Chapitre III : Conventions et accords de travail conclus dans le secteur public

Article L. 2233-1

Dans les entreprises publiques et les établissements publics à caractère industriel ou commercial et les établissements publics déterminés par décret assurant à la fois une mission de service public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial, lorsqu'ils emploient du personnel dans les conditions du droit privé, les conditions d'emploi et de travail ainsi que les garanties sociales peuvent être déterminées, en ce qui concerne les catégories de personnel qui ne sont pas soumises à un statut particulier, par des conventions et accords conclus conformément aux dispositions du présent titre.

Ces dispositions s'appliquent aux entreprises privées lorsque certaines catégories de personnel sont régies par le même statut particulier que celles d'entreprises ou d'établissements publics.

Article L. 2233-2

Dans les entreprises et établissements mentionnés à l'article L. 2233-1, des conventions ou accords d'entreprises peuvent compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application dans les limites fixées par le statut.

Article L. 2233-3

Les dispositions d'une convention de branche ou d'un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement sont applicables aux entreprises et établissements mentionnés à l'article L. 2233-1 qui, en raison de l'activité exercée, se trouvent dans le champ d'application mentionné par l'arrêté, en ce qui concerne les catégories de personnel ne relevant pas d'un statut particulier.

La **seconde section** fixe le régime des **institutions représentatives du personnel**.

L'**article L. 2101-4** rend applicables aux différentes entités du groupe public ferroviaire les dispositions du code du travail relatives aux **institutions représentatives du personnel**, sous réserve des dispositions de la section.

L'**article L. 2101-5** crée un **comité de groupe** à l'échelle de l'ensemble constitué par la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ainsi que leurs filiales, et non au sein de chacune de ces entités<sup>1</sup>. Il sera régi par les dispositions du droit commun du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires prises par décret en Conseil d'État.

---

<sup>1</sup> Par dérogation à l'article L. 2331-1 du code du travail.

### Le rôle du comité de groupe

En vertu de l'article L. 2332-1 du code du travail, le comité de groupe reçoit des informations sur l'activité, la situation financière, l'évolution et les prévisions d'emploi annuelles ou pluriannuelles et les actions éventuelles de prévention envisagées compte tenu de ces prévisions, dans le groupe et dans chacune des entreprises qui le composent. Il reçoit communication, lorsqu'ils existent, des comptes et du bilan consolidés ainsi que du rapport du commissaire aux comptes correspondant. Il est informé, dans ces domaines, des perspectives économiques du groupe pour l'année à venir. Les avis rendus dans le cadre de la procédure de consultation sur les orientations stratégiques de l'entreprise, fixée à l'article L. 2323-7-1, lui sont communiqués.

L'article L. 2101-5 précise aussi que la SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ainsi que les entreprises qu'ils contrôlent constituent **un groupe d'entreprises de dimension européenne pour l'application des dispositions du code du travail relatives au comité d'entreprise européen et à la procédure d'information et de consultation dans les entreprises de dimension communautaire.**

## **C. L'EPIC « DE TÊTE » SNCF**

Le **chapitre second**, relatif à la SNCF, est divisé en sept sections. Il comporte dix-huit nouveaux articles, les articles L. 2102-1 à 2102-18.

### **1. Ses missions**

La **première section** définit l'**objet et les missions** de l'établissement public à caractère industriel et commercial SNCF.

L'**article L. 2102-1** confie à la SNCF les missions suivantes :

1° le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire ;

2° des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de celui-ci, notamment en matière de gestion de crises et de préservation de la sécurité du réseau, de la sûreté des personnes et des biens ;

3° la définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire ;

4° des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

Le détail de ces missions est fourni dans l'étude d'impact annexée au projet de loi.

**Extrait de l'étude d'impact concernant les missions de la SNCF**

Premièrement, la SNCF assurera le **contrôle et le pilotage stratégiques**, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire. A titre d'illustration, cette fonction pourra se matérialiser par :

- la formulation d'un avis sur les contrats de performance, notamment sur la crédibilité et la bonne articulation des trajectoires financières de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ;
- l'établissement et l'approbation des comptes consolidés du groupe public ferroviaire ;
- la définition des hypothèses socio-économiques utilisées dans les plans stratégiques et la déclinaison annuelle des contrats des deux entités filles ;
- l'approbation du plan stratégique du groupe et de son budget tels qu'ils résultent du plan stratégique et du budget de ses différentes entités ;
- la prospective et la veille sur le système ferroviaire ;
- la cohérence entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur les sujets techniques et opérationnels : principaux paramètres techniques caractérisant la compatibilité opérationnelle entre le matériel roulant et le réseau; optimisation des projets à forte dimension technique concernant le matériel roulant et le réseau ; cohérence et optimisation de projets à forte dimension systémique, notamment tous les projets sol/bord à fort enjeu ;
- la stratégie de développement international et la fonction d'ensemblier sur les grands projets à composante ferroviaire ;
- la réalisation d'audits sur des dossiers d'intérêt commun aux deux établissements filles.

Deuxièmement, l'établissement mère assurera **l'unité sociale du groupe**, c'est-à-dire :

- la définition et l'animation des politiques de ressources humaines transversales (réglementations transversales, mobilités, parcours professionnels) ;
- la conduite des relations sociales au niveau du groupe et l'animation des instances représentatives du personnel relevant de ce même niveau ;
- l'animation et la professionnalisation des politiques de ressources humaines.

Troisièmement, l'établissement mère assurera des **missions mutualisées** pour le compte du groupe avec, à titre d'exemple :

- la gestion administrative des ressources humaines : paye, assurance maladie, prévoyance, prestations sociales ;
- le cas échéant, et sans préjudice des besoins propres à SNCF Réseau et SNCF Mobilités, des services juridiques ;
- l'organisation et le pilotage de la politique d'achats généraux ;
- la gestion du foncier et de l'immobilier : mutualisation des compétences spécialisées du groupe pour la gestion immobilière, tant pour l'immobilier tertiaire que pour la valorisation (cessions ou location) des actifs qui ne sont pas utiles à l'activité ferroviaire.



Enfin, l'établissement mère assurera des **missions utiles au bon fonctionnement du système ferroviaire**, comme par exemple :

- la constitution d'entités programmes ou de projets en fonction de solutions à trouver et valider sur des sujets système (projet global d'amélioration de l'accessibilité au sens de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, programme de réduction des nuisances sonores ferroviaires à moindre coût, amélioration de la performance énergétique...);

- la définition et la coordination de la politique de sûreté ferroviaire, dont l'exercice est assuré par SNCF Réseau et SNCF Mobilités (protection des personnes et des biens) ;

- la définition et la coordination des actions de sécurité, dans le respect des responsabilités propres à SNCF Réseau et SNCF Mobilités en matière de sécurité et sous réserve des responsabilités confiées à l'établissement public de sécurité ferroviaire ;

- la coordination de la gestion des situations perturbées et des situations de crise ;

- l'impulsion de la politique en matière de recherche et d'innovation.

L'**article L. 2102-2** octroie à la SNCF des attributions similaires à celle d'une société détentrice au sens de l'article L. 233-1 du code du commerce vis-à-vis de SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Celui-ci énonce que lorsqu'une société possède plus de la moitié du capital d'une autre société, la seconde est considérée comme filiale de la première. Il s'agit de mettre en place une architecture inédite en France, qui s'inspire d'une *holding* mais préserve le statut d'EPIC du gestionnaire du réseau comme de l'exploitant des services de transport.

Il précise que ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance au plan décisionnel des fonctions de SNCF Réseau relatives à l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Il autorise la SNCF à créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.

L'**article L. 2102-3** institue un **contrat conclu entre la SNCF et l'État**, pour une durée de dix ans, réactualisé tous les trois ans.

## **2. Sa gouvernance et son fonctionnement**

La **deuxième section** définit l'**organisation** de l'établissement public à caractère industriel et commercial SNCF, sa gouvernance en particulier.

L'**article L. 2102-4** dote la SNCF d'un conseil de surveillance et d'un directoire.

Sans que le présent texte n'ait à l'énoncer, ce conseil de surveillance devra respecter les dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, qui détermine des règles générales de gouvernance applicables aux établissements publics industriels et commerciaux et aux entreprises nationales.

**Article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public**

Le conseil de surveillance doit comprendre :

1° des représentants de l'État nommés par décret ;

2° des personnalités choisies, soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'entreprise, soit en raison de leur qualité de représentants des consommateurs ou des usagers, nommés par décret pris, le cas échéant, après consultation d'organismes représentatifs desdites activités ;

3° au moins un tiers de représentants des salariés, élus dans les conditions prévues par cette loi.

Le nombre des représentants de chacune de ces catégories sera déterminé par décret.

L'article L. 2102-4 dispense le conseil de surveillance de l'obligation de disposer d'un représentant des consommateurs ou des usagers, en introduisant une dérogation au dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du service public.

Pour l'élection des représentants des salariés, SNCF Réseau et SNCF Mobilités seront assimilées à des filiales, ce qui signifie que **les représentants des salariés seront élus par l'ensemble des salariés des trois EPIC et de leurs filiales.**

Les statuts de la SNCF seront fixés par un décret en Conseil d'État. **Le nombre des représentants de l'État ne pourra être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance.**

L'article L. 2102-5 énonce que le **président du conseil de surveillance est nommé par décret parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci.**

L'article L. 2102-6 fixe à **deux le nombre de membres du directoire**, par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi précitée, qui impose un directoire composé de trois à cinq membres. Ce directoire sera composé du président du conseil d'administration de SNCF Mobilités, qui le présidera, et du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, qui en sera le vice-président. C'est la nomination en tant que président ou

vice-président du directoire qui emportera la nomination en tant que président de SNCF Mobilités ou de SNCF Réseau.

La durée des mandats des membres du directoire sera fixée dans les statuts de la SNCF. Elle sera identique à celle des mandats des administrateurs des conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Les mandats des membres du directoire débuteront et prendront fin aux mêmes dates. En cas de vacance pour quelque cause que ce soit du siège d'un membre du directoire, son remplaçant n'exercera ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement du directoire.

L'article L. 2102-7 expose les **missions du conseil de surveillance de la SNCF**. Ce dernier arrêtera les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe et s'assurera de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il approuvera le contrat avec l'État prévu à l'article L. 2102-3 et exercera le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.

Les opérations dont la conclusion sera soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance, telles que les engagements financiers et les conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités au-delà d'un certain seuil, seront précisées par voie réglementaire.

À tout moment, le conseil de surveillance pourra réaliser les vérifications et les contrôles qu'il jugera opportuns et se faire communiquer les documents qu'il estimera nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Il approuvera, après la clôture de chaque exercice, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des EPIC le composant, accompagnés du rapport de gestion correspondant. Une fois que les comptes de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités seront établis conformément aux dispositions de droit commun de l'article L. 233-18 du code de commerce, la consolidation des comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de la SNCF sera effectuée selon la méthode de l'intégration globale.

**L'article L. 233-18 du code de commerce**

Les comptes des entreprises placées sous le contrôle exclusif de la société consolidante sont consolidés par intégration globale.

Les comptes des entreprises contrôlées conjointement avec d'autres actionnaires ou associés par la société consolidante sont consolidés par intégration proportionnelle.

Les comptes des entreprises sur lesquelles la société consolidante exerce une influence notable sont consolidés par mise en équivalence.

L'**article L. 2102-8** traite des **missions et des moyens du directoire**, qui assurera la direction de l'établissement et sera responsable de sa gestion. Pour cela, il sera investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF, dans la limite de l'objet de la SNCF et sous réserve de ceux expressément attribués par la loi et les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou à son président. Le directoire conclura le contrat avec l'État, après approbation du conseil de surveillance.

L'**article L. 2102-9** précise le **fonctionnement du directoire**, au sein duquel **toute décision sera prise à l'unanimité des deux membres**. En cas de désaccord, la décision sera prise par le président du conseil de surveillance, qui ne pourra prendre part aux délibérations du conseil de surveillance relatives à cette décision et sera responsable de la décision dans les mêmes conditions que les membres du directoire.

La **troisième section** énumère les règles de gestion administrative, financière et comptable de la SNCF.

L'**article L. 2102-10** soumet la gestion financière et commerciale de la SNCF aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales en la matière. Elle tiendra sa comptabilité conformément au plan comptable général.

L'**article L. 2102-11** affirme l'autonomie de la gestion sur le plan financier des filiales créées ou acquises par la SNCF, dans le cadre des objectifs du groupe public ferroviaire.

L'**article L. 2102-12** renvoie au domaine réglementaire la fixation des règles de gestion financière et comptable applicables à la SNCF.

La **quatrième section** aborde la gestion domaniale de la SNCF.

L'**article L. 2102-13** autorise la cession des biens immobiliers de la SNCF à l'État ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution. Une disposition similaire existe aujourd'hui aux articles L. 2111-20 et 2141-15 du code des transports pour les biens immobiliers utilisés par RFF ou la SNCF.

L'**article L. 2102-14** renvoie au domaine réglementaire la fixation des règles de gestion domaniale applicables à la SNCF, y compris les modalités de déclassement.

La **cinquième section** concerne le contrôle de l'État et comporte un seul **article L. 2102-15**, qui soumet la SNCF au contrôle économique, financier et technique de l'État dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

### 3. Ses ressources

La **sixième section** énumère, à l'**article L. 2102-16**, les ressources de la SNCF, qui se composent :

1° des rémunérations perçues au titre des missions mentionnées aux 2° et 4° de l'article L. 2102-1 (soit respectivement les missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble de ses acteurs, et les missions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire), qui sont accomplies en exécution de contrats conclus à titre onéreux entre la SNCF et SNCF Réseau ou toute entreprise ferroviaire (SNCF Mobilités comprise) ;

2° du produit du dividende sur les résultats de ses filiales ainsi que de SNCF Mobilités ;

3° le cas échéant, les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, les collectivités territoriales, leurs groupements ou le Syndicat des transports d'Île-de-France ;

4° d'une manière générale, de toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.

L'**article L. 2102-17** précise que le dividende perçu sur le résultat de SNCF Mobilités mentionné à l'article précédent est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice tel qu'il est défini à l'article L. 232-11 du code de commerce. Il s'agit du bénéfice de l'exercice diminué des pertes antérieures ainsi que des sommes à porter en réserve en application de la loi ou des statuts et augmenté du report bénéficiaire. Ce dividende peut aussi être prélevé sur les réserves disponibles.

Le montant du dividende sera fixé après examen de la situation financière de SNCF Mobilités et constatation, par le conseil de surveillance de la SNCF, de l'existence de sommes distribuables. Il sera soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononcera dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord sera réputé acquis.

#### Les dividendes versés par la SNCF à l'État

Le montant des dividendes versés par la SNCF à l'État sur les cinq dernières années s'est élevé à :

- 174,5 millions d'euros en 2014 au titre de l'exercice 2013 ;
- 208,8 millions d'euros versés en 2013 au titre de l'exercice 2012 ;
- 199,1 millions d'euros versés en 2012 au titre de l'exercice 2011 ;
- 69,3 millions d'euros versés en 2011 au titre de l'exercice 2010 ;

- aucun dividende n'a été versé en 2010 au titre de l'exercice 2009.

Le plan stratégique « Excellence 2020 », approuvé en octobre 2013, devrait permettre de porter le montant des dividendes de SNCF Mobilités à environ 300 millions d'euros par an sur la période 2014-2020.

La **septième section**, consacrée à la réglementation sociale, comporte un seul **article L. 2102-18** qui rend applicables à la SNCF les dispositions du livre III de la première partie du code des transports. Elles concernent la durée du travail et les temps de repos, l'aptitude à la conduite, le dialogue social, la prévention des conflits collectifs et l'exercice du droit de grève.

### III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

#### A. LE SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL

Les députés ont ajouté que le système de transport ferroviaire national concourt, en plus du service public ferroviaire, à la **solidarité nationale** ainsi qu'au **développement du transport ferroviaire**. Cette dernière mention permet d'inclure le développement du fret dans l'objet du système de transport national.

##### 1. Le rôle de l'État

Les députés ont confié à l'État le rôle de **fixer les priorités stratégiques nationales et internationales** du système de transport ferroviaire. Ils ont aussi indiqué que l'État exerce les différentes missions mentionnées à l'article L. 2100-2 dans le respect des **principes d'équité et de non-discrimination**. Ils ont complété cette liste en y ajoutant :

- la **programmation des investissements d'infrastructures**, de développement, d'entretien et de régénération du réseau ferroviaire national, des installations de services et des interfaces intermodales ;

- la **complémentarité entre les lignes à grande vitesse, les lignes d'équilibre du territoire et les lignes régionales** en vue de satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un développement équilibré et harmonieux des territoires et de garantir l'égalité d'accès aux services publics ;

- le **développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal**.

La mission figurant au 4°, concernant la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement, a été complétée, pour affirmer le rôle de l'État en matière **d'organisation et de pilotage de la filière industrielle ferroviaire**. Celle énoncée au 1°, relative à la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, à la coordination des autorités

organisatrices et à l'optimisation de la qualité de service fournie, a été modifiée pour remplacer le terme d'« usagers » par celui, plus large, d'« utilisateurs ».

## 2. Les instances de concertation

À l'initiative de son rapporteur, Gilles Savary, l'Assemblée nationale a créé, en plus du Haut comité du ferroviaire, renommé **Haut comité du système de transport ferroviaire, une nouvelle instance de concertation : le comité des opérateurs du réseau. C'est à celui-ci qu'a été confiée la mission d'élaborer la charte du réseau.**

### *a) Le Haut comité du système de transport ferroviaire*

**La composition du Haut comité du ferroviaire, renommé Haut comité du système de transport ferroviaire, a été détaillée.** Présidé par le ministre chargé des transports, il sera composé de représentants des gestionnaires d'infrastructures, des entreprises ferroviaires, des exploitants d'installations de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, de l'État, ainsi que de personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national.

Il sera en particulier chargé d'encourager la coopération entre tous ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité du matériel roulant, des quais et des gares aux personnes à mobilité réduite.

L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats signés entre l'État et les trois EPIC du groupe public ferroviaire, le Haut comité du système de transport ferroviaire sera saisi, par le Gouvernement, d'un rapport stratégique d'orientation, présentant :

« 1° *la déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transport ;*

2° *les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;*

3° *les modalités de coordination des différents services de transport de voyageurs ;*

4° *le déploiement des systèmes de transport intelligents ;*

5° *la stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant ;*

6° *les grands enjeux, notamment financiers, sociétaux et environnementaux, du système de transport ferroviaire national. »*

Ce rapport sera soumis à l'avis du Haut comité du système de transport ferroviaire, puis transmis au Parlement. Il sera rendu public.

*b) Le comité des opérateurs du réseau*

Il sera composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'installations de services reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des diverses catégories de candidats autorisés, et des personnes mentionnées aux articles L. 2111-11, L. 2111-12 et L. 2122-12 du code des transports, à savoir les prestataires avec qui SNCF Réseau ou l'État auront signé un partenariat public-privé, une délégation de service public ou une concession de travaux publics pour des projets relatifs à l'infrastructure du réseau, ainsi que les personnes autorisées à demander l'attribution de sillons en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire.

Il constituera **l'instance permanente de consultation et de concertation opérationnelle entre SNCF Réseau et ses membres**. Son secrétariat sera assuré par SNCF Réseau.

Suivant des modalités fixées par décret en Conseil d'État, c'est ce comité qui adoptera **la charte du réseau**, destinée à faciliter les relations entre ses membres, comme le prévoyait le texte du Gouvernement, mais aussi à **favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs**. Cette charte et ses modifications successives seront soumises à l'avis de l'ARAF.

Sans préjudice des compétences exercées par l'ARAF en matière de règlement des différends, ni des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau pourra être saisi, à **fin de règlement amiable, des différends concernant l'interprétation et l'application de la charte du réseau**.

Il sera **informé des choix stratégiques de SNCF Réseau relatifs à l'accès et à l'optimisation opérationnelle du réseau ferré national**, lorsque ces choix ont un impact tangible sur la gestion du réseau, ainsi que du contrat entre l'État et SNCF Réseau.

Le comité se réunira au moins quatre fois par an, ainsi qu'à l'initiative de SNCF Réseau ou d'un tiers au moins de ses membres.

## **B. LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE**

### **1. Le renforcement de l'intégration du groupe public ferroviaire**

L'Assemblée nationale a adopté **plusieurs dispositions visant à renforcer l'intégration du groupe public ferroviaire**.



*a) Les modalités de recrutement des salariés au sein des trois EPIC du groupe*

Elle a affirmé, à l'article L. 2101-1, **le caractère indissociable et solidaire des trois EPIC du groupe public ferroviaire.**

À l'article L. 2101-2, qui indique que la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités emploient des salariés régis par un statut particulier et qu'ils peuvent employer des salariés sous le régime des conventions collectives, elle a énoncé que les salariés de ces trois EPIC pourront pourvoir **tout emploi ouvert dans l'un d'entre eux ou dans leurs filiales, avec continuité de leur contrat de travail auprès de l'EPIC considéré, sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle.**

**Un accord pluriannuel, négocié à l'échelle du groupe public ferroviaire avec les organisations représentatives des salariés, fixera les modalités de mise en œuvre de l'article L. 2101-2.** À défaut d'accord, et au plus tard six mois à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, elles seront fixées par le conseil de surveillance de la SNCF.

*b) Les institutions représentatives du personnel*

Dans ce domaine, l'Assemblée nationale a ajouté au comité de groupe déjà prévu la mise en place de deux nouvelles séries d'instances :

- un comité central d'entreprise à l'échelle du groupe public ferroviaire et des commissions consultatives au sein des trois EPIC ;
- des délégués syndicaux centraux désignés à l'échelle du groupe.

À l'article L. 2101-5, les députés ont instauré, par dérogation à l'article L. 2327-1 du code du travail, **un comité central du groupe public ferroviaire, commun aux trois EPIC, ainsi qu'une commission consultative auprès de chacun des EPIC, lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.**

#### **Le comité central d'entreprise et les comités d'établissement dans le code du travail**

L'article L. 2327-1 énonce que des comités d'établissement et un comité central d'entreprise sont constitués dans les entreprises comportant des établissements distincts.

En vertu de l'article L. 2327-2, le comité central d'entreprise exerce les attributions économiques qui concernent la marche générale de l'entreprise et qui excèdent les limites des pouvoirs des chefs d'établissement. Il est informé et consulté sur tous les projets économiques et financiers importants concernant l'entreprise.

Selon l'article L. 2327-15, les comités d'établissement ont les mêmes attributions que les comités d'entreprise dans la limite des pouvoirs confiés aux chefs de ces établissements.

L'article L. 2327-16 dispose que les **comités d'établissement assurent et contrôlent la gestion de toutes les activités sociales et culturelles**. Ils peuvent toutefois **confier au comité central d'entreprise la gestion d'activités communes**. Un accord entre l'employeur et une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives dans l'entreprise, conclu dans les conditions prévues à l'article L. 2232-12, peut définir les compétences respectives du comité central d'entreprise et des comités d'établissement.

En cas de transfert au comité central d'entreprise de la gestion d'activités sociales et culturelles en application du présent article, ce transfert fait l'objet d'une convention entre les comités d'établissement et le comité central d'entreprise. Cette convention comporte des clauses conformes à des clauses types déterminées par décret.

Les dispositions du code du travail relatives à la composition, à l'élection, au mandat et au fonctionnement du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 s'appliqueront au comité central du groupe public ferroviaire comme aux commissions consultatives et seront adaptées, si besoin, par décret en Conseil d'État.

L'article L. 2327-14-1 ne sera applicable qu'au comité central du groupe public ferroviaire.

#### L'article L. 2327-14-1 du code du travail

L'article L. 2327-14-1 rend applicables au comité central d'entreprise, dans des conditions déterminées par décret :

- la section 10 du chapitre V du titre II du livre III de la deuxième partie du code des transports, créée par la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, concernant **l'établissement et le contrôle des comptes** du comité d'entreprise ;

- la sous-section 6 de la section 6 du même chapitre, créée par la même loi, sur la **commission des marchés**, qui choisit les fournisseurs et les prestataires du comité d'entreprise.

Les attributions du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 seront réparties entre le comité central du groupe et les commissions consultatives selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.

Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16, qui confient la gestion de toutes les activités sociales et culturelles au comité d'entreprise ou aux comités d'établissement, **la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire sera assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public ferroviaire** ou, à défaut de la conclusion d'un tel

accord dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.

Au même article L. 2101-5, l'Assemblée nationale a maintenu le comité de groupe du groupe public ferroviaire et précisé qu'il s'agissait d'un groupe d'entreprises de dimension européenne au sens de l'article L. 2341-2 du code du travail.

Les députés ont complété la section relative aux institutions représentatives du personnel par un **nouvel article L. 2101-6**, qui instaure un **délégué syndical central désigné à l'échelle du groupe public ferroviaire**, par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail.

#### **Les deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail**

Les entreprises d'au moins 2 000 salariés comportant au moins deux établissements d'au moins 50 salariés chacun, chaque syndicat représentatif dans l'entreprise peut désigner un délégué syndical central d'entreprise, distinct des délégués syndicaux d'établissement.

Ce délégué syndical central est désigné par un syndicat qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel, quel que soit le nombre de votants, en additionnant les suffrages de l'ensemble des établissements compris dans ces entreprises.

Ces délégués syndicaux centraux seront désignés par les syndicats ayant recueilli au moins 10 % des suffrages dans les conditions définies à l'article L. 2122-1 du code du travail, en additionnant les suffrages de l'ensemble des EPIC du groupe.

#### **Les syndicats représentatifs dans le code du travail**

##### **Section 1 : Représentativité syndicale au niveau de l'entreprise et de l'établissement**

###### Article L. 2122-1

Dans l'entreprise ou l'établissement, sont représentatives les organisations syndicales qui satisfont aux critères de l'article L. 2121-1 et qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel, quel que soit le nombre de votants.

[...]

## **Section 2 : Représentativité syndicale au niveau du groupe**

Article L. 2122-4

La représentativité des organisations syndicales au niveau de tout ou partie du groupe est appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 relatifs à la représentativité syndicale au niveau de l'entreprise, par addition de l'ensemble des suffrages obtenus dans les entreprises ou établissements concernés.

L'article énonce également que **les négociations obligatoires prévues par le code du travail se dérouleront au niveau de la SNCF pour l'ensemble du groupe public ferroviaire**, à l'exception des négociations prévues à l'article L. 2242-12 du code du travail relatives à l'intéressement, la participation et l'épargne salariale.

### **L'article L. 2242-12 du code du travail**

Lorsque les salariés ne sont pas couverts par un accord d'intéressement, un accord de participation, un plan d'épargne d'entreprise, un plan d'épargne pour la mise à la retraite collectif ou par un accord de branche comportant un ou plusieurs de ces dispositifs, l'employeur engage, chaque année, une négociation à cette fin.

L'employeur engage également chaque année, s'il y a lieu, une négociation sur l'affectation d'une partie des sommes collectées dans le cadre du plan d'épargne pour la retraite collectif mentionné à l'article L. 3334-1 et à l'acquisition de parts des fonds solidaires mentionnés à l'article L. 3334-13. La même obligation incombe aux groupements d'employeurs.

Pour ces négociations relatives à l'intéressement, la participation et l'épargne salariale, les organisations syndicales représentatives au niveau de chaque établissement public mandateront spécifiquement un représentant choisi parmi leurs délégués syndicaux d'établissement. La représentativité des organisations syndicales à l'échelle des EPIC sera appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1 à L. 2122-3 du même code en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné.

La validité des accords d'intéressement mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 3312-5 et aux accords de participation visés aux 1° et 2° de l'article L. 3322-6 du code du travail sera appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'EPIC concerné.

Article L. 2232-12 du code du travail

La validité d'un accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections, quel que soit le nombre de votants.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8.

*c) Les missions de l'EPIC SNCF*

L'article L. 2102-1 du code des transports a été complété :

- pour préciser que la SNCF a pour objet d'assurer l'unité et la **cohésion** sociales du groupe public ferroviaire ;

- pour indiquer que les missions transversales exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs comprennent la **mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite**, la préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire ainsi que de la sécurité, cette dernière mission s'effectuant sans préjudice des missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) définies à l'article L. 2221-1 ;

- pour inclure dans la définition de l'animation des politiques de ressources humaines **les politiques de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et de mobilité** entre les différents EPIC du groupe public ferroviaire, ainsi que la **négociation sociale d'entreprise**, en veillant au respect de l'article L. 2101-2 ;

- pour ajouter aux missions de la SNCF **l'hébergement des structures et filiales de conseils ou d'ingénierie à compétence ferroviaire générale** ;

- pour intégrer expressément aux fonctions mutualisées exercées au bénéfice du groupe public ferroviaire **la négociation annuelle obligatoire** dans les conditions prévues à l'article L. 2101-6, **la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique de logement, le service de paie, l'audit et le contrôle des risques.**

Les députés ont précisé que la SNCF ne peut exercer aucune des missions mentionnées aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1, à savoir les missions relevant de la compétence de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Ils ont prévu **qu'un décret en Conseil d'État précise les missions de la SNCF et leurs modalités d'exercice.**

Ils ont inséré trois nouveaux articles à la suite de cet article.

**L'article L. 2102-1-1** énonce que le groupe public ferroviaire remplit une mission, assurée conjointement par chacun des EPIC dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer. Cet article a été justifié par la nécessité d'inclure le groupe public ferroviaire dans le champ d'application de la directive « secteurs spéciaux », n° 2004/17/CE, qui instaure des règles spécifiques de passation des marchés applicables aux secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux.

**L'article L. 2102-1-2** désigne la SNCF comme l'employeur des agents et salariés de l'ensemble du groupe pour l'allocation de l'assurance chômage, visée à l'article L. 5424-2 du code du travail, ainsi que pour l'application du dispositif dit « 1% logement » prévu au chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code de la construction et de l'habitation, consacré à « la participation des employeurs à l'effort de construction ».

**L'article L. 2102-1-3** oblige SNCF Mobilités et SNCF Réseau à recourir à la SNCF pour l'exercice des fonctions mutualisées exercées au bénéfice du groupe public, énumérées au 4° de l'article L. 2102-1. À cette fin, les deux EPIC concluront des conventions avec la SNCF, qui ne seront soumises ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, dite « loi Hoguet », ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

Au début de la section 4 relative à la gestion domaniale, les députés ont inséré un **nouvel article L. 2102-13 A** qui **octroie à la SNCF la mission de coordonner la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire**. Elle sera l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier géré par SNCF Mobilités ou appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau.

Ils ont aussi ajouté un **nouvel article L. 2102-13-1**, qui soumet les déclassements à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région.

*d) Un contrat-cadre entre la SNCF et l'État*

À l'article L. 2102-3, le **contrat entre l'État et la SNCF a été transformé en « contrat-cadre », intégrant les contrats conclus entre l'État et les deux EPIC « filles »**. Son objectif est de **garantir la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire**.

Ses modalités de conclusion ont été détaillées par les députés. Le projet de contrat et les projets d'actualisations seront soumis à **l'avis de**

**l'ARAF.** Ce contrat, de même que les contrats signés entre l'État et SNCF Réseau ainsi que SNCF Mobilités, sera **transmis au Parlement avant chaque échéance triennale.**

La SNCF devra **rendre compte, dans son rapport d'activité annuel, de la mise en œuvre du contrat** qu'elle aura conclu avec l'État. Ce rapport d'activité sera adressé au Parlement, à l'ARAF et au Haut comité du système de transport ferroviaire.

## **2. Les autres dispositions**

À l'article L. 2102-2, l'exigence d'indépendance de SNCF Réseau a été étendue au plan décisionnel **et organisationnel**, en conformité avec la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

En ce qui concerne la gouvernance de l'EPIC « de tête » prévue à l'article L. 2102-4, il a été précisé que le président du conseil de surveillance de la SNCF serait **désigné parmi les membres du collège des représentants de l'État au conseil de surveillance, en fonction de ses compétences professionnelles.** Il ne pourra être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau, ni de ceux de SNCF Mobilités.

**Au moins deux membres du conseil de surveillance seront des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du syndicat des transports d'Ile de France.**

Enfin, l'article L. 2102-12, qui renvoyait au domaine réglementaire la fixation des règles de gestion financière et comptable applicables à la SNCF, a été supprimé, dans la mesure où ces règles sont déjà fixées par le droit en vigueur applicable aux entreprises industrielles et commerciales.

## **IV. La position de votre commission**

### **A. LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL**

#### **1. Le retour de l'État stratège**

Votre commission **se félicite du retour de l'État stratège** opéré par le présent texte. Il s'agit d'une **mesure très attendue**, préconisée dans les conclusions des assises du ferroviaire et par les rapports d'Edmond Hervé sur le service public ferroviaire et les collectivités territoriales et de Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette dans le cadre des travaux préparatoires à la présente réforme.

Elle se justifie par le caractère stratégique de la gestion et de l'exploitation du système de transport ferroviaire, la nécessité d'assurer un service public de qualité sur l'ensemble du territoire français, l'enjeu que représente le report modal du transport de marchandises, ou encore par l'ampleur des contributions apportées par l'État, tant à l'opérateur de

---

transport qu'au gestionnaire de l'infrastructure. À cet égard, les précisions apportées par l'Assemblée nationale dans l'énumération des missions exercées par l'État complètent utilement le texte proposé par le Gouvernement.

Ce renforcement du rôle de l'État se traduira par **une forte représentation de l'État au sein du conseil de surveillance de l'EPIC « de tête »**, qui arrêtera les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe public ferroviaire et exercera un contrôle permanent de la gestion de la SNCF. Alors que leur proportion est aujourd'hui de l'ordre de 40% dans les conseils d'administration de la SNCF et de RFF, au moins la moitié des membres du conseil de surveillance de l'EPIC de tête seront des représentants de l'État.

Ensuite, la **procédure de contractualisation** entre l'État et chacun des trois EPIC permettra de formaliser leurs objectifs, en particulier de trouver les moyens d'améliorer la situation financière de SNCF Réseau. Elle facilitera le suivi de leurs engagements, par l'État mais aussi par le Parlement, comme l'a prévu l'Assemblée nationale.

Outre des amendements rédactionnels, votre commission a adopté, à l'initiative de son rapporteur, un **amendement destiné à préciser le rôle de l'État en matière de développement du fret, exposé au 7° de l'article L. 2100-2**. L'État devra notamment veiller à l'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs, par un **accroissement de la fiabilité des capacités d'infrastructure attribuées au transport de marchandises**. La multiplication des « sillons précaires », pouvant être annulés peu de temps avant leur utilisation, s'accorde en effet mal avec les besoins de prévisibilité des chargeurs et a largement contribué au déclin du fret ferroviaire ces dernières années. Il convient dès lors de mettre fin à cette situation, et de redonner toute sa place au transport de marchandises dans le processus d'allocation des sillons. Il s'agit là d'un enjeu particulièrement important pour le développement d'un transport de marchandises plus durable.

## **2. Une association plus large de l'ensemble des parties prenantes**

Votre commission salue également la mise en place du **Haut comité du système de transport ferroviaire**. L'expérience du conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF), créé par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot en 1999<sup>1</sup> et présidé par notre collègue Jean-Jacques Filleul, a montré l'intérêt d'une telle instance de dialogue. Composé de l'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire, ce conseil était consulté sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du secteur et sur l'ensemble des textes qui le concernaient, qu'ils soient d'origine gouvernementale ou européenne. Il a malheureusement été

---

<sup>1</sup> Décret n°99-221 du 19 mars 1999 relatif au Conseil supérieur du service public ferroviaire.



---

supprimé en 2009, dans le cadre d'un mouvement général de suppression des commissions consultatives<sup>1</sup>.

Le Haut comité du système de transport ferroviaire permettra de **développer une vision intégrée des enjeux du système ferroviaire**, grâce à une réflexion globale menée avec les acteurs « extérieurs » au groupe public ferroviaire : les usagers et les chargeurs, les autorités organisatrices régionales, les autres exploitants de services de transport ou gestionnaires d'infrastructure. Cette avancée va dans le sens des préconisations de la Commission européenne dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, qui incluent la création d'un « comité de coordination pour chaque réseau », suivant un modèle similaire.

Votre commission a adopté un **amendement** qui inclut des **représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement** dans le Haut comité du système de transport ferroviaire.

Votre commission est par ailleurs favorable à la mise en place du **comité des opérateurs du réseau**, qui répond à une obligation prévue à l'article 30, paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen. Celui-ci dispose en effet que « *les États membres veillent à ce que les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, soient informés par l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat [entre le gestionnaire d'infrastructure et l'autorité compétente] et à ce qu'ils aient la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.* »

Enfin, afin d'assurer le contrôle du Parlement sur le groupe public ferroviaire, votre commission a adopté un amendement qui assure la **présence d'un député et d'un sénateur au sein du conseil de surveillance de la SNCF**.

## **B. LE CHOIX D'UNE STRUCTURE VERTICALEMENT INTÉGRÉE**

### **1. Un choix qui s'impose comme une évidence, compte tenu de l'expérience passée et de la réalité du terrain**

Votre commission approuve pleinement le choix d'une structure verticalement intégrée. Comme il a été exposé précédemment, **séparer le rail de son exploitation est générateur d'inefficacités, dans la mesure où le système ferroviaire est, par nature, intégré**. C'est d'ailleurs ce modèle qui a été retenu par la *Deutsche Bahn*.

---

<sup>1</sup> Décret n°2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif.

En outre, il permet une **réunification de la famille cheminote**, qui sera désormais traitée de façon homogène, alors que la création de RFF avait altéré son unité. Les trois EPIC du groupe public ferroviaire pourront ainsi recruter sous le même statut. Un comité de groupe sera créé à l'échelle du groupe public ferroviaire, et non au sein de chacun des établissements pris individuellement. Les représentants des salariés au sein du conseil de surveillance de l'EPIC de tête seront élus par l'ensemble des salariés des trois EPIC et de leurs filiales.

Cette architecture redonne une **forte cohérence au système ferroviaire, aujourd'hui éclaté en une myriade d'acteurs**. Il rend par exemple possible la mise en place, au sein de l'EPIC de tête, d'un guichet unique chargé des questions immobilières, qui évitera aux élus d'être ballottés d'un interlocuteur à l'autre, entre les différents services de gestion de l'infrastructure, l'entité chargée de la gestion des gares, etc. Il favorise également des **synergies entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau, en autorisant la mutualisation de certaines fonctions** (politique d'achat par exemple).

La mise en place d'un groupe public ferroviaire intégré permettra aussi de **faire bénéficier le réseau d'une partie des recettes de l'exploitant**, qui reviennent aujourd'hui à l'État, suivant un mécanisme à sens unique : l'EPIC « de tête » percevra le produit du dividende sur les résultats de SNCF Mobilités et pourra par ailleurs verser des dotations à SNCF Réseau.

Votre commission a adopté un amendement de précision de la commission des finances relatif aux ressources de l'EPIC de tête qui distingue, d'une part, les rémunérations perçues à titre onéreux dans le cadre des missions visées au 2° de l'article L. 2102-1, à savoir les missions transversales exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, d'autre part, les rémunérations perçues au titre des missions exposées au 4° du même article, c'est-à-dire les fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire.

Elle a aussi adopté un amendement octroyant à la SNCF la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage<sup>1</sup>. La même possibilité sera offerte à SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

## **2. De fortes garanties d'indépendance dans l'exercice des fonctions essentielles**

Le système retenu, utilement complété par l'Assemblée nationale à l'initiative de Gilles Savary, dote **l'exercice des fonctions essentielles de SNCF Réseau de fortes garanties d'indépendance**. Le texte précise en effet que SNCF Réseau est indépendant de la SNCF, tant sur le plan décisionnel qu'organisationnel, pour l'exercice de la tarification et de l'allocation des

---

<sup>1</sup> *Nouvel article L. 2102-3-1.*

sillons. L'Assemblée nationale a d'ailleurs confié à l'ARAF, à l'article 4, la mission de vérifier que cette indépendance est bien respectée.

La mise en place d'un **directoire à deux**, composé des présidents de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, dans lequel les décisions doivent être prises à l'unanimité, ou, à défaut, être arbitrées par le président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête, est aussi de nature à assurer qu'aucun des deux EPIC « filles » ne prenne le pas sur l'autre.

Ces précautions, de même que celles relatives au renforcement du rôle de l'ARAF figurant aux articles 2, 3 et 4, ont permis à Bruxelles de conclure que le **présent projet de loi était compatible avec le droit européen existant. Votre commission tient à le souligner.**

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

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

(articles L. 1212-3-1, L. 1212-3-2 et L. 1212-3-3 [nouveaux]  
du code des transports)

**Schéma national des services de transport**

**Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, instaure un schéma national des services de transport, présenté au Parlement tous les cinq ans.**

**I. Le droit en vigueur**

La section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports concerne le **schéma national des transports**. D'après l'article L. 1212-1, ce schéma fixe les orientations de l'État concernant :

1° l'entretien, la modernisation et le développement des réseaux relevant de sa compétence ;

2° la réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels ;

3° les aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

**Ce schéma sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en matière d'infrastructures de transport. Il veille à la cohérence globale des**

réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

L'article L. 1212-2 énonce qu'il favorise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

1° à l'échelle européenne et nationale : la poursuite de la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, ainsi que d'un réseau fluvial ;

2° à l'échelle régionale : le renforcement du développement des régions sur plusieurs pôles ;

3° à l'échelle locale : l'amélioration des déplacements dans les aires métropolitaines.

L'article L. 1212-3 prévoit que ce schéma est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

## **II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

Les députés ont créé un **schéma national des services de transport**, à l'instar de ce qui existe déjà pour les infrastructures de transport. Pour cela, ils ont inséré, après la section 1 consacrée au schéma national des transports, une section 1 *bis* consacrée au schéma national des services de transport, composée de trois nouveaux articles.

**L'article L. 1212-3-1** indique que le schéma national des services de transport fixe les **orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national**.

**L'article L. 1212-3-2** précise qu'il détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, **les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État** qui répondent aux besoins de transport. **Il encadrera aussi les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.**

En vertu de **l'article L. 1212-3-3**, ce schéma sera **actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans.**

## **III. La position de votre commission**

Le présent article permettra une **meilleure information du Parlement sur un sujet majeur en termes d'aménagement du territoire : les services de transport d'intérêt national, qu'ils soient conventionnés ou non**. Il est en effet indispensable que l'État formalise sa stratégie dans ce domaine et la présente au Parlement, à l'heure du renouvellement attendu de la convention signée avec la SNCF à ce sujet.

---

L'État et la SNCF ont en effet signé une convention triennale relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) le 13 décembre 2010. Elle devait arriver à échéance au 31 décembre 2013, mais a été prolongée d'un an à l'automne dernier, comme le permettait le contrat. Il est aujourd'hui important que l'État décide et présente au Parlement ce qu'il compte faire pour garantir la pérennité de ces services qui assurent le maillage du territoire français.

Il est aussi important que l'État encadre les conditions dans lesquelles SNCF assure les services de transport à grande vitesse, qui ne sont pas conventionnés, pour répondre aux mêmes enjeux d'aménagement du territoire.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

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

(article L. 213-1 du code de l'urbanisme)

**Exclusion des cessions entre les EPIC du groupe public ferroviaire de l'exercice du droit de préemption**

**Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, exclut les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités de l'exercice du droit de préemption.**

**I. Le droit en vigueur**

L'article L. 213-1 du code de l'urbanisme détermine le champ d'application du droit de préemption défini aux chapitres I et II du titre I du livre II du code de l'urbanisme. Il dresse une **liste d'entités auxquelles ce droit de préemption n'est pas applicable**.

**II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

Les députés ont ajouté à cette liste les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, les excluant ainsi de l'exercice du droit de préemption, comme c'est déjà le cas au sein des différentes branches de la SNCF.

### **III. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

*Article 1<sup>er</sup> quater*  
(article L. 240-2 du code de l'urbanisme)

**Exclusion des cessions entre les trois EPIC du groupe public ferroviaire de l'exercice du droit de priorité**

**Objet :** cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, exclut les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités de l'exercice du droit de priorité défini dans le code de l'urbanisme.

#### **I. Le droit en vigueur**

L'article L. 240-2 du code de l'urbanisme dresse **une liste de cas dans lesquels l'exercice du droit de priorité défini à l'article L. 240-1 du code de l'urbanisme ne s'applique pas.**

#### **II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

Les députés ont **ajouté à cette liste les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités**, les excluant ainsi de l'exercice du droit de priorité défini à l'article L. 240-1 du code de l'urbanisme, comme c'est déjà le cas entre les différentes branches de la SNCF.

### **III. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

---

*Article 2*

(articles L. 2111-1, L. 2111-2, 2111-9, L. 2111-10, L. 2111-10-1, L. 2111-11, L. 2111-12, L. 2111-13, L. 2111-14, L. 2111-15, L. 2111-16, L. 2111-16-1 à L. 2111-16-4 [nouveaux], L. 2111-17, L. 2111-18, L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23, L. 2111-24, L. 2111-25, L. 2111-26 [nouveau] du code des transports)

**SNCF Réseau**

**Objet : cet article met en place un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, et détermine ses modalités de fonctionnement.**

**I. Le droit en vigueur**

**A. LE PARTAGE DE LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE ENTRE RFF ET LA SNCF**

Créé par la loi du 13 février 1997, l'EPIC Réseau ferré de France voit son objet et ses missions définis aux articles L. 2111-9 à L. 2111-14 du code des transports.

L'article L. 2111-9 pose le principe du partage de la gestion de l'infrastructure entre RFF, gestionnaire du réseau ferré national, et la SNCF, principal gestionnaire délégué.

En tant que gestionnaire du réseau ferré national, l'objet de RFF comprend « *l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable* ».

La SNCF est responsable de la **gestion du trafic et des circulations** ainsi que du **fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité**, « *compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public* ». Elle est rémunérée pour ces missions par RFF, qui définit les objectifs et principes de gestion auxquels elle doit se conformer.

Cette division de la gestion de l'infrastructure a donné lieu, en 2010, à un contentieux avec la Commission européenne, qui a entraîné, au sein de la SNCF, la création de la direction de la circulation ferroviaire (DCF).

**La condamnation de la France pour l'exercice par la SNCF de certaines fonctions relatives à l'allocation des sillons**

Le 29 décembre 2010, la Commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours en manquement, reprochant à la France d'avoir laissé la SNCF s'occuper de certaines fonctions relatives à l'allocation des sillons<sup>1</sup> alors que cette activité aurait dû être organisée de manière indépendante. À l'époque où la Commission a adressé un avis motivé à la France en phase précontentieuse, la direction de la circulation ferroviaire (DCF) n'avait pas encore été créée.

Le 13 avril 2013, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que la France ne respectait pas ses obligations au terme du délai fixé par l'avis motivé de la Commission, soit au 9 décembre 2009. Les mesures prises après cette date pour renforcer l'indépendance de l'attribution des sillons, tels que la loi ORTF et le décret n° 2011-891 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire, n'ont pas été pris en considération.

En outre, pour les **lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises**, RFF peut **confier par convention ces missions à toute autre personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion**. C'est cette disposition qui a permis le développement, depuis 2010, des opérateurs ferroviaires de proximité (OFF).

D'après la DGITM, RFF a déjà eu recours quatre fois à ce dispositif :

- entre Cercy-la-Tour et Corbigny (80 km), en Bourgogne ;
- entre Nuits-sous-Ravières et Brion-sur-Ource, et entre Les Laumes et Epoisses (85 km), en Bourgogne ;
- entre Avallon et Autun, entre Nevers et Arzembouy, et entre Clamecy et Entrains (150 km) en Bourgogne ;
- entre Castelsarrasin et Beaumont-de-Lomagne (26 km), en Midi-Pyrénées.

L'article **L. 2111-10** précise l'**articulation entre RFF et la SNCF**. Il prévoit la signature d'une **convention fixant les conditions d'exécution et de rémunération des missions du gestionnaire délégué**.

Il autorise RFF à confier à un tiers la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau national. Il confie en revanche à la SNCF, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée :

- les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations ;

---

<sup>1</sup> La réalisation d'études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons effectuée en amont de la prise de décision et l'attribution des sillons de dernière minute.



---

- des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en cours d'exploitation, et pour lesquels la SNCF se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'œuvre ou de la réalisation de travaux.

## **B. LES RELATIONS ENTRE RFF ET L'ÉTAT**

Le 3 novembre 2008, **l'État s'est engagé dans une démarche de contractualisation avec RFF pour la période 2008-2012**. Le **contrat de performance** comprend trente-trois engagements répartis en quatre objectifs stratégiques :

- s'adapter à l'ouverture du marché et développer les recettes commerciales ;
- moderniser les infrastructures et améliorer la performance du réseau ;
- viser l'équilibre économique et établir un financement durable ;
- organiser un pilotage dynamique et assurer une gouvernance responsable.

D'après les services du ministère, une grande majorité des engagements a été tenue : à l'automne 2013, vingt des trente-trois engagements du contrat étaient pleinement tenus et neuf l'étaient en partie. Ainsi, *« le contrat a permis d'impulser une nouvelle dynamique au sein de RFF sur sa relation client et le plan de renouvellement, pourtant ambitieux, a bien été mis en œuvre. »*

En revanche, *« sur le plan spécifiquement financier, ce bilan est plus en demi-teinte : l'évolution du contexte économique depuis la crise de 2008 a pesé sur l'exécution du contrat de performance et s'est révélée insuffisante pour rétablir durablement la trajectoire économique du gestionnaire d'infrastructure<sup>1</sup>. »*

L'avenant 2013-2014 au contrat de performance a été approuvé lors du conseil d'administration de RFF du 18 avril 2013.

## **C. LE RECOURS AUX CONTRATS DE PARTENARIAT ET AUX DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC**

L'article **L. 2111-11** autorise RFF à recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à **un contrat de partenariat** ou à une **convention de délégation de service public**.

Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat

---

<sup>1</sup> Réponses au questionnaire relatif au projet de loi de finances pour 2014.

ou de la convention, cette mission est assurée par la SNCF, 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. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

## **D. LA GOUVERNANCE DE RFF**

D'après l'article **L. 2111-15**, le conseil d'administration de RFF est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

### **Les dispositions de l'article 5 et suivants de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public applicables au conseil d'administration de RFF**

Le conseil d'administration ou de surveillance comprend :

1° des représentants de l'État nommés par décret et, le cas échéant, des représentants des autres actionnaires nommés par l'assemblée générale ;

2° des personnalités choisies, soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance des aspects régionaux, départementaux ou locaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'entreprise, soit en raison de leur qualité de représentants des consommateurs ou des usagers, nommées par décret pris, le cas échéant, après consultation d'organismes représentatifs desdites activités ;

3° un tiers de représentants des salariés élus.

Au moins une des personnalités désignées en application du 2° du présent article doit être choisie parmi les représentants des consommateurs ou des usagers. Elle est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public.

Le conseil d'administration compte dix-huit membres.

La proportion des membres du conseil d'administration de chaque sexe nommés par décret en application des 1° et 2° ne peut être inférieure à 40 %. Lorsque sont nommés par décret au plus huit membres, l'écart entre le nombre des membres de chaque sexe ne peut être supérieur à deux.

L'article **L. 2111-16** énonce que le président du conseil d'administration de Réseau ferré de France est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.

## **E. LA SITUATION FINANCIÈRE DE RFF**

### **1. Les ressources de RFF**

L'article **L. 2111-24** énumère les **ressources de RFF**, à savoir :

1° les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national ;

2° les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert ;

3° les concours financiers de l'État, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, au rôle qui leur est imparti dans la mise en œuvre du droit au transport et à leurs avantages en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ;

4° tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.

Ces ressources sont réparties de la façon suivante :

### Répartition des ressources et dépenses de RFF

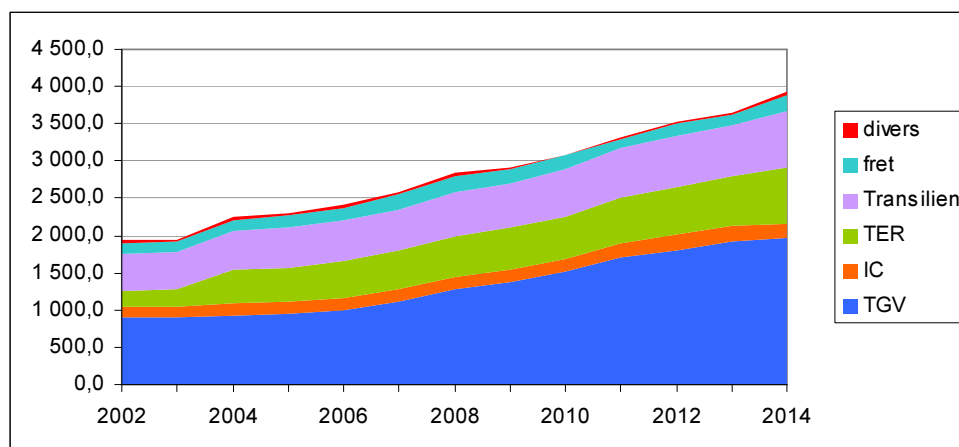
en millions d'euros	2012	2013
<i>Péages TGV</i>	1802	1900
<i>Péages TET</i>	221	218
<i>Péages TER</i>	626	643
<i>Péages Transilien</i>	684	690
<i>Péages Fret</i>	159	148
<i>Péages autres</i>	20	30
<i>Total péages versés par les clients</i>	3512	3629
<i>Péages versés par l'État (redevances d'accès TER et TET)</i>	1700	1730
<i>Installations Terminales Embranchées</i>	15	15
<i>Redevances électricité</i>	181	169
<b>Total produits commerciaux</b>	<b>5408</b>	<b>5543</b>
<b>Autres produits (produits locatifs, activités annexes, cessions)</b>	<b>270</b>	<b>306</b>
<i>Compensation Fret</i>	53	0
<i>Subvention fret</i>	227	113
<b>Total subvention d'exploitation versée par l'État</b>	<b>280</b>	<b>113</b>
<i>Subventions d'investissements versées par l'État-AFITF</i>	885	836
<i>Subventions d'investissements versées par d'autres cofinanceurs</i>	1776	1605
<b>Total subventions d'investissements</b>	<b>2661</b>	<b>2441</b>
<b>Augmentation de la dette pendant l'exercice</b>	<b>2934</b>	<b>2194</b>
<b>Total ressources</b>	<b>11553</b>	<b>10597</b>
<b>Charges d'exploitation (Direction de la Circulation Ferroviaire)</b>	<b>875</b>	<b>864</b>
<b>Charges d'entretien (y.c. actes de malveillance et quais)</b>	<b>2198</b>	<b>2238</b>
<b>Autres charges d'infrastructure (y.c. patrimoine)</b>	<b>364</b>	<b>352</b>
<b>Frais de fonctionnement RFF</b>	<b>286</b>	<b>315</b>
<b>Impôts et taxes (y.c. Impôt sur les Sociétés)</b>	<b>120</b>	<b>136</b>
<b>Investissements de l'exercice</b>	<b>4992</b>	<b>5303</b>
<b>Frais financiers</b>	<b>1313</b>	<b>1255</b>
<b>Autres (y.c. variation du Besoin de Fond de Roulement)</b>	<b>1005</b>	<b>134</b>
<b>Total emplois</b>	<b>11153</b>	<b>10597</b>

Source : RFF

## 2. La tarification de l'infrastructure

Parmi ces ressources, le volume des péages a fortement augmenté ces dernières années, comme le démontre le tableau suivant :

**Évolution des redevances perçues par RFF**  
(l'année 2014 correspondant aux dernières prévisions disponibles)<sup>1</sup>



*En millions d'euros.*

C'est l'article **L. 2111-25** qui définit les **modalités de calcul des redevances perçues par RFF pour l'utilisation du réseau**. Ce calcul « *tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; 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.* » Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle. Tout projet de modification des modalités de fixation de ces redevances fait l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernées. Les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret en Conseil d'État. L'article L. 2133-5 soumet la fixation de ces redevances à **un avis conforme de l'ARAF**.

L'article **L. 2122-5** dispose que le gestionnaire d'infrastructure publie chaque année un **document de référence du réseau (DRR)**, qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau. L'article L. 2133-6 soumet ce document à **un avis conforme de l'ARAF**.

<sup>1</sup> Source : DGITM.

### **La condamnation de la France pour absence de système d'amélioration des performances**

Dans le cadre de la procédure contentieuse entamée en 2010, la Commission européenne a également reproché à la France de ne pas avoir transposé la disposition de la directive 2001/14 suivant laquelle les États membres doivent inclure, dans les systèmes de tarification de l'infrastructure, un système d'amélioration des performances visant à encourager tant les entreprises ferroviaires que le gestionnaire de l'infrastructure à améliorer les performances du réseau.

Dans un arrêt du 18 avril 2013, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé l'analyse de la Commission. Elle a en effet estimé, d'une part, que la modulation du prix des sillons fret en fonction de leur vitesse prévue dans le DRR ne constituait pas « un ensemble cohérent et transparent pouvant être qualifié de système d'amélioration des performances », d'autre part, que l'indemnisation de l'entreprise ferroviaire en cas de suppression du sillon et celle du gestionnaire en cas de non-utilisation d'un sillon due à l'entreprise ferroviaire ne pouvaient être qualifiées de « système d'amélioration des performances au sens de la directive, car elles ne contiennent que de simples clauses de responsabilité en cas de dommages et ne prévoient que les conséquences indemnitaires en cas de suppression des sillons par RFF. » Elle a par ailleurs relevé que la mise en place à titre expérimental d'un mécanisme spécifique d'amélioration des performances au moyen du contrat de performance signé avec l'État était uniquement à la charge de RFF. Or, le système d'amélioration des performances doit être conçu pour encourager le gestionnaire de l'infrastructure mais aussi les entreprises ferroviaires. Elle a également relevé que les dispositions du contrat de performance sont limitées au réseau fret alors que la directive prévoit que les principes de base du système d'amélioration des performances s'appliquent à l'ensemble du réseau. La Cour a donc conclu que la France avait manqué à ses obligations dans ce domaine.

### **3. La dette de RFF**

Lors de sa création, une part significative de la dette de la SNCF a été affectée à RFF (20,5 milliards d'euros soit les deux tiers de la dette de la SNCF au 31 décembre 1996). Au fil des ans, s'est ajouté à cette dette « historique » issue de la SNCF un endettement propre à RFF, résultant du déficit d'exploitation du réseau, de ses charges financières, et des investissements nouveaux.

**La dette de RFF, qui atteint 37 milliards d'euros en 2013, connaît une augmentation tendancielle de 2 à 3 milliards d'euros par an (2,4 milliards en 2013), qui s'explique :**

- pour près de la moitié, par le déficit structurel du réseau existant : les recettes d'exploitation (péages et subventions) sont insuffisantes pour couvrir, à la fois, les dépenses d'exploitation, la rémunération du capital et les opérations de rénovation assurant la pérennité du réseau ferré national ;

- pour un peu plus d'1,5 milliard d'euros, par l'endettement contracté pour financer les projets de développement : il s'agit à la fois d'achever les projets régionaux issus des contrats de projets État-régions 2007-2013 et les quatre lignes à grande vitesse en cours de construction.

---

L'endettement de RFF au titre des projets de développement a, en théorie, vocation à se résorber dans le temps. L'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF dispose en effet que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement* ». Il devait ainsi protéger l'établissement public des pressions politiques exercées en faveur d'investissements non rentables.

**Mais cette règle n'a pas toujours été respectée, notamment par l'État qui a imposé à RFF, sur certains projets, une participation bien supérieure à ce qu'elle aurait dû être.** La Cour des comptes l'a illustré, dans son rapport de 2008, par l'exemple de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, où la contribution de RFF a été arbitrairement multipliée par plus de deux pour boucler le plan de financement, passant de 302 à 642 millions d'euros.

## II. Les dispositions du projet de loi

### A. UN GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE UNIFIÉ, SNCF RÉSEAU (NOUVELLE RÉDACTION DE L'ARTICLE L. 2111-9)

Le présent article modifie l'article L. 2111-9 afin de créer un **gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau**. Cet EPIC se substituera à RFF et exercera **l'ensemble des missions relatives à la gestion de l'infrastructure aujourd'hui assurées par RFF et par la SNCF**.

SNCF Réseau sera ainsi chargé d'assurer :

1° l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;

2° la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;

3° la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;

4° le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;

5° la gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

La gestion de SNCF Réseau visera « *à une utilisation optimale du réseau, dans un objectif de **qualité de service** et de **maîtrise des coûts*** ».

En ce qui concerne les **lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises**, SNCF Réseau pourra continuer à les confier par **convention**, mais seulement à des **personnes qui sont fournisseurs de**

---

**services ferroviaires de marchandises sur ces mêmes lignes**, toujours suivant les objectifs et principes de gestion qu'il définit.

### **B. UN PILOTAGE RENFORCÉ : LE CONTRAT SIGNÉ AVEC L'ÉTAT ET LA RÈGLE DE MAÎTRISE DE L'ENDETTEMENT (NOUVELLE RÉDACTION DE L'ARTICLE L. 2111-10)**

La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié rend caduques les dispositions actuelles de l'article L. 2111-10. **En conséquence, cet article est modifié.**

La nouvelle rédaction de l'article L. 2111-10 prévoit la conclusion d'un **contrat entre SNCF Réseau et l'État**, d'une durée de dix ans, à réactualiser tous les trois ans pour une nouvelle durée de dix ans.

Ce contrat s'appliquera à l'ensemble du réseau ferré national et devra se conformer à **la politique de gestion du réseau et à la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définira les orientations**. Il indiquera :

**1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;**

**2° Les orientations** en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national **et les indicateurs d'état et de productivité correspondants ;**

**3° La trajectoire financière de SNCF Réseau**, en particulier :

- a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;
- b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure, notamment l'encadrement des variations annuelles globales de celle-ci ;
- c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement et les mesures prises pour maîtriser ces dépenses ;
- d) La chronique de taux de couverture du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;

**4° Les mesures correctives** que SNCF Réseau prend s'il manque à ses obligations contractuelles, et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.

Le coût complet est défini comme l'ensemble des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement de l'infrastructure, ainsi qu'à la rémunération et l'amortissement des investissements.

Le même article L. 2111-10 établit **une règle de rétablissement des équilibres financiers et de maîtrise de l'endettement**. Il dispose que le décret qui détermine les statuts de SNCF Réseau, mentionné à l'article L. 2111-15 établit **des ratios à respecter en vue de maîtriser la dette**.

**En cas de dépassement d'un de ces ratios**, les projets d'investissement sur le réseau ferré national engagés à la demande d'une ou de plusieurs autorités publiques **devront être intégralement financés par les demandeurs**.

Si ces ratios sont respectés, les projets d'investissement **devront faire l'objet, de la part des demandeurs, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau** au terme de la période d'amortissement de ces investissements.

Le contrat signé entre SNCF Réseau et l'État devra préciser les conditions de détermination de ces concours.

Le projet de contrat et ses actualisations seront soumis à **l'avis de l'ARAF**, qui sera rendu public. L'autorité de régulation devra se prononcer sur **le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure** pour le marché du transport ferroviaire, ainsi que sur **l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées**, au regard des objectifs fixés dans le contrat, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, **de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État**.

Les conditions d'application de cet article seront fixées par décret en Conseil d'État.

### **C. LE RECOURS AUX CONCESSIONS DE TRAVAUX (NOUVELLE RÉDACTION DE L'ARTICLE L. 2111-11)**

SNCF Réseau est autorisé, à l'article L. 2111-11, à avoir recours aux **concessions de travaux**, régies par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics. Les deuxième et troisième alinéas sont modifiés pour tenir compte de la disparition de la séparation entre RFF et la SNCF.



#### **D. LA GOUVERNANCE DE SNCF RÉSEAU ET LES GARANTIES DE SON INDÉPENDANCE VIS-À-VIS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE**

Le 4° du présent article a trait à la gouvernance de SNCF Réseau et instaure des mesures destinées à garantir son indépendance vis-à-vis des entreprises de transport ferroviaire.

L'article **L. 2111-15**, qui détaille la composition du conseil d'administration de RFF, est modifié. Par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le **conseil d'administration de SNCF Réseau** comprendra :

1° un tiers de représentants de l'État et de personnalités choisies par lui, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

2° un tiers de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le vice-président de son directoire ;

3° un tiers de représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi du 26 juillet 1983.

Les statuts de l'établissement seront fixés par un décret en Conseil d'État, qui déterminera les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

Comme précédemment, la proportion des membres du conseil d'administration de chaque sexe nommés par décret en application des 1° et 2° ne pourra être inférieure à 40 %, comme le prévoit l'article 6-1 de la loi relative à la démocratisation du secteur public.

Les membres du conseil d'administration seront responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes, sous réserve, d'une part, des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983, qui dispose que cette responsabilité s'apprécie en tenant compte du caractère gratuit de leur mandat, d'autre part, de l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, qui instaure un régime de protection des fonctionnaires.

L'article **L. 2111-16** est modifié. Il dispose que le président du conseil d'administration dirige l'établissement.

Avant de transmettre toute proposition de nomination ou de renouvellement à l'autorité investie du pouvoir de nomination, le conseil de surveillance de la SNCF devra faire connaître à l'ARAF l'identité de la personne ainsi que les conditions financières devant régir son mandat.

De la même façon, avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF devra indiquer à l'ARAF les motifs de sa proposition.

Dans un délai et des conditions fixées par voie réglementaire, **l'ARAF pourra s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau**, si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions d'indépendance fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti. Elle pourra aussi **s'opposer à sa révocation** si elle estime que cette dernière est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités.

Quatre nouveaux articles sont créés à la suite de cet article pour assurer **l'indépendance décisionnelle de SNCF Réseau vis-à-vis de SNCF Mobilités**.

L'article **L. 2111-16-1** interdit aux dirigeants de SNCF Réseau, à savoir le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale, l'exercice d'activités ou de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales une activité d'entreprise ferroviaire, ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire. Ils ne seront autorisés à recevoir directement ou indirectement aucun avantage financier de la part de ces entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne pourront être déterminés que par des indicateurs propres à SNCF Réseau.

La liste des emplois de dirigeants sera arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'ARAF dans des conditions fixées par voie réglementaire.

L'exercice des fonctions de vice-président du directoire de la SNCF et de président du conseil d'administration de SNCF Réseau fera exception à ces dispositions.

L'article **L. 2111-16-2** crée une **commission de déontologie du ferroviaire**. Elle sera consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau en charge de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, relatives à l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national (dont la répartition des capacités et la tarification) ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est punie comme en vertu de l'article L. 2122-4-1, souhaite exercer des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales une activité d'entreprise

ferroviaire<sup>1</sup>, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions.

Cette commission fixera, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne concernée ne pourra exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Ce délai devra être inférieur ou égal à trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission. Le sens de l'avis que rendra la commission sera rendu public.

Un décret en Conseil d'État exposera les conditions d'application de cet article et la composition de la commission de déontologie du ferroviaire.

L'article **L. 2111-16-3** dispose **qu'un décret en Conseil d'État détermine les conditions matérielles que doivent satisfaire les services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9**, qui concernent l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national (dont la répartition des capacités et tarification), notamment en matière de **sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information, pour assurer leur indépendance**. Il s'agit là de la reprise d'une disposition aujourd'hui prévue à l'article L. 2123-9 pour la direction de la circulation ferroviaire<sup>2</sup>.

Ces mesures, prises « *pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité* » seront soumises, en vertu de l'article **L. 2111-16-4**, à un avis de l'ARAF.

## E. LES RESSOURCES DE SNCF RÉSEAU

L'article **L. 2111-18** est complété. Il énonce que la gestion des filiales créées *ou acquises* par SNCF Réseau est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe *qu'il constitue avec elles*.

À l'article **L. 2111-24**, le produit des dotations versées par la SNCF à SNCF Réseau est ajouté à la liste des ressources de l'EPIC chargé de l'infrastructure.

L'article **L. 2111-25** est complété de façon à introduire la règle suivant laquelle SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise, tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert.

Par ailleurs, **tout projet de modification des modalités de fixation de ces redevances devra faire l'objet d'une consultation et d'un avis de l'ARAF**, en plus de celui aujourd'hui prévu de la ou des régions concernées.

La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie relative à SNCF Réseau est complétée par une **sous-section 7 relative à la « réglementation sociale »**. Elle comporte un **nouvel article L. 2111-26**,

<sup>1</sup> Ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

<sup>2</sup> Cf. *infra*, commentaire de l'article 3.

---

qui indique que les dispositions du livre III de la première partie code des transports seront applicables à SNCF Réseau, comme cela est prévu pour la SNCF. Ces dispositions concernent la durée du travail et les temps de repos, l'aptitude à la conduite, ainsi que le dialogue social, la prévention des conflits collectifs et l'exercice du droit de grève.

Les 10°, 11° et 12° du présent article sont des mesures rédactionnelles de conséquence du remplacement de RFF par SNCF Réseau.

### **III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

#### **A. LES RÈGLES D'INDÉPENDANCE APPLICABLES À SNCF RÉSEAU**

Les députés ont **renforcé les règles d'indépendance applicables à SNCF Réseau** :

- en précisant, à l'article L. 2111-9, que la gestion du réseau par l'EPIC s'effectue dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles exercées, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires ;

- en interdisant explicitement aux membres du conseil d'administration de SNCF Réseau d'être membre du conseil de surveillance de la SNCF, membre du conseil d'administration d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire ou de diriger une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, à l'article L. 2111-15 ;

- en reformulant l'article L. 2111-16-4 de façon à ce qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur l'obligation qu'aura SNCF Réseau de prendre des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires.

La commission de déontologie mentionnée à l'article L. 2111-16-2 a été nommée « commission de déontologie du système ferroviaire ».

#### **B. LES MISSIONS DE SNCF RÉSEAU**

L'Assemblée nationale a ajouté **l'objectif de sécurité** aux objectifs de qualité de service et de maîtrise des coûts que SNCF Réseau doit poursuivre.

À l'initiative du rapporteur, **la possibilité offerte à SNCF Réseau de confier à un tiers certaines de ses missions a été étendue à l'ensemble des lignes à faible trafic, et plus seulement celles réservées au transport de marchandises, ainsi qu'aux infrastructures de service.** Il ne sera en outre plus nécessaire d'être également fournisseur de services ferroviaires de marchandises sur ces mêmes lignes pour exercer ces missions à la place de

SNCF Réseau. En revanche, les fonctions essentielles mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ne pourront être déléguées par SNCF Réseau.

### **C. LE CONTRAT SIGNÉ AVEC L'ÉTAT ET LA RÈGLE DE MAÎTRISE DE L'ENDETTEMENT**

Comme le contrat signé entre l'État et la SNCF, le contrat entre l'État et SNCF Réseau et ses projets d'actualisations seront soumis à l'avis de l'ARAF, qui sera rendu public. Le projet de contrat, les projets d'actualisation et l'avis de l'ARAF seront transmis au Parlement. SNCF Réseau devra rendre compte, chaque année, dans son rapport d'activité de la mise en œuvre du contrat qu'il aura conclu avec l'État. Ce rapport d'activité sera soumis à l'avis de l'ARAF et transmis, avec cet avis, au Parlement et au Haut comité du système de transport ferroviaire.

**Le contenu du contrat a par ailleurs été précisé.** Au 3° relatif à la trajectoire financière de l'EPIC, dans la rubrique relative à l'évolution des dépenses et les mesures prises pour maîtriser ces dépenses, le contrat devra indiquer **les objectifs de productivité retenus**. Le 4° a été reformulé, afin de prévoir **l'éventualité d'un non-respect, par l'État, de ses obligations contractuelles**.

**La définition du coût complet a été revue.** Dans le texte adopté par l'Assemblée nationale, elle correspond à l'ensemble des charges de toute nature supportées par SNCF Réseau liées à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure, incluant l'amortissement des investissements et la rémunération des capitaux investis par SNCF Réseau.

Conformément à l'article 30, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE, SNCF Réseau établira **une méthode d'imputation de ce coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires**.

La règle de rétablissement des équilibres financiers et de maîtrise de l'endettement a aussi été complétée, à l'initiative de Gilles Savary. Elle distingue désormais :

- les investissements de maintenance du réseau ferré national, qui seront recouverts selon la chronique de couverture du coût complet mentionnée au d) du 3° de l'article L. 2111-10 ;

- les investissements de développement du réseau ferré national, qui seront appréciés en regard de ratios fixés par le décret prévu à l'article L. 2111-15.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement seront financés intégralement par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. Dans le cas contraire, ils feront l'objet de concours financiers propres à éviter toute conséquence

---

négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par le décret prévu à l'article L. 2111-15, l'ARAF émettra un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau<sup>1</sup> **ainsi que sur la part contributive de SNCF Réseau**, au regard notamment des stipulations du contrat entre SNCF Réseau et l'État. Cet avis portera sur la **pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.**

Il a aussi été précisé que les indicateurs centraux à prendre en compte pour la fixation des ratios et des seuils concernés visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et exploitants du réseau ferré. Il s'agit d'éviter en particulier que des investissements inconsidérés ne se répercutent sur les péages d'infrastructures, puis sur les tarifs des usagers, aux dépens de l'attractivité du rail.

Enfin, le décret prévu à l'article L. 2111-15 précisera les modalités de fixation par SNCF Réseau des **taux d'actualisation et des primes de risques couvrant les aléas de desserte, de trafic et de maintenance à long terme.**

À l'article L. 2111-25, les députés ont précisé que SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise tant que le coût complet n'est pas couvert **par l'ensemble de ses ressources.**

#### D. LA GOUVERNANCE DE SNCF RÉSEAU

Les députés ont ajouté la présence, au sein du conseil d'administration, dans la catégorie des personnalités choisies par l'État, **d'au moins deux membres représentant les autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et d'au moins un membre choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.**

Ils ont supprimé l'alinéa relatif à la responsabilité des membres du conseil d'administration de SNCF Réseau, au motif que les références à l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983<sup>2</sup> et de l'article 11 de la loi n° 83-634 du

---

<sup>1</sup> Comme le prévoyait l'article 4 du présent projet de loi, dans un nouvel article L. 2133-8-1 du code des transports. L'Assemblée nationale a transféré et étendu ces dispositions à l'article 2.

<sup>2</sup> Qui dispose que cette responsabilité s'apprécie en tenant compte du caractère gratuit de leur mandat.

---

13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires<sup>1</sup> introduisaient une inégalité entre les différents membres du conseil d'administration.

Ils ont modifié l'article L. 2111-20 du code des transports, pour ouvrir aux groupements de collectivités territoriales, en plus des collectivités territoriales et de l'État, la possibilité d'acheter des biens immobiliers de SNCF Réseau, pour des motifs d'utilité publique et moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

#### IV. La position de votre commission

##### A. UNE RÉUNIFICATION ATTENDUE DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

Votre commission se félicite de la **réunification du gestionnaire d'infrastructure**, dont la nécessité a été soulignée lors des Assises du ferroviaire et réaffirmée par la Cour des comptes dans son rapport de juillet 2012 sur l'état du réseau, ainsi que dans le rapport de Jean-Louis Bianco. Cette mesure, qui s'impose comme une évidence, va mettre fin aux dysfonctionnements engendrés par la séparation opérée par la loi de 1997. Elle permet en outre de répondre aux accusations de la Commission européenne sur l'insuffisance d'indépendance de la DCF.

Votre commission est favorable aux dispositions relatives à la gouvernance et au fonctionnement de cet établissement du groupe public ferroviaire, dénommé SNCF Réseau, ainsi qu'à la présence de deux représentants des régions et du STIF au conseil d'administration, compte tenu de leur rôle majeur dans ce domaine.

##### B. LE RENFORCEMENT DU PILOTAGE STRATÉGIQUE ET FINANCIER DE L'ÉTAT

Elle salue également les **différentes clauses destinées à maîtriser l'endettement de SNCF Réseau et à améliorer sa situation financière.**

En premier lieu, elle approuve le **renforcement du pilotage, par l'État, de la gestion du réseau, à travers la conclusion d'un contrat.** Par ce dispositif, la France transpose l'article 30 de la directive 2012/34/UE, suivant lequel « *le gestionnaire de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure, est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.* » Ces mesures d'incitation peuvent prendre la forme d'un contrat ou de dispositions réglementaires. Ainsi, « *sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure et du principe*

---

<sup>1</sup> Qui instaure un régime de protection des fonctionnaires.

---

*budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres veillent à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V soit conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure. »*

La signature d'un tel contrat avait aussi été recommandée par la Cour des comptes dans sa communication de juillet 2012, qui préconisait d'« assurer l'émulation du futur gestionnaire unique d'infrastructure par un contrat de performance exigeant en matière d'objectifs de résultats, de maîtrise des coûts et de gains de productivité, dont la mise en œuvre serait vérifiée par des audits extérieurs et assortie de mécanismes d'intéressement suffisamment motivants ». C'est bien ce à quoi répond le contrat prévu, qui devra détailler précisément la trajectoire de SNCF Réseau. L'affirmation suivant laquelle le gestionnaire d'infrastructure conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise, tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert constitue un mécanisme d'intéressement motivant.

L'avis de l'ARAF sur le contrat permettra de vérifier que l'objectif d'une couverture du coût complet du réseau à l'horizon de dix ans pourra être rempli.

En formalisant les objectifs assignés à SNCF Réseau en termes de qualité et de sécurité du réseau, et d'amélioration de sa situation financière, ce contrat doit permettre d'assurer un suivi renforcé par l'État de la gestion du réseau.

Ce contrat n'en sera pas moins évolutif, puisqu'il sera réactualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. À l'initiative de votre rapporteur, votre commission a adopté un amendement prévoyant que le **Haut comité du système de transport ferroviaire délibère annuellement sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolutions du contrat**. Le résultat de ces délibérations sera rendu public et transmis au Parlement, avec le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3.

Elle a aussi précisé, par un amendement, que la couverture du coût complet visée par le contrat devait être assurée par les ressources de SNCF Réseau, qui incluent, outre les péages, les subventions. Elle a par ailleurs adopté un amendement d'amélioration rédactionnelle de la commission des finances.

En deuxième lieu, **la règle de maîtrise de l'endettement constitue un autre dispositif destiné à assurer à terme la stabilisation de la dette du réseau**. Elle a été précisée par l'Assemblée nationale, à l'initiative de son rapporteur, afin de distinguer les investissements de renouvellement des investissements de développement du réseau. Pour les premiers, le recours à l'endettement de SNCF Réseau a vocation à être supprimé, dans la mesure où le coût complet du réseau devra à terme être couvert par ses ressources. Cette règle correspond à l'application du paragraphe 4 de l'article 8 de la



---

directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen suivant lequel « *les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.* »

Le recours à l'endettement de SNCF Réseau sera en revanche toujours possible pour les seconds, à condition que la situation financière du gestionnaire le permette. Dans le cas contraire, les nouveaux projets de développement devront être financés dans leur intégralité par les collectivités publiques qui en ont fait la demande. L'avis motivé de l'ARAF destiné à vérifier l'application de cette règle répond aux difficultés d'application observées dans le passé de l'article 4 du décret portant statut de RFF, en raison par exemple de pressions politiques.

Votre commission a adopté un amendement de précision et d'amélioration rédactionnelle présenté par François Patriat, au nom de la commission des finances. Pour plus de clarté, les dispositions relatives au contrat, d'une part, et à la règle de maîtrise de l'endettement, d'autre part, ont été séparées dans deux articles distincts du code, les articles L. 2111-10 et L. 2111-10-1.

En ce qui concerne la **tarification**, votre commission souligne l'intérêt des dispositions introduites à l'Assemblée nationale visant à assurer une répartition équilibrée du financement du système entre gestionnaires du réseau et entreprises ferroviaires.

Votre rapporteur s'est interrogé sur les suites à donner à la condamnation de la Cour de justice européenne pour absence de système global d'amélioration des performances. D'après les services du ministère, les réponses apportées dans ce domaine pourront être intégrées aux textes réglementaires relatifs à la tarification du réseau.

### **C. UN POINT DE VIGILANCE SUR LA PRÉSERVATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL**

Votre rapporteur s'est assuré des conséquences limitées de l'extension de la possibilité, pour SNCF Réseau, de déléguer une partie de ses missions pour l'ensemble des lignes à faible trafic, et non plus seulement celles réservées au transport de marchandises. Ce type de mesure ne doit en effet pas se traduire par un nouvel éclatement de la gestion du réseau, voire, à terme, son démantèlement.

D'après la DGITM, la suppression de la référence au transport de marchandises permettra d'autoriser l'exploitation de certaines lignes par des trains touristiques. À l'heure actuelle, par exemple, le train touristique de

---

l'Auxois ne peut circuler sur la ligne entre Les Laumes et Epoisses. SNCF Réseau conserve néanmoins la responsabilité de l'exercice des missions essentielles sur ces lignes.

Votre commission a toutefois souhaité réaffirmer avec force l'unicité du réseau ferré national, en énonçant que **SNCF Réseau reste le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national**. Ce postulat ne saurait en aucun cas être remis en cause.

Par ailleurs, **une vigilance particulière devra être exercée par l'État à l'occasion des opérations de cessions immobilières, afin de ne pas déposséder le réseau de ses atouts**. Il convient de faire preuve d'une vision de long terme dans ce domaine, car les lignes qui sont cédées ne pourront sans doute plus jamais être réutilisées.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

*Article 2 bis A*

(articles L. 3114-1, L. 3114-2 et L. 3114-3 [nouveaux] du code général de la propriété des personnes publiques)

**Transfert de propriété du domaine public ferroviaire au bénéfice des régions**

**Objet : cet article additionnel, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale par un amendement du Gouvernement, permet aux régions de racheter certaines petites lignes d'intérêt purement local.**

**I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

Un nouveau chapitre IV intitulé « *Transfert de propriété du domaine public ferroviaire* » est créé au sein du titre unique (« *Inaliénabilité et imprescriptibilité* ») du livre I<sup>er</sup> (« *Biens relevant du domaine public* ») de la troisième partie (« *Cession* ») du code général de la propriété des personnes publiques. Ce chapitre comprend trois nouveaux articles L. 3114-1, L. 3114-2 et L. 3114-3.

L'article L. 3114-1 ouvre la **possibilité de transférer à une région**, à la demande de son assemblée délibérante, **la propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'installations de services** appartenant à l'État ou à l'un des EPIC du groupe ferroviaire.

Son second alinéa cible explicitement les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser les services de transport de personnes et qui sont **séparées physiquement du reste du réseau** ferré national, sous réserve des besoins de la défense du pays.

L'article L. 3114-2 **précise le régime fiscal et juridique** des opérations de transfert. Celle-ci ne donnent lieu ni au versement de la contribution de sécurité immobilière prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à la perception d'impôts, droits ou taxes de quelque nature que ce soit. Un mécanisme de substitution de responsabilité est également prévu.

L'article L. 3114-3 **renvoie à un décret en Conseil d'État** pour la définition des modalités d'application du chapitre.

## **II. La position de votre commission**

Cet article, auquel votre rapporteur n'apporte que **deux précisions rédactionnelles**, répond à une demande forte des régions de pouvoir **racheter certaines lignes à enjeu strictement local**, afin de ne pas les laisser se détériorer.

Il n'est **nullement question de remettre en cause l'unicité du réseau national**, qui a fait ses preuves et constitue le support de l'État stratège. Il s'agit en l'espèce du rachat de **petites lignes à voie métrique** (c'est-à-dire une voie ferrée dont l'écartement des rails est d'un mètre) qui ne sont pas reliées au niveau national.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 2 bis B*

(articles L. 2112-1-1 [nouveau] et L. 2121-10 du code des transports)

### **Compétence des régions pour créer ou exploiter des lignes d'intérêt régional**

**Objet : cet article additionnel, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale par un amendement du Gouvernement, permet aux régions de créer ou d'exploiter des lignes d'intérêt régional.**

## I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

Une nouvelle section 1 *bis* intitulée « *Lignes d'intérêt régional* » est insérée dans le chapitre II (« *Infrastructures n'appartenant pas à l'État et à ses établissements publics* ») du titre Ier (« *Infrastructures* ») du livre Ier (« *Système de transport ferroviaire ou guidé* ») de la deuxième partie (« *Transport ferroviaire ou guidé* ») du code des transports.

Cette section comprend un unique article L. 2112-1-1 qui dispose que les régions sont compétentes pour **créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional**. Il est précisé que l'intérêt régional se comprend étendu aux départements limitrophes, sous réserve de l'accord des conseils régionaux concernés. Ces dispositions ne sont pas applicables en Île-de-France et en Corse.

Une coordination est également effectuée à l'article L. 2121-10, qui dispose qu'« *à l'intérieur du périmètre de transports urbains [...], les dessertes locales des transports ferroviaires ou guidés établis par le département sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains* » : la région y sera mentionnée au même titre que le département.

## II. La position de votre commission

Cet article permet aux régions d'assurer la maîtrise d'ouvrage des opérations ferroviaires qu'elles portent et leur permet par la suite d'exploiter ou de faire exploiter les lignes ainsi construites. Cette disposition est aussi nécessaire pour assurer l'effectivité des transferts des lignes à voies métriques prévus à l'article 2 *bis* A.

La mesure répond ainsi à une **demande forte des régions de pouvoir créer ou exploiter des infrastructures de transport ferroviaire d'intérêt local**, à l'instar de ce que peuvent déjà faire les départements<sup>1</sup>. Il s'agit notamment de **régler certains cas ponctuels**, notamment pour permettre à la région Provence-Alpes-Côte-D'azur (PACA) de devenir gestionnaire de pleine compétence de la ligne Nice-Digne et mettre un terme au régime actuel très particulier de cette ligne<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> La compétence identique dont disposent déjà les départements n'est pas modifiée : cela nécessiterait une réflexion préalable plus large sur les compétences respectives des collectivités, qui relève davantage d'une future loi sur l'organisation territoriale de la République.

<sup>2</sup> Ne faisant pas partie du réseau ferré national, cette ligne est propriété de l'État et concédée à la région.

---

Comme pour l'article précédent, il ne s'agit pas de remettre en cause l'unicité du réseau national, puisque seules des infrastructures d'intérêt strictement local sont visées. En outre, **la compétence créée est purement optionnelle** : les régions qui le souhaitent pourront s'essayer à la gestion d'infrastructures mais SNCF Réseau restera compétent pour créer et exploiter les lignes du réseau ferré national.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

*Article 2 bis*

(articles L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports)

**Vérification de l'objet principal du service en matière de cabotage**

**Objet : cet article, inséré par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale à l'initiative de son rapporteur, met en conformité la procédure de vérification de l'objet principal du service en matière de cabotage avec la directive 2012/34, en la confiant exclusivement à l'ARAF.**

**I. Le droit en vigueur**

L'article 10 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen définit les conditions dans lesquelles sont autorisées les dessertes intérieures dans le cadre d'un transport international de voyageurs, comme l'a prévu le troisième « paquet ferroviaire » européen. Il revient à « l'organisme de contrôle » (en France, l'ARAF) de déterminer si l'objet principal du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

**L'article L. 2121-12** reprend une partie de ces dispositions en indiquant que 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 de l'Union européenne différents.

La mission de vérifier l'objet principal du service est bien confiée à l'ARAF, comme le prévoit la directive. Mais dans sa version actuelle, l'article indique que **l'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures**, sous réserve d'un avis motivé de l'ARAF indiquant que l'objet principal du service n'est pas le transport international de voyageurs.

## **II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

La rédaction de l'article 10 de la directive ne justifie pas que l'autorité administrative compétente puisse disposer d'une telle marge d'appréciation sur l'opportunité ou non de limiter ces dessertes.

C'est la raison pour laquelle l'Assemblée nationale a supprimé, à l'article L. 2121-12, la référence à l'autorité administrative compétente, en indiquant simplement que **l'ARAF vérifie l'objet principal du service.**

## **III. La position de votre commission**

Votre commission a adopté un amendement de coordination, afin de rendre l'article L. 2133-1 cohérent avec la nouvelle rédaction de l'article L. 2121-12.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 2 ter*

## **Rapport du Gouvernement au Parlement sur le traitement de l'évolution de la dette historique du système ferroviaire**

**Objet :** cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, prévoit la remise aux commissions compétentes du Parlement en matière ferroviaire et financière d'un rapport du Gouvernement sur les solutions permettant de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

## **I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remettra aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de **traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.**

## **II. La position de votre commission**

À l'initiative de votre rapporteur, un amendement a été adopté pour inclure expressément dans le rapport prévu **l'examen d'une reprise de tout ou partie de la dette du système ferroviaire par l'État.**

---

L'ampleur de la dette du réseau rend *de facto* l'État garant d'une partie de son montant, SNCF Réseau ne pouvant plus l'assumer à lui seul. La Cour des comptes a souligné à plusieurs reprises « *le caractère artificiel du portage par RFF d'une dette qu'il ne peut pas amortir, qui ne peut l'être que par l'État et dont la nature est donc quasi-régalienn*e »<sup>1</sup>. L'INSEE vient d'ailleurs d'inclure plus de dix milliards d'euros de la dette de RFF dans le périmètre de la dette publique au sens de Maastricht.

C'est la raison pour laquelle la Cour des comptes avait recommandé, en 2008, une reprise partielle de la dette par l'État.

Cette solution permettrait à SNCF Réseau de dégager des ressources, aujourd'hui affectées au financement de sa dette, pour l'entretien et la régénération du réseau.

Il est essentiel que le Gouvernement informe le Parlement des options qu'il pourrait retenir pour le traitement de cette dette.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 3*

(articles L. 2122-2, L. 2122-4, L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 [nouveaux], L. 2122-9, L. 2123-1, L. 2123-2-1 [nouveau], L. 2123-3 à L. 2123-11 du code des transports)

## **Maintien de la compétence de gestion des gares auprès de SNCF Mobilités**

**Objet :** cet article maintient la compétence de gestion des gares auprès de SNCF Mobilités. Il procède par ailleurs à diverses mesures de coordination résultant de l'unification des services de gestion de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau.

### **I. Le droit en vigueur**

Le titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, consacré à l'exploitation du système de transport ferroviaire, comporte trois chapitres respectivement intitulés « organisation du transport ferroviaire ou guidé », « règles générales d'accès au réseau » et « gestion opérationnelle de l'infrastructure ».

---

<sup>1</sup> Dans les rapports de la Cour des comptes de juin 2007 sur la situation et les perspectives des finances publiques, et d'avril 2008 sur « le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine ».

Ce dernier chapitre est divisé en deux sections, la première concernant « la **gestion des gares** », la seconde ayant trait à la « **gestion du trafic et des circulations** ».

## **A. LA GESTION DES GARES**

### **1. Les principes de répartition du patrimoine entre RFF et la SNCF fixés par la loi de 1997**

Historiquement, le réseau et les infrastructures ferroviaires appartenaient à l'État. **La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF a établi les principes d'une répartition du patrimoine** relevant du domaine public ferroviaire entre les deux acteurs du système ferroviaire, RFF se voyant transférer ses biens en pleine propriété tandis que la SNCF en demeure affectataire.

**L'article 5 de la loi de 1997 octroie à RFF les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport** appartenant à l'État et gérés jusque-là par la SNCF. Ces biens comprennent **les voies, y compris les appareillages fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau, les quais à voyageurs et à marchandises, les triages et les chantiers de transport combiné, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures ainsi que les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures.**

En sont expressément exclus, d'une part, **les biens dévolus à l'exploitation des services de transport, qui comprennent les gares, les entrepôts et cours de marchandises ainsi que les installations d'entretien du matériel roulant**, et, d'autre part, les ateliers de fabrication, de maintenance et de stockage des équipements liés à l'infrastructure, ainsi que les immeubles administratifs. Il en est de même des biens affectés au logement social ou au logement des agents de la SNCF par nécessité de service, de ceux affectés aux activités sociales, des filiales et des participations financières.

L'article renvoie à un décret en Conseil d'État les modalités de détermination de ces biens. **Le décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de l'établissement public Réseau ferré de France a été pris en application de cette mesure.**

### **2. Les règles fixées par la loi ORTF de 2009**

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a ouvert le transport ferroviaire international de voyageurs à la concurrence, en application du troisième paquet ferroviaire européen. Dans ce cadre, **plusieurs mesures ont été introduites pour**



---

**garantir le principe de libre concurrence et de non-discrimination dans l'accès aux gares :**

- la séparation comptable entre la gestion des gares et l'exploitation des services de transport, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, aujourd'hui codifiée à l'article L. 2123-1, aucune aide publique versée à une de ces activités ne pouvant être affectée à l'autre ;

- le principe suivant lequel l'utilisation par une entreprise ferroviaire des gares et de toutes autres infrastructures de service donne lieu à la passation d'un contrat, figurant à l'article L. 2123-2 ;

- la détermination, par un décret en Conseil d'État, de la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et, en tant que de besoin, les principes de tarification applicables à ces prestations, pour les gares et toutes autres infrastructures de services. Ce décret est mentionné à l'article L. 2123-3.

**3. Le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire**

**Le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire a été pris en application de l'article L. 2123-3.**

Il détermine les prestations devant être accessibles à toute entreprise ferroviaire et leurs principes de tarification, en distinguant :

a) les gares de voyageurs d'intérêt national, dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ;

b) les gares de voyageurs d'intérêt régional, dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est comprise entre 100 000 et 250 000 voyageurs par an ;

c) les gares de voyageurs d'intérêt local<sup>1</sup>.

*a) La création de Gares et Connexions*

Le décret crée également, au sein de la SNCF, **une direction autonome chargée de la gestion des gares** et dotée de comptes distincts des autres activités de l'établissement, désormais connue sous le nom de « **Gares et connexions** ». Plusieurs règles sont destinées à lui assurer une certaine indépendance par rapport aux autres activités assumées par l'opérateur historique.

---

<sup>1</sup> Cette classification est désormais intégrée au décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

C'est le conseil d'administration, et non le président de la SNCF, qui nomme le directeur des gares, sur proposition du président de la SNCF, et décide la durée de son mandat. Le conseil d'administration ne peut mettre fin de façon anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la SNCF, que par décision motivée. Le directeur des gares ne peut être membre du conseil d'administration de la SNCF.

C'est le directeur des gares qui fixe le coût d'immobilisation du capital dans le cadre de la proposition qu'il adresse au conseil d'administration sur les redevances des gares.

Il établit également un **code de déontologie**, qui est rendu public, et s'applique aux agents chargés de fournir les prestations définies à l'article 4 du décret (à savoir, les services de base fournis dans les gares de voyageurs aux entreprises ferroviaires ainsi que les prestations complémentaires). Il est soumis, avant son adoption, à l'avis de l'ARAF.

Le directeur des gares publie chaque année un rapport d'activité, qui comprend notamment l'extrait des comptes certifiés du groupe SNCF relatif à la direction autonome des gares.

Gares et Connexions disposait en 2012 de près de **1 750 collaborateurs**, dont 1 248 relevant de l'EPIC SNCF, 436 de sa filiale AREP Groupe et 58 de sa filiale A2C.

#### *b) La participation des régions à la gouvernance des gares*

Le décret permet aussi la participation des régions à la gouvernance des gares, en prévoyant **le suivi de chaque gare de voyageurs d'intérêt national** (ou ensemble de gares de voyageurs d'intérêt national) **par une instance régionale de concertation**, composée d'un représentant de Gares et Connexions, d'un représentant de RFF, d'un représentant de chaque autorité organisatrice de transports concernée, d'un représentant de chaque entreprise ferroviaire utilisatrice et d'un représentant de chacune de leurs organisations professionnelles. L'instance fixe son règlement intérieur, qui peut prévoir d'associer à ses travaux toute collectivité ou personne morale directement concernée par la gestion ou l'utilisation des gares de voyageurs correspondantes.

Elle examine toute question relative aux prestations rendues dans chacune des gares de son périmètre de gestion. Elle est consultée sur le financement des programmes d'investissements prévus.

Elle se réunit une fois par an à l'initiative du directeur des gares et donne un avis sur la partie qui la concerne du document de référence des gares de voyageurs.

Pour les autres gares, à la demande du STIF ou d'une région, le directeur des gares propose à l'autorité organisatrice des transports concernée une **convention pluriannuelle afin de déterminer les conditions**

**d'utilisation et de gestion des gares de voyageurs d'intérêt régional ou local.** Cette convention précise les programmes d'investissements de renouvellement et de mise aux normes et les modalités de leur financement.

## **B. LA GESTION DU TRAFIC ET DES CIRCULATIONS**

**L'article L. 2123-4 confie à la SNCF la gestion du trafic et des circulations** sur le réseau ferré national, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF.

Afin de répondre aux exigences européennes en termes d'indépendance du gestionnaire dans l'exercice des « fonctions essentielles assurées » (octroi des capacités et tarification), la loi ORTF a prévu qu'un **service spécialisé, dénommé direction de la circulation ferroviaire, exerce ces missions**, « dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination ». Cette mesure apparaît à **l'article L. 2123-5**, qui dispose également que le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions.

**L'article L. 2123-6** dispose que le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est nommé pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'ARAF. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la SNCF, que dans l'intérêt du service, par décret du Premier ministre et après avis conforme de l'ARAF.

Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la SNCF. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instruction que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

**L'article L. 2123-7** soumet aux sanctions pénales prévues à l'article 226-13 du code pénal la **divulgarion, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi.**

### **L'article 226-13 du code pénal relatif à l'atteinte au secret professionnel**

La révélation d'une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire, est punie **d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.**

La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par RFF et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la SNCF et de RFF.

**L'article L. 2123-8** dote la direction de la circulation ferroviaire d'un **budget propre**, dont le financement est assuré par RFF dans le cadre d'une convention passée avec la SNCF.

**L'article L. 2123-9** désigne le **directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations** comme **seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service**. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

Aucune décision intéressant, directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans son avis.

**Les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information** sont précisées par décret en Conseil d'État.

**L'article L. 2123-10** renvoie à un décret en Conseil d'État la détermination des modalités d'application des articles L. 2123-5 à L. 2123-9, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations.

**L'article L. 2123-11** crée une **commission**, qui doit être obligatoirement consultée lorsqu'un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est visée aux articles L. 2123-5 à L. 2123-9, **souhaite exercer des activités dans le secteur ferroviaire en dehors de ce service**.

Cette commission rend un avis. Le cas échéant, elle peut fixer un délai avant l'expiration duquel l'agent ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, l'agent est reclassé dans un poste de même niveau qui ne comporte pas d'incompatibilités au regard de ses fonctions précédentes ni de ses fonctions futures.

Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprend, en outre, un membre de l'ARAF, le président de RFF ou son représentant, le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ou son représentant et un représentant des agents du service

---

gestionnaire des trafics et des circulations. Les conditions d'application de l'article sont fixées par décret en Conseil d'État.

La direction de la circulation ferroviaire emploie aujourd'hui **près de 14 000 agents**.

## II. Les dispositions du projet de loi

Le 1° du présent article remplace, à l'article L. 2122-2, les mots « Réseau ferré de France » par ceux de « SNCF Réseau ». Cet article dispose que RFF et les titulaires de délégation de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 répartissent, chacun en ce qui le concerne, les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État.

Le 2° substitue à l'expression « services de transport des entreprises ferroviaires », celle de « services de transport ferroviaire », à l'article L. 2122-4, qui pose le principe d'une séparation comptable entre les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles de transport.

Au 3°, le présent article **reprend les dispositions relatives aux sanctions pénales applicables à la divulgation d'informations professionnelles, qui figurent aujourd'hui à l'article L. 2123-7, en les transférant dans un nouvel article L. 2122-4-1**. Ce dernier prend ainsi sa place dans la section relative aux « règles applicables au gestionnaire d'infrastructure » comprise dans le chapitre 2 du titre II du livre Ier de la deuxième partie du code des transports, sur les « règles générales d'accès au réseau ».

Au 4°, il modifie l'article L. 2123-1, afin de **laisser dans le ressort de SNCF Mobilités la gestion des gares aujourd'hui gérées par la SNCF**.

**Par ailleurs, il supprime**, dans le chapitre III consacré à la « gestion opérationnelle de l'infrastructure », la **deuxième section relative à la gestion du trafic et des circulations**, qui comprenait les articles L. 2123-4 à L. 2123-11. Le chapitre est en conséquence renommé « gestion des gares ».

## III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

À l'initiative de Gilles Savary, les députés ont modifié la rédaction de l'article L. 2122-4-1, afin d'étendre l'interdiction de divulgation d'informations professionnelles à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures, au-delà de SNCF Réseau. Ils ont par ailleurs créé un **nouvel article L. 2122-4-2, obligeant les gestionnaires d'infrastructures à prendre les mesures nécessaires au respect, par leur personnel, de cette interdiction**, qui seront définies par décret en Conseil d'État.

---

L'Assemblée nationale a **complété l'article L. 2122-9**, relatif au droit d'accès des entreprises ferroviaires au réseau, pour que les **demandes d'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont offertes soient traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'ARAF**.

L'**article L. 2122-13**, qui dispose aujourd'hui que 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, a été modifié. Le texte issu de l'Assemblée nationale énonce que **les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de services ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable**. Ces redevances devront inciter les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles.

À l'**article L. 2123-1**, les députés ont étendu l'**obligation de disposer d'une comptabilité séparée à la gestion de l'ensemble des infrastructures de service gérées par SNCF Mobilités**. En conséquence, l'intitulé du chapitre III a été renommé « gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service ».

Ils ont aussi créé un **nouvel article L. 2123-2-1**, qui prévoit **une consultation de l'autorité organisatrice régionale des transports ferroviaires sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare** entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Le décret mentionné à l'article L. 2123-3 précisera les conditions d'application de cet article pour les gares d'intérêt national. Il précisera aussi, pour les autres gares, les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent **décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement**.

Enfin, ils ont introduit un **nouvel article L. 2123-4**, qui oblige SNCF Mobilités à établir, pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit et dans les trois ans suivant la promulgation de la loi, **un plan de stationnement sécurisé des vélos**. Ce plan devra fixer le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il programmera la réalisation des travaux nécessaires et comportera, à ce titre, un plan de financement. Ce plan sera élaboré par SNCF Mobilités en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

Il devra être compatible avec le schéma régional de l'intermodalité prévu à l'article L. 1213-3-1 et le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

#### **IV. La position de votre commission**

Plusieurs acteurs avaient exprimé le souhait que les gares soient gérées par SNCF Réseau. Mais cette activité est très différente de celles aujourd'hui exercées par RFF, puisqu'elle inclut la gestion des interfaces avec les voyageurs et la valorisation d'espaces commerciaux. Lors d'une audition devant votre commission, Jacques Rapoport, président de RFF, a d'ailleurs insisté sur ces spécificités, pour justifier le maintien de Gares et Connexions au sein de SNCF Mobilités.

Un transfert de la gestion des gares à SNCF Réseau ne semble en outre aujourd'hui pas absolument indispensable au regard de l'ouverture à la concurrence, dans la mesure où SNCF Mobilités reste de fait l'opérateur principal de transport ferroviaire de voyageurs desservant ces gares.

Le présent texte prévoit donc le maintien de cette activité au sein de SNCF Mobilités. Les députés ont toutefois prévu, à l'article 10, une « **clause de revoyure** » à ce sujet : dans les deux ans suivant la promulgation de la loi, le Gouvernement devra remettre un rapport au Parlement sur la gestion des gares de voyageurs ainsi que les modalités et l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports. Ils ont aussi **renforcé les compétences de l'ARAF** dans ce domaine, en étendant, à l'article 4, son avis conforme aux redevances liées aux prestations offertes dans les gares de voyageurs.

En ce qui concerne l'association des régions, les députés ont aussi utilement complété le texte, en inscrivant dans la loi le principe d'une consultation des régions sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

**Votre commission approuve l'équilibre ainsi atteint à l'Assemblée nationale sur la gestion des gares de voyageurs.**

Elle a adopté plusieurs amendements d'ordre rédactionnel.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

#### Article 4

(articles L. 2131-1, L. 2131-2, L. 2131-4, L. 2132-1, L. 2132-2, L. 2132-3, L. 2132-4, L. 2132-5, L. 2132-7, L. 2132-8, L. 2132-8-1 et L. 2132-8-2 [nouveaux], L. 2132-9, L. 2132-10, L. 2132-13, L. 2133-4, L. 2133-5, L. 2133-5-1 [nouveau], L. 2133-9, L. 2133-10 et L. 2133-11 [nouveaux], L. 2134-2, L. 2134-3, L. 2135-1, L. 2135-2, L. 2135-7 et L. 2135-8 du code des transports)

### **Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)**

**Objet : cet article modifie le fonctionnement de l'ARAF et étend ses missions au contrôle du respect de la trajectoire financière de SNCF Réseau, déterminée contractuellement avec l'État.**

#### **I. Le droit en vigueur**

Le titre III du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports regroupe les dispositions relatives à l'autorité de régulation des activités ferroviaires. Il comporte six chapitres : « objet et missions », « organisation administrative et financière », « contrôle de l'accès au réseau », « recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires », « sanctions administratives et pénales », « dispositions d'application ».

#### **A. OBJET ET MISSIONS DE L'ARAF**

Créée par l'article 11 de la loi ORTF du 8 décembre 2009, l'ARAF est une **autorité publique indépendante**, dotée de la personnalité morale, 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* », comme l'indique l'**article L. 2131-1** du code des transports.

Elle établit chaque année un **rapport d'activité**, mentionné à l'**article L. 2131-2**, 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 l'autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et de son utilisation. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement et rendu public.

L'**article L. 2131-3** attribue à l'ARAF la mission de veiller à ce que **les conditions d'accès au réseau ferroviaire n'entravent pas le développement de la concurrence**. L'autorité assure une **mission générale d'observation de ces conditions d'accès** et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation utile des acteurs du secteur, **formuler et publier toute recommandation**.



---

L'article L. 2131-4 dispose qu'elle veille à ce que **l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées est accordé 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'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. À ce titre, elle **surveille l'application des mesures assurant l'indépendance de la gestion du trafic et des circulations**, inscrites aux articles L. 2123-5 à L. 2123-10.

À la demande du ministre chargé des transports, l'ARAF 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, en vertu de l'article L. 2131-6.

L'article L. 2131-7 énonce que dans le cadre de ses missions, et dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'autorité **précise, si nécessaire, 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 conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;
- 4° les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux articles L. 2122-4<sup>1</sup>, L. 2123-1<sup>2</sup>, L. 2144-1<sup>3</sup> et L. 2144-2<sup>4</sup>, 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 de cet 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.

---

<sup>1</sup> *Gestion de l'infrastructure ferroviaire et exploitation des services de transport ferroviaire.*

<sup>2</sup> *Gestion des gares et exploitation des services de transport ferroviaire.*

<sup>3</sup> *Fourniture des services de transport ferroviaire de fret.*

<sup>4</sup> *Missions de service public de transport de voyageurs.*

---

## B. ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE

### 1. Fonctionnement

L'article L. 2132-1 dispose que l'ARAF 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, non renouvelable, est de six ans.**

L'article L. 2132-2 énonce que l'ARAF adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédure ainsi que ses méthodes de travail. Ses propositions, avis et décisions sont motivés, conformément à l'article L. 2132-3.

Le président de l'ARAF et les six autres membres sont nommés par décret, en vertu de l'article L. 2132-4. **Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans. Les autres membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.**

#### *a) Le président*

L'article L. 2132-5 prévoit que le **président de l'ARAF exerce cette fonction à plein temps**. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif 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.

#### *b) Le collège*

Les **modalités de désignation des membres du collège** sont définies à l'article L. 2132-7.

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. La durée du mandat de ces membres a été fixée, lors de la première désignation, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres a également été fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.

En cas de vacance d'un siège, 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.

L'article L. 2132-8 rend incompatibles les fonctions de membre du collège 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 l'autorité.

---

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 interdiction s'applique également lorsque, 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 par cet article L. 2132-8 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 l'autorité ;

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.

**L'article L. 2132-9** n'autorise le collège à délibérer que si quatre 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.

*c) Les services*

L'ARAF dispose, conformément à **l'article L. 2132-10**, de services qui sont placés sous l'autorité de son président. L'autorité peut employer des magistrats et des fonctionnaires ainsi que des agents contractuels.

Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de l'ARAF et le montant des vacations versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pendant la durée de leur mandat.

Dans les conditions et limites fixées par le collège, le secrétaire général, nommé par le président, recrute les agents et peut conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de l'autorité. Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de l'autorité dans des matières et des limites déterminées par le collège.

### Les effectifs de l'ARAF

Les effectifs de l'ARAF s'élevaient à 35 personnes au 31 décembre 2012, hors membres du collège. Le rapport annuel d'activité pour 2012 indique que l'autorité « devrait en compter une soixantaine à terme, une fois sa montée en puissance achevée. » Il souligne toutefois que l'installation de l'autorité au Mans a retardé le processus de recrutement. En loi de finances pour 2014, le plafond d'emploi de l'agence a été fixé à 59, soit un nombre bien supérieur aux effectifs actuels de l'agence.

#### *d) Les obligations en matière d'impartialité et de secret professionnel*

L'article L. 2132-11 affirme que les membres et agents de l'ARAF exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme. Ils 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 l'ARAF.

Cette obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par l'autorité 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 l'autorité, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel.

## **2. Ressources**

L'article L. 2132-12 affirme l'autonomie financière de l'ARAF. La loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne lui est pas applicable. L'autorité perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus. Elle est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

Elle bénéficie d'un **droit fixe**, dans les conditions énumérées à l'article L. 2132-13. Déterminé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'ARAF, il est dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau. Il comprend, selon le cas :

1° une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF dans la limite de cinq millièmes de ce montant ;

2° une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire, dans la limite de 0,10 € par kilomètre parcouru.

#### L'évolution du droit fixe depuis sa création

Le taux du droit évoqué au 1° s'est élevé, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, à 3,7 millièmes des redevances d'utilisation du réseau ferré national. Son produit a représenté environ 12,3 millions d'euros en 2012<sup>1</sup>. La loi de finances pour 2012 a toutefois plafonné le budget de l'ARAF à 11 millions d'euros, l'excédent étant versé au budget de l'État.

En avril 2013, l'ARAF a proposé aux ministres des transports et du budget de fixer exceptionnellement le taux de ce droit fixe à 0 millièmes pour l'année 2014, au bénéfice des entreprises ferroviaires<sup>2</sup>. Elle disposait en effet d'un fonds de roulement supérieur à ses besoins, pour deux raisons. Tout d'abord, l'autorité a perçu en 2010 des ressources correspondant à une année d'exercice plein, alors qu'elle n'a réellement commencé à fonctionner que pendant les derniers mois. Ensuite, la localisation de l'ARAF au Mans a ralenti le processus de recrutement des agents.

### C. LE RÔLE DE L'ARAF EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU *EX ANTE*

L'ARAF exerce sa mission de contrôle de l'accès à l'infrastructure aussi bien *ex ante*, en émettant des avis en amont des décisions, qu'*ex post*, pour mettre fin à un comportement prohibé ou le sanctionner.

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure a l'intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire, il est tenu d'en informer l'ARAF, qui peut s'y opposer si les impératifs de conditions d'accès équitables, non discriminatoires au réseau ne sont pas respectés<sup>3</sup>.

L'ARAF autorise, suivant l'article L. 2133-3, l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus à l'article L. 2122-7, qui dispose que « *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, renouvelables 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.* » À la demande des parties, l'autorité émet un avis sur ces accords, en particulier leur volet tarifaire.

<sup>1</sup> Source : Rapport d'activité 2012 de l'ARAF.

<sup>2</sup> Par sa décision n° 2013-008 du 10 avril 2013 portant proposition du montant du droit fixe institué par l'article L. 2132-13 du code des transports pour l'année 2014.

<sup>3</sup> Article L. 2133-2.

**24 octobre 2012 : avis favorable de l'ARAF à la signature de trois accords-cadres**

Le 24 octobre 2012, l'ARAF a émis un avis favorable à la signature de trois accords-cadres :

- entre RFF et Europorte France ;
- entre RFF et la SNCF ;
- entre RFF et T3M.

L'article L. 2133-4 confie à l'ARAF la mission **d'approuver, après avis de l'autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable** prévues aux articles L. 2122-41, L. 2123-12, L. 2144-13 et L. 2144-24, 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. L'autorité doit veiller 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.

L'autorité émet, conformément à l'article L. 2133-5, un **avis conforme sur les 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 de l'article L. 2111-25. L'ARAF formule aussi un **avis motivé sur le document de référence du réseau (DRR), comme le prévoit l'article L. 2133-6**. Dans la pratique, ces avis sont présentés de façon concomitante.

**Janvier 2013 : premier avis négatif de l'ARAF sur la tarification des péages d'infrastructure**

Le 31 janvier 2013, l'ARAF a rendu un avis sur le DRR établi pour 2014. À cette occasion, elle a émis pour la première fois un avis défavorable sur la tarification des péages d'infrastructure. RFF a ainsi dû soumettre à l'ARAF de nouvelles propositions tarifaires, qui ont reçu un avis favorable le 24 avril 2013.

À la demande de l'autorité administrative compétente, l'ARAF exprime un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est

---

<sup>1</sup> Entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport ferroviaire.

<sup>2</sup> Entre la gestion des gares et l'exploitation des services de transport ferroviaire.

<sup>3</sup> Relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret.

<sup>4</sup> Concernant les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de transport de voyageurs.

---

confiée sans mise en concurrence préalable<sup>1</sup>. À ce titre, elle veille au respect des tarifs sociaux nationaux et des règles relatives à l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

**L'article L. 2133-8** énonce qu'elle 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.

L'autorité donne un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la SNCF, conformément à **l'article L. 2133-9**.

Enfin, lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'ARAF vérifie l'application de l'obligation européenne suivant laquelle le transport entre deux États doit être l'objet principal du service<sup>2</sup>. Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué le contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat, afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément à l'article L. 2121-12.

C'est dans ce cadre que l'ARAF a été saisie, par l'entreprise ferroviaire Thello, d'un projet de transport international de voyageurs reliant Milan à Marseille et comportant des dessertes ferroviaires à Nice et dans d'autres villes françaises situées sur cet axe ferroviaire. Après avoir effectué une analyse des prévisions fournies par la société Thello et vérifié que le projet satisfaisait aux seuils qu'elle avait définis, notamment en matière de chiffres d'affaires et de part de trafic des dessertes intérieures, l'ARAF a confirmé que l'objet principal du service envisagé était bien le transport international de voyageurs.

## **C. LE RÔLE DE L'ARAF EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU *EX POST***

### **1. Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires**

**L'article L. 2134-2** octroie à l'ARAF un pouvoir de règlement des différends.

Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'ARAF s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, et en particulier :

---

<sup>1</sup> Article L. 2133-7.

<sup>2</sup> Article L. 2133-1.

- 1° au contenu du document de référence du réseau ;
- 2° à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;
- 3° aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;
- 4° à l'exercice du droit d'accès au réseau ;
- 5° à la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;
- 6° à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services, y compris les gares ;
- 7° à l'exécution des accords-cadres mentionnés aux articles L. 2122-6 et L. 2122-7 ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;
- 8° à la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.

La décision de l'ARAF, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend. Lorsque cela est nécessaire, elle fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité 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.

L'article 2134-3 dispose que l'ARAF se prononce dans un **délai de deux mois maximum** à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.

Ses décisions prises en application de l'article L. 2134-2 sont susceptibles de **recours en annulation ou en réformation**, dans un délai d'un mois à compter de leur notification, devant 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 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.



L'ARAF a traité trois différends en 2011 et quatre en 2012. Cinq différends étaient en cours d'instruction à l'automne 2013.

## 2. Le prononcé des sanctions administratives

Le chapitre « sanctions administratives et pénales » est divisé en quatre sections, la première relative au contrôle administratif, la seconde aux sanctions administratives, la troisième aux sanctions pénales, la dernière comportant des dispositions diverses.

La **deuxième section**, sur les **sanctions administratives**, est composée de deux articles, les **articles L. 2135-7 et L. 2135-8**.

**L'article L. 2135-7** autorise l'ARAF, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle, d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de toute autre personne concernée, à **sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans certaines conditions**.

### Les conditions autorisant l'ARAF à sanctionner les manquements des acteurs du transport ferroviaire (article L. 2135-7)

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 l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, l'autorité 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, l'autorité 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. A 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 articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par l'autorité 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. Les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

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 l'autorité en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3 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 L. 2135-2 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, l'autorité 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, l'autorité peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

**L'article L. 2135-8** détermine la procédure à l'issue de laquelle ces sanctions peuvent être prononcées.

#### **La procédure de sanction (article L. 2135-8)**

L'instruction et la procédure devant l'autorité 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 l'autorité et a été 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 l'autorité 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 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.

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. 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.

L'autorité 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.

## II. Les dispositions du projet de loi

### A. OBJET ET MISSIONS DE L'ARAF (1° À 3° DU PRÉSENT ARTICLE)

Le 1° complète l'article L. 2131-1, afin de préciser que l'ARAF concourt au *suivi* et au bon fonctionnement, *dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles.*

Le 2° supprime, à l'article L. 2131-2, la mention des dispositions relatives au contenu du rapport annuel de l'ARAF, qui sont de nature réglementaire.

Le 3° complète l'article L. 2131-4, en précisant que l'ARAF s'assure que le document de référence du réseau ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.

La formulation de la deuxième phrase est légèrement modifiée, puisqu'il est indiqué que l'ARAF s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires *en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées*, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques.

Il est ajouté que l'ARAF **prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et contraintes du système de transport ferroviaire national, en particulier l'objectif d'équilibre économique et financier du gestionnaire du réseau ferré national tel qu'exposé à l'article L. 2111-10.**

Les dispositions relatives à l'application des mesures d'indépendance du service de gestion du trafic et des circulations, rendues caduques par les premiers articles du projet de loi, sont supprimées.

### B. ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE (4° À 12° DU PRÉSENT ARTICLE)

Le projet de loi prévoit une réduction de la composition de l'ARAF de **sept à cinq membres**<sup>1</sup>, nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. En revanche, il dispose qu'ils exercent désormais **leur fonction à plein temps**<sup>2</sup>. Ils sont **renouvelés par moitié tous les trois ans**<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> À l'article L. 2132-1.

<sup>2</sup> À l'article L. 2132-8.

<sup>3</sup> À l'article L. 2132-4.

---

Le collège ne peut délibérer que si au moins trois de ses membres sont présents<sup>1</sup>.

Deux membres du collège seront désignés **respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat**<sup>2</sup>. Le collège devra comprendre « *au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau* ». Par ailleurs, la composition du collège devra assurer une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes.

Aux articles L. 2132-5 et L. 2132-8, l'expression « *intérêts dans une entreprise du secteur ferroviaire* » est remplacée par celle d'« *intérêts dans le secteur ferroviaire* ».

L'article L. 2132-8 est complété, pour **interdire aux membres du collège d'occuper une position professionnelle ou d'exercer une responsabilité au sein d'une entreprise ou d'une entité entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans après leur mandat, sous peine des sanctions prévues à l'article L. 432-13 du code pénal, à savoir trois ans d'emprisonnement et une amende de 200 000 euros**<sup>3</sup>.

Un **nouvel article L. 2132-8-1 est créé**, afin d'**introduire un commissaire du Gouvernement auprès de l'ARAF**, qui fera connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures de règlement des différends ou de prononcé de sanctions administratives prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne pourra être simultanément commissaire du Gouvernement auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou d'une entreprise ferroviaire. Il devra se retirer lors des délibérations du collège. Les conditions de sa désignation seront fixées par voie réglementaire.

### **C. LE RÔLE DE L'ARAF EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU EX ANTE (13° À 17° DU PRÉSENT ARTICLE)**

Le **13° complète l'article L. 2133-4**, pour autoriser l'ARAF à recueillir auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de services ou d'entreprise ferroviaire **tout ou partie des informations comptables** dont la liste sera fixée par voie réglementaire, aux fins de vérification et de contrôle

---

<sup>1</sup> À l'article L. 2132-9.

<sup>2</sup> À l'article L. 2132-7.

<sup>3</sup> Ce montant pouvant être porté au double du produit tiré de l'infraction.

---

de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4<sup>1</sup>, L. 2123-1<sup>2</sup>, L. 2144-1<sup>3</sup> et L. 2144-2<sup>4</sup>.

L'ARAF est également chargée d'**informer les services de l'État compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'État constatées dans l'exercice de ses attributions.**

À l'**article L. 2133-5**, que modifie le 14° du présent article, l'**avis de l'ARAF sur la fixation des redevances d'infrastructure** liées à l'utilisation du réseau ferré national, **devient un avis motivé**. Outre les principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, l'ARAF **devra prendre en compte la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, ainsi que les règles et principes inscrits dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.**

Le 15° du présent article crée un **nouvel article L. 2133-5-1**, qui institue un **avis motivé de l'ARAF sur le projet de budget de SNCF Réseau**, préalablement à son examen par le conseil d'administration. Cet avis portera notamment **sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau**. Si l'autorité constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle du contrat, elle **pourra recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées.**

Le 16° ajoute un **nouvel article L. 2133-8-1**, qui prévoit un **avis motivé de l'ARAF sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau pour chaque projet d'investissement sur le réseau ferré national dont la valeur excède un seuil fixé par décret, au regard des dispositions du contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau**. Cet avis portera sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Le 17° modifie l'**article L. 2133-9**, pour rappeler que l'ARAF peut s'opposer à la nomination, à la reconduction ou à la cessation anticipée des fonctions du président du conseil d'administration de SNCF Réseau dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16.

---

<sup>1</sup> Entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport ferroviaire.

<sup>2</sup> Entre la gestion des gares et l'exploitation des services de transport ferroviaire.

<sup>3</sup> Relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret.

<sup>4</sup> Concernant les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de transport de voyageurs.

---

#### D. LE RÔLE DE L'ARAF EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU *EX POST* (18° À 19° DU PRÉSENT ARTICLE)

Le 18° réduit de deux mois à six semaines le délai maximum à l'issue duquel l'ARAF doit se prononcer sur un différend, conformément à l'article L. 2134-3. Ce délai courra à compter de la réception de l'ensemble des *informations* (et non plus des pièces) utiles à l'instruction.

Au même article, les conditions permettant au juge de prononcer les sursis à exécution de la décision de l'ARAF sont étendues aux cas où celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences irréparables.

Le 19° complète le chapitre relatif aux sanctions administratives par un nouvel article L. 2135-8-1, qui institue auprès de l'ARAF un rapporteur chargé de l'engagement des poursuites et l'instruction préalable au prononcé des sanctions. Il sera nommé par le ministre chargé des transports, après avis du collègue, pour une durée de quatre ans renouvelable une fois. Il ne pourra recevoir d'instruction d'aucune autorité dans l'exercice de ses fonctions.

Il pourra se saisir de tout fait susceptible de justifier l'ouverture d'une procédure de sanction et décidera si les faits dont il a connaissance justifient l'engagement d'une telle procédure. Si tel est le cas, il notifiera les griefs aux personnes mises en cause. Ces dernières pourront consulter le dossier et présenter leurs observations dans un délai d'un mois suivant la notification, qui pourra être réduit jusqu'à sept jours en cas d'urgence. Le rapporteur adressera une copie de la notification au collègue de l'ARAF.

Il dirigera l'instruction et pourra procéder à toutes les auditions et consultations qu'il estimera nécessaires.

L'ARAF mettra à sa disposition, dans les conditions prévues par une convention, tous les moyens nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions. Par dérogation aux articles L. 2132-6 et L. 2132-10 qui placent les services sous l'autorité du président de l'ARAF, les agents mis à sa disposition seront placés sous son autorité pour les besoins de chacune de ses missions.

Au terme de l'instruction, le rapporteur communiquera son rapport, accompagné des documents sur lesquels il se fonde, à la personne mise en cause et au collègue.

Il exposera devant le collègue, lors d'une séance à laquelle sera convoquée la personne mise en cause, son opinion sur les faits dont il a connaissance et les griefs notifiés. Le cas échéant, il proposera à l'ARAF d'adopter l'une des sanctions prévues à l'article L. 2135-8. Au cours de cette séance, la personne mise en cause, qui pourra se faire assister par toute personne de son choix, sera entendue par l'ARAF, qui pourra également entendre, en sa présence, toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

---

**Le rapporteur n'assistera pas au délibéré.** La décision de l'ARAF prise au terme de cette procédure sera motivée et notifiée aux personnes qu'elle vise. Sous réserve des secrets protégés par la loi, elle sera également publiée au Journal officiel de la République française.

Le règlement intérieur de l'ARAF précisera les modalités d'application de cet article.

Les autres modifications effectuées par le présent article sont la conséquence des dispositions inscrites dans les articles précédents.

### **III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

#### **A. LA MODIFICATION DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT DE L'ARAF**

##### **1. La composition du collège de l'ARAF**

**Au lieu de cinq membres, le collège de l'ARAF conserve les sept membres dont il dispose aujourd'hui. Seuls le président, ainsi que deux vice-présidents nommés par le président de l'Assemblée nationale et du Sénat, exerceront leurs fonctions à temps plein.**

##### **2. La création d'une commission des sanctions**

**L'architecture retenue pour organiser la séparation entre les fonctions d'instruction et de sanction a été profondément revue. Le rapporteur chargé de l'instruction a été supprimé, cette fonction revenant au collège de l'ARAF. Il reviendra en revanche à une commission des sanctions de prononcer les sanctions prévues à l'article L. 2135-7.**

Elle comprendra trois membres :

1° un membre du Conseil d'État, désigné par le vice-président du Conseil d'État ;

2° un conseiller à la Cour de cassation, désigné par le premier président de la Cour de cassation ;

3° un magistrat de la Cour des comptes, désigné par le premier président de la Cour des comptes.

Son président sera nommé par décret parmi les membres de la commission. Les fonctions de membre de la commission des sanctions ne seront pas rémunérées et seront incompatibles avec celle de membre du collège de l'ARAF. La durée du mandat, non renouvelable, des membres de la commission des sanctions sera de six ans, période décomptée à partir de la date de la première réunion de la commission. À l'expiration de cette

période, les membres resteront en fonction jusqu'à la première réunion de la commission des sanctions dans sa nouvelle composition.

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

La commission des sanctions adoptera et publiera un règlement intérieur précisant ses règles générales de fonctionnement et les règles de procédure applicable à la procédure de sanction prévue aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8.

Les décisions de la commission des sanctions seront toujours susceptibles de **recours**, comme le prévoit l'article L. 2135-8, **par les personnes sanctionnées mais aussi par le président de l'ARAF, après accord du collège de l'autorité.**

### **3. Les pouvoirs de l'ARAF**

À l'article L. 2133-4, il est prévu que l'ARAF pourra recueillir auprès des entreprises concernées **toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires**, et non plus seulement celles figurant sur une liste fixée par voie réglementaire comme le prévoyait le projet de loi. À l'article L. 2135-1, la **possibilité d'avoir recours à des audits** a été ajoutée à celle de bénéficiaire de rapports d'expertise.

À l'article L. 2135-7, il est indiqué que la commission des sanctions de l'ARAF pourra prononcer des sanctions à l'égard d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire **mais aussi de la SNCF**. De la même façon, à l'article L. 2135-2, la SNCF a été ajoutée à la liste des entités dont l'ARAF peut obtenir la communication de toutes les informations utiles à sa mission.

À l'article L. 2134-3, les députés ont précisé que l'ARAF examine toutes les demandes formulées au titre de l'article L. 2134-2, et qu'elle engage l'instruction de chaque demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Elle pourra solliciter toute information utile à l'instruction et procéder aux consultations des parties concernées.

Les députés ont adopté, au **II du présent article**, un alinéa destiné à garantir la **poursuite des procédures de sanction en cours devant l'ARAF**.

### **B. UNE LARGE EXTENSION DE SES MISSIONS**

À l'article L. 2131-1, les députés ont énoncé que l'ARAF doit exercer ses missions en **veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement**, notamment des



---

objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises.

À l'article L. 2133-5, l'avis conforme de l'ARAF sur la fixation des redevances d'infrastructure a été rétabli et étendu aux redevances liées à l'accès aux infrastructures de services. Les députés ont précisé, à l'initiative de Gilles Savary, que cet avis sera émis **en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports**, en sus des différents principes évoqués dans le projet de loi présenté par le Gouvernement.

L'avis conforme de l'ARAF sera également exigé **sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares de voyageurs et les autres infrastructures de services**, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces infrastructures.

À l'article L. 2133-5-1, si l'ARAF constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles vis-à-vis de l'État ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle devra en analyser les causes avant de prononcer, le cas échéant, des mesures correctives appropriées. L'objectif poursuivi par cette disposition est de **préciser les responsabilités respectives de l'État et de SNCF Réseau en cas de difficultés rencontrées dans l'exécution du contrat**.

L'article L. 2133-8-1 a été supprimé, ses dispositions ayant été reprises et étendues à l'article 2 du texte adopté par l'Assemblée nationale, qui les intègre à l'article 2111-10 du code des transports.

Une mission supplémentaire a été confiée à l'ARAF, par le **nouvel article L. 2133-10**. Il s'agit de **veiller à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions essentielles, définies au 1° de l'article L. 2111-9**.

À l'article L. 2134-2, la possibilité de saisir l'ARAF, offerte à toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure, a été **étendue aux préjudices liés à l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de service**. L'ARAF est aussi autorisée à **prendre les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence observée, dans le cadre des sujets visés aux 1° à 8° de l'article<sup>1</sup>**.

Le **nouvel article L. 2133-11** introduit par l'Assemblée nationale oblige les trois EPIC du groupe public ferroviaire à **informer l'ARAF de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées**.

---

<sup>1</sup> Cf. *supra*.

#### IV. La position de votre commission

Votre commission se félicite du renforcement des compétences de l'ARAF opéré à l'Assemblée nationale, en particulier du rétablissement de l'avis conforme sur les redevances d'infrastructure et de son extension aux redevances relatives aux prestations régulées offertes dans les gares et à l'accès aux autres infrastructures de service.

L'accroissement du rôle du régulateur permet de lever tous les doutes qui ont pu être exprimés sur la compatibilité du présent texte avec le droit européen en vigueur. La mise en place d'un groupe public intégré a été assortie de règles strictes en matière d'indépendance du gestionnaire, dont le contrôle sera assuré par une autorité de régulation renforcée.

L'information préalable de l'ARAF de tout projet de cession de biens situés à proximité des voies ferrées exploitées va dans le sens d'une protection supplémentaire du domaine public ferroviaire, que votre commission appelle de ses vœux.

Par cohérence avec le texte adopté par les députés, votre commission a adopté un amendement permettant à l'autorité **d'avoir accès à la comptabilité de l'EPIC de tête.**

Elle a en outre inscrit dans la loi le principe de la publicité de l'ensemble des propositions, avis, décisions de l'ARAF, sous réserve des secrets protégés par la loi, assurant ainsi la transposition du paragraphe 11 de l'article 55 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

Votre commission se satisfait également de l'équilibre atteint à l'Assemblée nationale sur le fonctionnement de l'ARAF.

Le maintien du collège à sept membres, dont trois permanents, constitue un bon compromis entre la nécessité de professionnaliser l'ARAF, d'une part, et le souci de conserver en son sein des personnalités continuant à exercer leur activité professionnelle en parallèle, d'autre part. Il s'agit d'éviter que l'autorité soit composée exclusivement de personnes pouvant effectivement se permettre d'arrêter totalement leur activité professionnelle pendant six ans.

Pour des raisons tant budgétaires que juridiques, la mise en place d'une commission des sanctions est préférable à la création d'un rapporteur, afin d'assurer la séparation des fonctions d'instruction et de sanction. La commission des sanctions ne se réunira en effet qu'en cas de besoin, alors qu'un rapporteur aurait dû être rémunéré à plein temps. Par ailleurs, la collégialité de l'engagement des poursuites et l'instruction des dossiers a été préservée, ce qui n'aurait pas été le cas si un rapporteur avait été mis en place.

---

Votre commission approuve enfin la création d'un **commissaire du Gouvernement** au sein de l'ARAF. **Compte tenu de la place de l'État dans le système ferroviaire, il est en effet utile que celui-ci puisse exprimer son point de vue, comme cela est déjà le cas dans d'autres autorités publiques indépendantes (autorité de la concurrence, autorité des marchés financiers...).** Ce dispositif est en outre très encadré.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

#### *Article 5*

(articles L. 2141-1, L. 2141-2, L. 2141-3, L. 2141-5, L. 2141-6, L. 2141-7, L. 2141-8, L. 2141-9, L. 2141-10, L. 2141-11, L. 2141-12, L. 2141-13, L. 2141-14, L. 2141-15, L. 2141-16, L. 2141-18 et L. 2141-19 du code des transports)

### **SNCF Mobilités**

**Objet : cet article substitue l'établissement public national industriel et commercial SNCF Mobilités à l'actuel EPIC SNCF, en lui ôtant ses compétences de gestion d'infrastructure et en modifiant le fonctionnement de son conseil d'administration.**

#### **I. Le droit en vigueur**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est consacré à la société nationale des chemins de fer français (SNCF). Il comprend six sections, respectivement intitulées « objet et missions », « organisation administrative », « gestion financière et comptable », « gestion domaniale », « contrôle de l'État » et « ressources de la SNCF ».

#### **A. OBJET ET MISSIONS DE LA SNCF**

**L'article L. 2141-1** énumère les missions de l'EPIC SNCF. Il s'agit :

1° d'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dessertes intérieures assurés par les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs ;

2° d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ;

3° de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance ;

4° d'assurer, selon les principes du service public, certaines missions de gestion de l'infrastructure (gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, fonctionnement et entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau).

La SNCF est habilitée à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions.

Le cahier des charges de la SNCF est approuvé par décret en Conseil d'État, après avis de l'établissement public, conformément à l'**article L. 2141-2**. Ce document définit ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation des différents modes de transport que prévoit le code des transports, les conditions d'exécution du service public et son équilibre d'exploitation.

L'**article L. 2141-3** mentionne un contrat de plan passé entre l'État et la SNCF, censé détailler les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

L'**article L. 2141-4** permet à l'établissement public de créer des filiales ou de prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire à ses missions.

L'**article L. 2141-5** l'autorise à transiger et à conclure des conventions d'arbitrage.

## **B. ORGANISATION ADMINISTRATIVE**

L'**article L. 2141-6** détaille la composition du conseil d'administration de la SNCF, qui comprend :

1° des représentants de l'État ;

2° des membres choisis en raison de leur compétence, nommés par décret, dont au moins un représentant des usagers ;

3° des membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres.

En vertu de l'**article L. 2141-7**, ses statuts sont fixés par un décret en Conseil d'État, qui détermine le nombre et les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.

**L'article L. 2141-8** dispose que le président du conseil d'administration est nommé par décret parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci.

**L'article L. 2141-9** indique que les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit à la SNCF et à ses filiales. Un décret en Conseil d'État devait indiquer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales, mais aucun décret d'application n'a été pris en ce sens, la SNCF se conformant aux règles de droit commun du droit du travail.

### **C. GESTION FINANCIÈRE ET COMPTABLE**

**L'article L. 2141-10** soumet la SNCF aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales en matière de gestion financière et comptable. Il lui impose de développer une comptabilité permettant d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées par l'État et par les collectivités territoriales.

**L'article L. 2141-11** dispose que l'activité de transport de personnes de la SNCF en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

**L'article L. 2141-12** affirme que la gestion des filiales créées par la SNCF est autonome d'un point de vue financier dans le cadre des objectifs du groupe. Ces filiales ne peuvent recevoir de concours financiers de l'État.

### **D. GESTION DOMANIALE**

Cette section décrit les pouvoirs de la SNCF en matière de gestion domaniale.

#### **Les prérogatives de la SNCF en matière de gestion domaniale**

##### **Article L. 2141-13**

Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, la Société nationale des chemins de fer français exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Elle peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition.

Elle assume toutes les obligations du propriétaire.

Elle agit et défend en justice aux lieu et place de l'État.

**Article L. 2141-14**

Les biens immobiliers acquis par la Société nationale des chemins de fer français le sont au nom de l'État. Elle verse à l'État une indemnité égale à la valeur vénale des biens appartenant déjà à l'État et qui sont incorporés dans le domaine public qu'elle gère.

**Article L. 2141-15**

Les biens immobiliers utilisés par la Société nationale des chemins de fer français pour la poursuite de ses missions peuvent être repris par l'État ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

**Article L. 2141-16**

Les biens immobiliers détenus par la Société nationale des chemins de fer français qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par elle et à son profit ; dans le premier cas, l'État ou la collectivité territoriale intéressée lui verse une indemnité égale à leur valeur vénale.

**Article L. 2141-17**

Les modalités d'application de la présente section, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassement, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'État.

## **E. CONTRÔLE DE L'ÉTAT**

L'article L. 2141-18 soumet la SNCF au contrôle économique, financier et technique de l'État, dans les conditions déterminées par voie réglementaire.

## **F. RESSOURCES**

En vertu de l'article L. 2141-19, la SNCF reçoit :

- des concours financiers de l'État au titre des charges résultant des « missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie » ;
- des concours des collectivités territoriales.

Ces concours donnent lieu à des conventions conclues avec l'État ou les collectivités territoriales concernées.

## II. Les dispositions du projet de loi

### A. SUBSTITUTION DE SNCF MOBILITÉS À L'EPIC SNCF

L'établissement public national industriel et commercial (EPIC) SNCF Mobilités est substitué à l'EPIC SNCF. Dans l'ensemble du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, les mots « SNCF Mobilités » remplacent les mots « la Société nationale des chemins de fer français ».

SNCF Mobilités exercera les mêmes missions que celles assumées par l'actuelle SNCF et qui sont exposées à l'article L. 2141-1, **à l'exception de celles relatives à la gestion déléguée de l'infrastructure ferroviaire.**

L'article L. 2141-3, dont le contenu est obsolète, est modifié. Il instaure désormais un **contrat signé entre SNCF Mobilités et l'État**, d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans pour une nouvelle durée de dix ans. Ce contrat précisera les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe en termes de qualité de service et de trajectoire financière.

### B. ORGANISATION ADMINISTRATIVE

La nouvelle rédaction de l'article L. 2141-6 détaille la composition du conseil d'administration de SNCF Mobilités. Par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, ce dernier comprendra :

1° **un tiers de représentants de l'État et de personnalités choisies par lui**, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;

2° **un tiers de personnalités choisies par la SNCF** pour la représenter, nommées par décret sur proposition de son conseil de surveillance, ainsi que le président de son directoire ;

3° **un tiers de représentants des salariés**, élus dans les conditions prévues au chapitre II de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée.

La proportion des membres du conseil d'administration de chaque sexe nommés par décret en application des 1° et 2° **ne pourra être inférieure à 40 %**, comme le prévoit l'article 6-1 de la loi relative à la démocratisation du secteur public.

Les membres du conseil d'administration seront responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes, sous réserve, d'une part, des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée, qui dispose que cette responsabilité s'apprécie en tenant compte du caractère gratuit de leur mandat, d'autre part, de l'article 11 de la

---

loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, qui prévoit un régime de protection des fonctionnaires.

La nouvelle rédaction de l'article L. 2141-7 dispose que les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'État qui expose les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.

L'article L. 2141-8 énonce que le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités dirige l'établissement.

L'article L. 2141-9, qui autorisait des adaptations de certaines règles du droit du travail à la SNCF et à ses filiales, est **abrogé**. En effet, cette disposition n'apparaît pas utile, dans la mesure où aucun décret n'a jamais été pris en ce sens. Par ailleurs, le projet de loi prévoit déjà, à son article 1<sup>er</sup>, une adaptation des règles relatives au comité de groupe de la SNCF, prévue aux nouveaux articles L. 2101-4 et L. 2101-5 du code des transports.

### C. GESTION FINANCIÈRE ET COMPTABLE ET AUTRES DISPOSITIONS

L'article L. 2141-12 est complété, afin d'affirmer que la gestion des filiales créées *ou acquises* par SNCF Mobilités est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe *qu'il constitue avec elles*. Ces filiales ne peuvent recevoir des concours financiers de l'État.

Les ressources de SNCF Mobilités sont identiques à celles de l'actuelle SNCF. De la même façon, ses prérogatives en matière de gestion domaniale sont inchangées. L'EPIC reste par ailleurs soumis au contrôle de l'État.

### III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission, le dispositif contractuel entre SNCF Mobilités et l'État a été mis en cohérence avec celui prévu pour SNCF Réseau par un amendement des députés du groupe socialiste. Le suivi de ce contrat est ainsi **intégré dans le rapport annuel** de SNCF Mobilités, adressé au Parlement, à l'ARAF et au Haut Comité du ferroviaire.

Un amendement de MM. Giraud, Falorni et Krabal inclut la **compétence juridique** dans les critères de choix pour les représentants de l'État ou les personnalités choisies par lui, appelés à siéger au conseil d'administration de SNCF Mobilités. Il s'agit de s'assurer de la présence d'experts juridiques dans cette structure, compte tenu de la complexité et des enjeux.

Un autre amendement du groupe socialiste vise à accroître la transparence de l'exploitant vis-à-vis de l'autorité organisatrice. Ainsi, les informations financières et comptables dont la transmission est d'ores et déjà



---

prévue par l'article L. 2141-11, ne constituent qu'un **socle minimum** d'informations figurant dans le rapport annuel, dont un **décret en Conseil d'État** a vocation à définir le contenu détaillé<sup>1</sup>. Dès lors, l'autorité organisatrice pourra toujours réclamer davantage d'éléments dans le cadre de sa relation contractuelle avec SNCF Réseau.

Enfin, à l'initiative de MM. Giraud, Falorni et Krabal, la **décomposition par ligne** des comptes détaillés devra être **définie en accord avec l'ensemble des autorités organisatrices de transports (AOT)**. Il s'agit à la fois d'une mesure de simplification administrative, qui vise à empêcher que des états comptables excessivement différents soient réclamés à SNCF Réseau par chaque AOT, et d'une mesure d'harmonisation favorisant les études comparatives.

En séance publique, les députés ont précisé que le contrat conclu entre SNCF Mobilités et l'État détermine les **objectifs en matière de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population**, en plus de la qualité de service et de la trajectoire financière qui y figuraient déjà.

Ils ont également introduit un **représentant des consommateurs ou des usagers au conseil d'administration de SNCF Mobilités**, figurant dans le collège des personnalités choisies par l'État.

La **référence à l'application du droit commun de la responsabilité des administrateurs des sociétés anonymes a été supprimée** par souci d'égalité de traitement, puisque celle-ci ne concernait en pratique que les personnalités qualifiées, parlementaires et élus régionaux (les représentants des salariés et des fonctionnaires bénéficiant d'un régime d'exemption).

Un nouvel **article L. 2141-15-1** a été inséré dans le code des transports, afin de permettre le **transfert à l'autorité organisatrice compétente des biens immobiliers de SNCF Mobilités**. Ceux-ci continuent à être mis à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite de ses missions de service public. L'indemnité de cession doit **tenir compte des financements déjà perçus par SNCF Mobilités**, afin d'éviter que l'AOT ne paie deux fois le même bien.

Enfin, les procédures de déclassement en matière foncière ont été harmonisées entre les deux EPIC : **l'article L. 2141-16** est complété pour permettre à SNCF Mobilités de **procéder à ses propres déclassements**, comme c'est le cas pour SNCF Réseau. Ces déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités et soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la collectivité territoriale intéressée.

---

<sup>1</sup> D'un point de vue juridique, le Conseil d'État considère que les conventions TER sont assimilables à des contrats de délégation de service public (DSP). Le décret précisant le contenu du rapport annuel dû par l'entreprise ferroviaire à l'autorité organisatrice des transports concernée devrait ainsi s'inspirer du décret n° 2005-236 détaillant le contenu du rapport remis par le délégataire dans le cadre des DSP.

#### IV. La position de votre commission

Votre rapporteur s'interroge sur la portée effective de la suppression de la référence à l'application du droit commun de la responsabilité des administrateurs des sociétés anonymes. Il s'agit surtout d'un effet d'affichage qui n'empêchera en aucun cas le juge d'appliquer les différents régimes de responsabilité prévus par la loi, en fonction de la situation de l'administrateur concerné.

Votre rapporteur s'interroge également sur les effets à long terme de la simplification de la procédure de déclassement. Il ne faudrait pas qu'elle conduise à une reconversion trop rapide de biens potentiellement stratégiques ou qui pourraient servir à d'autres opérateurs ferroviaires.

Outre des précisions rédactionnelles, votre rapporteur propose que **le transport ferroviaire de marchandises figure au nombre des objectifs assignés à SNCF Mobilités** dans le cadre de son contrat décennal avec l'État par le biais d'une référence aux besoins de transport « des acteurs économiques ». En effet, le fret ferroviaire connaît une crise récurrente en France et n'est jamais évoqué dans le projet de loi.

Votre rapporteur considère également qu'**un décret simple suffit** pour définir le contenu du rapport annuel transmis par SNCF Mobilités à la région pour chaque convention TER.

Votre commission a enfin adopté, à l'initiative de Louis Nègre, un amendement prévoyant une décomposition par ligne des comptes TER **propre à chaque région**, et non définie en accord avec l'ensemble des AOT comme cela était prévu dans la version initiale du texte. **Votre rapporteur s'en est remis à la sagesse de la commission**, tout en soulignant la complexité administrative que cette disposition introduit : un référentiel commun est plus simple à gérer, comporte moins de risques d'erreurs et facilite les comparaisons, par rapport à une vingtaine de décompositions comptables différentes.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

*Article 5 bis*  
(article L. 2144-2 du code des transports)

**Compétences et prérogatives des régions**

**Objet : cet article additionnel, introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale et largement complété en séance publique, renforce le poids des régions dans le système ferroviaire : présentation comptable séparée des contrats de service TER, rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional, liberté tarifaire et transfert de la propriété du matériel roulant.**

**I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

À l'initiative de son rapporteur Gilles Savary, la commission du développement durable a introduit le présent article dans un but de transparence financière accrue : il précise, à l'article L. 2144-2 du code des transports, que les comptes des concours publics reçus par les entreprises ferroviaires « *sont établis de manière séparée pour chaque contrat donnant lieu à des concours publics* ». Concrètement, il s'agit de faire en sorte que les comptes de chaque contrat de service TER soient présentés de manière individualisée<sup>1</sup>.

Cet article a ensuite été considérablement enrichi en séance publique, afin d'y intégrer certaines revendications-phares des régions.

L'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales est complété, pour reconnaître une compétence de **chef de file de la région en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional**. Il s'agit d'une simple application de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

À l'article L. 2121-3 du code des transports, qui définit le champ d'action de la région en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, il est précisé que la région « *définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transports* » alors qu'auparavant, elle devait exercer ses compétences dans le respect des principes du système tarifaire national. En revanche, cette **liberté tarifaire** ne remet pas en cause les tarifs sociaux nationaux, qui continuent à s'appliquer.

---

<sup>1</sup> L'article L. 2144-2 prévoit que « *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.* »

Cependant, en l'état actuel du droit et malgré les progrès récents dans la transparence sur les comptes pour les contrats TER, les régions n'ont toujours pas de garanties concernant la bonne affectation de leurs concours publics aux missions de service public qu'elles ont définies.

Enfin, un nouvel article L. 2121-4-1 est inséré dans le code des transports, qui prévoit la possibilité de **transférer aux régions la propriété du matériel roulant** utilisé par SNCF Mobilités dans le cadre d'un contrat de service public. La cession s'effectue en contrepartie du versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, déduction faite des subventions versées par l'autorité organisatrice acquéreuse.

## II. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à une présentation comptable séparée des contrats de service TER, qui participe à l'amélioration de la transparence des relations entre l'opérateur et les régions. Elle permet également de s'affranchir des fluctuations fréquentes des règles de séparation comptable des contrats de service TER avec les autres activités de l'actuelle SNCF, qui compliquent leur suivi et leur contrôle.

Votre rapporteur est également favorable aux dispositions introduites par les députés en séance publique. Il **se félicite notamment de l'équilibre trouvé en matière de liberté tarifaire**, qui lie la préservation des tarifs sociaux nationaux au maintien du financement par l'État de la redevance d'accès TER.

En effet, depuis la réforme de la tarification de 2008, la redevance d'accès TER couvre la part des coûts d'entretien et d'exploitation liée aux circulations TER sur le réseau ferré national, conformément à la tarification établie annuellement par RFF sous le contrôle de l'ARAF. Elle est aujourd'hui acquittée par l'État.

### Montant total de la redevance d'accès TER acquittée par l'État en millions d'euros

2009	2010	2011	2012	2013
1 141	1 197	1 224	1 254	1 308

Source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

Dans l'hypothèse d'un transfert de la redevance d'accès pour les lignes empruntées majoritairement par les services TER, sur lesquelles les régions sont donc en mesure d'exercer **une réelle capacité de décision**, la part transférée aux régions ne concernerait qu'une portion réduite de la redevance d'accès TER totale : elle s'élèverait ainsi à **moins de 300 M€<sup>1</sup>** selon les informations communiquées à votre rapporteur.

<sup>1</sup> Comme pour tout transfert de charges aux régions en tant qu'autorités organisatrices des transports, la mise en œuvre de ce transfert ouvrirait droit à compensation intégrale de la part de

---

Ainsi, l'ouverture de discussions sur l'intégration progressive de certains tarifs sociaux nationaux dans la tarification décidée par les régions, serait potentiellement liée à un transfert de la prise en charge de la redevance d'accès TER aux régions. Cette clarification du signal économique semble néanmoins prématurée au stade actuel, il est préférable de s'en tenir à la solution adoptée par les députés, dans l'attente d'un accord ultérieur entre les régions et l'État.

Outre une précision rédactionnelle, votre rapporteur a simplement souhaité préciser que l'application de la séparation comptable des contrats TER ne vaudra **que pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015**, sa mise en œuvre pour l'exercice en cours n'étant techniquement pas possible.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

*Article 5 ter (nouveau)*

(articles L. 2333-66, L. 2333-67, L. 2333-68, L. 2333-70, L. 2333-71 et L. 2333-74 du code général des collectivités territoriales)

**Versement transport interstitiel au profit des régions**

**Objet : cet article additionnel, introduit à l'initiative de Jean-Jacques Filleul et Roland Ries, prévoit la création d'un versement transport interstitiel au profit des régions, dédié au financement de leur compétence transports.**

**I. Le dispositif proposé**

Cet article crée une part de versement transport au profit des régions, encadrée par quatre mesures. D'une part, à l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales (CGCT), il est prévu que :

- le versement transport « interstitiel » ne concerne que les **territoires situés hors périmètre de transport urbain** ;
- son taux est **plafonné à 0,55 % de la masse salariale** ;
- il **ne s'applique pas en Île-de-France et dans les régions d'outre-mer**.

D'autre part, il est précisé, à l'article L. 2333-68 du CGCT, que cette ressource est **affectée au financement des dépenses liées à l'organisation des transports régionaux**.

Des coordinations sont ensuite effectuées aux articles L. 2333-66, L. 2333-70, L. 2333-71 et L. 2333-74 du CGCT.

## II. La position de votre commission

On observe un **décalage croissant** entre les compétences confiées aux régions, qui s'enrichissent au fur et à mesure des réformes, et leurs ressources propres qui diminuent fortement depuis la réforme de la taxe professionnelle. Le débat sur le financement des régions **dépasse le cadre de ce projet de loi**, et pourra être abordé ultérieurement au cours des discussions sur la réforme territoriale. Dans l'intervalle, il convient d'**envoyer un signal fort** quant à la nécessité de financer les compétences de la région en matière de transport.

Votre rapporteur considère que la solution du versement transport interstitiel paraît **moins dommageable pour les entreprises que celle d'un versement additionnel**. En effet, les entreprises situées dans un périmètre de transport urbain (PTU) sont d'ores et déjà assujetties à un versement transport pouvant atteindre 2 % de la masse salariale, ce plafond étant, en pratique, atteint dans la plupart des grandes villes. Il s'agit donc de **ne pas peser excessivement sur leur compétitivité** *via* une augmentation du plafond, d'autant que **les entreprises voisines situées hors-PTU, n'y sont pas soumises**. Par conséquent, le versement interstitiel semble préférable, puisqu'il permet une sorte de **rééquilibrage de la charge fiscale**.

Il pose néanmoins le problème de **faire reposer le financement** des compétences régionales en matière de transport **uniquement sur les territoires périurbains et ruraux**, alors qu'ils ne sont pas nécessairement les premiers à en bénéficier. Il n'existe pas à l'heure actuelle de solution parfaite, mais le versement interstitiel constitue le meilleur compromis.

**Votre commission a adopté cet article additionnel.**

---

*Article 6*

(articles L. 1321-1, L. 1321-3, L. 1321-3-1 [nouveau], L. 1321-9 et L. 2161-1,  
L. 2161-2, L. 2162-1 et L. 2162-2 [nouveaux] du code des transports)

**Cadre social commun**

**Objet :** cet article crée un cadre social homogène, applicable à l'ensemble des salariés travaillant dans le secteur ferroviaire. Il est composé d'un décret-socle fixant les règles relatives à la durée du travail et d'une convention collective négociée par les partenaires sociaux.

**I. Le droit en vigueur**

**A. LES RÈGLES DE DROIT COMMUN**

La directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail excluait de son champ d'application les transports, les activités en mer et les activités des médecins en formation. La directive 2000/34/CE, qui la modifie, a introduit des mesures particulières pour ces trois secteurs, qui ont été reprises par la directive 2003/88/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III de la première partie du code des transports comporte certaines mesures de transposition de cette directive 2003/88/CE. Il comprend en effet **les dispositions particulières aux entreprises de transport relatives à la durée du travail, au travail de nuit et au repos des salariés.**

L'article L. 1321-1 en délimite le **champ d'application**. Il inclut les **salariés des entreprises de transport ferroviaire, routier ou fluvial et les salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.**

En sont toutefois **exclus les salariés soumis à des règles particulières, de la SNCF, de la RATP et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes.** De la même façon, les règles du code du travail relatives à la durée, la répartition et l'aménagement du travail<sup>1</sup> ne sont pas applicables à ces salariés.

L'article L. 1321-3 concerne **l'organisation du travail**. Il détermine **les conditions dans lesquelles il peut être dérogé, pour les branches entrant dans le champ d'application défini à l'article L. 1321-1, aux dispositions réglementaires** relatives :

1° à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ;

---

<sup>1</sup> Dispositions du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code du travail.

2° aux conditions de recours aux astreintes ;

3° aux modalités de récupération des heures de travail perdues ;

4° à la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;

5° à l'amplitude de la journée de travail et aux coupures.

De telles dérogations doivent être prévues par convention ou par accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement.

Les autres dispositions du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III de la première partie du code des transports établissent des règles relatives au repos quotidien (article L. 1321-4), au repos hebdomadaire (article L. 1321-5), au travail de nuit du personnel roulant ou navigant (articles L. 1321-6 à L. 1321-8), ainsi qu'aux pauses du personnel roulant ou navigant (articles L. 1321-9 et L. 1321-10).

## **B. LES RÈGLES PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX SALARIÉS DE LA SNCF**

La loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la SNCF énonce, à son article premier, que la durée maximum du travail est fixée par le secrétaire d'État aux communications (le ministre ou secrétaire d'État chargé des transports). C'est le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la SNCF qui la détermine.

À l'intérieur de cette limite, le régime du travail applicable aux différentes catégories de personnel est défini par des instructions homologuées par le secrétaire d'État aux communications, plus connues sous le terme de « règlements RH ».

### **II. Les dispositions du projet de loi**

#### **A. UNE ARCHITECTURE À DOUBLE NIVEAU : UN DÉCRET-SOCLE POUR LA DURÉE DU TRAVAIL, UNE CONVENTION COLLECTIVE POUR LES AUTRES DISPOSITIONS (IV DU PRÉSENT ARTICLE)**

Le IV du présent article complète le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, sur le système de transport ferroviaire ou guidé, par un titre VI intitulé : « relations du travail ». Il est composé de deux chapitres.



## **1. Le décret-socle**

Le **premier chapitre**, sur la « **durée du travail** », comprend deux articles.

L'article L. 2161-1 dispose qu'un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux trois EPIC du groupe public ferroviaire, aux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires, et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés par l'établissement public de sécurité ferroviaire en application de l'article L. 2221-1.

Ces règles devront **garantir un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurer la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.**

L'article L. 2161-2 rend ce décret également applicable aux salariés affectés aux activités mentionnées à l'article L. 2161-1 dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.

## **2. La convention collective**

Le **deuxième chapitre**, sur la « **négociation collective** », comporte deux articles.

L'article L. 2162-1 prévoit la **négociation d'une convention collective de branche**, applicable aux salariés des mêmes entités que celles mentionnées à l'article L. 2161-1.

L'article L. 2162-2 rend cette convention applicable aux salariés mentionnés à l'article L. 2161-2, pour les activités de transport ou de gestion et de maintenance d'infrastructures ferroviaires.

En parallèle de ces mesures, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940 est abrogé, à l'article 13 du présent projet de loi. Les modalités de négociation de la convention collective sont quant à elles définies à l'article 15.

## **B. L'ADAPTATION DU CODE DES TRANSPORTS (I, II ET III DU PRÉSENT ARTICLE)**

Le I du présent article supprime, à l'article L. 3121-1, l'exception prévue pour les salariés de la SNCF, en rendant applicables les dispositions particulières aux entreprises de transport relatives à la durée du travail, au travail de nuit et au repos des salariés, contenues dans le chapitre I<sup>er</sup> du

---

titre II du livre III de la première partie du code des transports, à l'ensemble des salariés d'entreprises ferroviaires. Ces derniers sont d'ailleurs désignés comme les « *salariés relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1 [et les] salariés mentionnés à l'article L. 2162-2* ».

**Le II du présent article exclut toutefois ces salariés de l'application de l'article L. 1321-3.**

**Le III du présent article** crée un **nouvel article L. 1321-3-1**, qui dispose que, pour ces salariés, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent déroger à celles d'une convention ou accord de branche. L'objectif poursuivi est de soumettre l'ensemble des entités entrant dans le champ de la convention collective à un régime social homogène.

### **III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

À l'initiative du rapporteur, deux amendements visant à **préciser le champ d'application des articles L. 2161-1 et L. 2162-1** ont été adoptés. Ceux-ci s'appliqueront bien aux entreprises qui sont à la fois titulaires d'un certificat, d'un agrément ou d'une attestation de sécurité et dont l'activité principale est soit le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, soit la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

Les députés ont aussi indiqué que les règles du décret-socle devront **tenir compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos.**

À l'article L. 1321-3-1, l'Assemblée nationale a indiqué que les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent **comporter des stipulations moins favorables** que celles d'une convention ou accord de branche, afin d'autoriser les dérogations lorsqu'elles sont plus favorables.

La section 6 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III de la première partie du code des transports relatif aux « **pauses du personnel roulant et navigant** » a été complétée par les députés. Elle comporte deux articles, l'article L. 1321-9 qui en définit le champ d'application, réservé au personnel roulant ou navigant, et l'article L. 1321-10, qui autorise la convention ou l'accord collectif étendu ou la convention ou l'accord d'entreprise ou d'établissement mentionné à l'article L. 3121-33 du code du travail à **prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée, au plus tard, avant la fin de la journée suivante.**

Les députés ont enfin élargi le champ d'application de cette disposition aux salariés de la branche ferroviaire travaillant en cycle continu et dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la

---

continuité et de la régularité du trafic ou dont les activités sont intermittentes, en modifiant l'article L. 1321-9. En conséquence, ils ont renommé la section « pauses ».

#### **IV. La position de votre commission**

Votre commission se félicite **de l'établissement des bases d'un cadre social commun homogène, applicable à l'ensemble des salariés de la branche ferroviaire**. Il convient en effet d'éviter toute distorsion de concurrence entre les différentes entreprises ferroviaires, et de préparer dès à présent d'éventuelles étapes supplémentaires d'ouverture à la concurrence imposées à l'échelle européenne. Le présent projet de loi tire ainsi les enseignements du passé et de l'insuffisante préparation de la libéralisation du fret, qui avait conduit à un effondrement de l'activité de Fret SNCF.

Votre commission a adopté deux amendements de clarification rédactionnelle, à l'initiative de votre rapporteur.

#### **Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

*Article 6 bis A (nouveau)*  
(article L. 2231-8-1 du code des transports)

#### **Protection des circulations ferroviaires contre les perturbations liées aux ondes émises par des tiers**

**Objet :** cet article additionnel, introduit à l'initiative de votre rapporteur, prévoit un dispositif de protection des circulations ferroviaires contre les perturbations liées aux ondes émises par les installations radioélectriques.

#### **I. Le dispositif proposé**

Un nouvel article L. 2231-8-1 est inséré au chapitre Ier (« *Mesures relatives à la conservation* ») du titre III (« *Protection du domaine public ferroviaire* ») du livre II (« *Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés* ») de la deuxième partie (« *Transport ferroviaire ou guidé* ») du code des transports.

Ce nouvel article L. 2231-8-1 dispose que « *tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique s'assure que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires, et que les prescriptions ferroviaires établies par arrêté du ministre en charge des transports sont respectées.* »

## **II. La position de votre commission**

Le bon fonctionnement des communications ferroviaires est un **élément-clé de la sécurité ferroviaire**. Ces communications permettent de contrôler en partie automatiquement la vitesse des trains sur le réseau ou de bloquer instantanément le trafic en cas d'accident : l'alerte radio a ainsi permis d'arrêter celui-ci dans l'ensemble du périmètre de la gare de Brétigny, stoppant un train qui s'apprêtait à croiser le train accidenté. L'interruption récente du tram T4, suite à la perte de son système de communication du fait d'interférences électromagnétiques, a révélé la **vulnérabilité de ces communications aux ondes émises par les tiers**.

Aussi, votre rapporteur soutient la mise en place d'une protection spécifique des circulations ferroviaires contre ces effets perturbateurs, quelle qu'en soit la cause technique : les émetteurs d'ondes, qu'ils soient ou non situés sur le domaine public ferroviaire ou dans une zone de servitude, devront prendre **toutes mesures nécessaires pour protéger passagers, collaborateurs et riverains** en respectant l'intégrité des communications ferroviaires.

Ce problème a **déjà été évoqué par le rapporteur Gilles Savary** à l'Assemblée nationale. Le ministre a indiqué qu'un **groupe de travail**, créé par l'Agence nationale des fréquences avec RFF, les opérateurs de téléphonie mobile et l'ARCEP (qui détient le pouvoir décisionnaire en la matière) et éclairé par des avis d'experts, conduit actuellement des travaux particulièrement techniques qui ne sont pas encore achevés. Il a souligné la mobilisation du Gouvernement sur cette question, et confirmé que si une disposition législative s'avérait nécessaire, celle-ci serait intégrée à la **proposition de loi relative à l'exposition aux ondes électromagnétiques**.

Toutefois, la **modification de l'ordre du jour** a finalement conduit le Sénat à examiner la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes avant le présent projet de loi portant réforme ferroviaire. Cette proposition de loi a été adoptée par le Sénat, sans qu'aucune disposition relative aux interférences sur les installations ferroviaires n'y figure. Le présent article additionnel vise à tirer les conséquences de l'absence de certitude sur le calendrier de la deuxième lecture de la proposition de loi précitée.

**Votre commission a adopté cet article additionnel.**

*Article 6 bis*  
(article L. 2221-1 du code des transports)

**Missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire**

**Objet :** cet article additionnel, introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, confie à l'établissement public de sécurité ferroviaire le soin de promouvoir les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.

**I. Le droit en vigueur**

L'article L. 2221-1 du code des transports définit les missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)<sup>1</sup>. Celui-ci « *veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par voie réglementaire. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle* ». Le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire en détaille plus explicitement le contenu.

**Article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006  
relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF**

*L'établissement a pour mission :*

*a) De délivrer, renouveler, restreindre, suspendre ou retirer les agréments de sécurité, les certificats de sécurité, les attestations de sécurité, les agréments d'organismes qualifiés, les agréments des centres de formation et, de façon générale, toutes les autorisations requises pour l'exercice d'une activité ferroviaire qui lui sont confiées par la réglementation ;*

---

<sup>1</sup> L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est l'autorité nationale de sécurité en matière ferroviaire. Il a été créé sous la forme d'un EPA (établissement public administratif) par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports, et placé sous la tutelle du ministère chargé des transports. Son siège est à Amiens. Il dispose de l'autonomie financière et de gestion nécessaire à son activité. Il est administré par un conseil d'administration, présidé par Patrick Labia, dont la moitié des membres sont des représentants de l'État, et auquel siègent deux parlementaires : Gilles Savary, député, et Charles Revet, sénateur. La direction générale de l'établissement est actuellement assurée par Denis Huneau.

Les ressources de l'EPSF représentent environ 18 millions d'euros par an. Elles sont assurées par un « droit de sécurité » représentant un pourcentage du montant des péages versés à RFF par les entreprises ferroviaires. Cette ressource est complétée par les redevances payées à l'occasion de l'instruction de certains dossiers.

b) D'assurer le suivi et le contrôle des autorisations mentionnées au a en particulier au moyen d'inspections et d'audits ;

c) D'assurer le contrôle de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité conformément aux dispositions des articles 26 à 26-6 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 susvisée ;

d) De publier tout document technique, règle de l'art et recommandation, élaboré ou non par l'établissement public, de nature à faciliter le respect, par les personnes concernées, des exigences réglementaires relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires ;

e) De répondre aux consultations du ministre chargé des transports sur toute question relative à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires et de lui faire toute proposition d'évolution de la réglementation ;

f) D'apporter son concours à des études ou des activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;

g) D'élaborer chaque année un rapport relatif à la sécurité du transport ferroviaire ;

h) De demander la modification ou le retrait des règles d'exploitation spécifiques visées à l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et d'autoriser les circulations visées à cet article ;

i) De définir les gares ou chantiers situés sur le réseau ferré national jusqu'auxquels une autorisation d'exploiter des services de transports de marchandises délivrée à une entreprise ferroviaire sur un réseau connecté peut valoir certificat de sécurité ;

j) En application des dispositions du décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 :

-de délivrer, mettre à jour, ou retirer les licences de conducteur de trains, de les renouveler et de délivrer un duplicata à la demande du titulaire ainsi que de publier les procédures associées ;

-de tenir et de mettre à jour le registre des licences de conducteur de trains ;

-d'agréer les organismes chargés de délivrer l'attestation prévue au 2° de l'article 3 du décret précité ;

-d'agréer des organismes de formation et d'évaluation des connaissances professionnelles requises pour la délivrance de l'attestation prévue au II de l'article 6 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

-d'agréer les procédures d'habilitation des personnes chargées de la formation et de l'évaluation nécessaires à l'inscription d'une ligne ou section de ligne du réseau ferré national sur une attestation dans les conditions prévues au même article.

Ces textes ont été adoptés en application de la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, l'ouverture des frontières nécessitant, pour le transport ferroviaire comme pour les autres modes de transport, une réglementation technique harmonisée.

## II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

À l'initiative de Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable et membre du conseil d'administration de l'établissement public de sécurité ferroviaire, le présent article confère à ce dernier la mission de **promouvoir les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.**

Il est précisé que cette mission s'inscrit dans un objectif d'efficacité sociale et économique **au bénéfice de l'ensemble des acteurs** du système de transport ferroviaire.

Ces dispositions sont insérées à la fin de l'article L. 2221-1 du code des transports.

## III. La position de votre commission

Cette précision met le droit en conformité avec les faits. La diffusion des bonnes pratiques est d'ores et déjà l'une des cinq missions cardinales présentées par l'EPSF sur son portail internet [www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr), où il est précisé que l'établissement « *s'est fixé comme objectif de renforcer son rôle d'animation et de diffusion des bonnes pratiques afin de permettre une appropriation du cadre normatif la plus conforme et la plus aisée possible par l'ensemble du secteur. À cet effet, l'EPSF veille à anticiper, avec le secteur, les évolutions législatives et règlementaires et s'assure de la bonne compréhension du cadre normatif par l'ensemble des acteurs (...) Ce travail d'appropriation du cadre normatif se traduit principalement par des actions d'animation et la diffusion d'informations, de guides et de documents pédagogiques, voire par un accompagnement personnalisé en fonction des besoins exprimés par les demandeurs* ».

Il s'agit d'une **précaution indispensable dans la perspective d'une éventuelle ouverture du rail**, dans la mesure où de nouveaux entrants, par construction moins expérimentés que l'opérateur historique, devront offrir des prestations d'un niveau de sécurité équivalent.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

---

*Article 6 ter A*

(articles L. 2221-11, L. 2221-12 [nouveaux] et L. 2221-6 du code des transports)

**Obligation de compte-rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire**

**Objet : cet article, introduit par l'Assemblée nationale en séance publique, impose une remontée à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) des événements mettant en cause la sécurité ferroviaire.**

**I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

À l'initiative de Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable, les députés ont créé une nouvelle section 3 intitulée « *Compte rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire* » au sein du chapitre Ier (« *Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables* ») du titre II (« *Sécurité* ») du livre II (« *Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés* ») de la deuxième partie (« *Transports ferroviaires ou guidés* ») du code des transports. Cette section comprend deux nouveaux articles L. 2221-11 et L. 2221-12.

L'article L. 2221-11 prévoit que l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) peut **sanctionner les manquements en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires**, que cette obligation soit prévue par la réglementation générale de sécurité ou par une disposition spécifique de l'autorisation délivrée par l'EPSF pour l'exercice d'une activité ferroviaire ou la mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système. Cette sanction n'est pas exclusive de la suspension ou du retrait de l'autorisation.

L'EPSF peut ainsi prononcer une sanction pécuniaire dont le montant, variable en fonction de la situation de la personne concernée et de la gravité du manquement, est **plafonné à 20 000 euros**. Cette sanction doit faire l'objet d'une décision motivée et peut être rendue publique. Elle est recouvrée comme une créance de l'État étrangère à l'impôt et au domaine, et versée à l'EPSF. L'article L. 2221-6, qui énumère les ressources de l'EPSF, est modifié en conséquence.

L'article L. 2221-12 prévoit une **protection pour l'individu qui signale un tel manquement** : aucune sanction disciplinaire ne peut lui être infligée.



## II. La position de votre commission

Votre rapporteur salue cette initiative qui **préfigure l'instauration d'une culture du compte-rendu dans le secteur ferroviaire**. La sécurité est un sujet sensible, qu'a tristement rappelé le récent accident de Brétigny-sur-Orge. Il convient de montrer à nos concitoyens que la réforme ferroviaire produira également de nombreux bénéfices en la matière, et le présent article envoie à ce titre un signal positif.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

### *Article 6 ter*

(articles L. 2241-1, L. 2241-1-1 et L. 2242-9 [nouveaux] du code des transports)

### **Libre accès aux trains des officiers et agents de police judiciaire**

**Objet :** cet article additionnel, introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, pose le principe du libre accès des forces de l'ordre aux véhicules ferroviaires pour l'exercice de leurs missions de protection de l'ordre public, et l'assortit d'une sanction pénale.

#### I. Le droit en vigueur

Le dernier alinéa de l'article 18 du code de procédure pénale dispose que « *les officiers ou agents de police judiciaire exerçant habituellement leur mission dans les véhicules affectés au transport collectif de voyageurs ou dans les lieux destinés à l'accès à ces moyens de transport sont compétents pour opérer sur l'étendue de la zone de défense de leur service d'affectation, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État* ». Cette base légale permet d'ores et déjà aux forces de l'ordre d'exercer leur mission à bord des trains.

Cependant, cette compétence juridique ne vaut autorisation permanente de monter à bord que par extension. Aucune peine n'est d'ailleurs prévue au cas où cet accès serait refusé. Or les services de police rencontrent parfois des difficultés pour monter à bord des trains. Il a même pu se produire que des contrôleurs zélés exigent de leur part le paiement d'un billet de transport.

---

## II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

À l'initiative de son rapporteur Gilles Savary, la commission du développement durable a explicitement précisé, dans un nouvel article L. 2241-1-1 inséré dans le code des transports, que « *les officiers et agents de police judiciaire expressément chargés de veiller à la sûreté du transport ferroviaire ou guidé montent librement et gratuitement à bord des véhicules ferroviaires sur le territoire français* ». Il ne s'agit en aucun cas d'instaurer une liberté de circulation à bord des trains au bénéfice des policiers et gendarmes, qui pourraient en user ensuite à titre privé, mais bien de **lier cette prérogative à l'accomplissement de leur mission** au service des passagers, des personnels et de l'entreprise ferroviaire elle-même.

Pour assurer l'effectivité de cette disposition, qui constitue pour l'essentiel un rappel du droit existant, sa violation est **assortie d'une véritable sanction pénale**. Un nouvel article L. 2242-9 est ainsi ajouté dans le code des transports, qui prévoit que le refus d'accès à bord d'un train opposé à des officiers et agents de police judiciaire sera **constitutif du délit de rébellion** : les peines prévues sont d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende pour l'auteur, et de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende pour son donneur d'ordre.

En séance publique, les députés ont **supprimé la mention de l'accès gratuit** à bord des trains pour les policiers et militaires en mission, renvoyant par conséquent la définition des modalités d'accès à une convention entre la SNCF et les ministères concernés.

Ils ont également complété l'article L. 2241-1 du code des transports, afin d'**habiliter les agents de la surveillance générale (SUGE) de la SNCF à établir des procès-verbaux** pour constater les infractions aux dispositions relatives à la sécurité ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé. L'objectif est de consolider les compétences de la SUGE dans la perspective dans la perspective d'interventions sur toutes les entreprises ferroviaires. Comme l'a résumé Gilles Savary, il s'agit « *d'éviter que chaque compagnie ferroviaire crée ses propres cow-boys du rail. Fort de trois mille personnes, le service de la sûreté exerce des missions très particulières et opère désormais sur le réseau avec une grande expérience. Nous pensons donc qu'il doit être mis à disposition de toutes les entreprises ferroviaires existantes, et ce sans discrimination aucune.* »

## III. La position de votre commission

Ces mesures de bon sens visent à adapter le cadre législatif des méthodes policières à la présence d'opérateurs privés, parfois étrangers, qui pourraient s'opposer à l'activité des forces de l'ordre à bord de leurs trains. Ces difficultés sont mécaniquement amenées à s'accroître, notamment si l'on

---

considère que de plus en plus de trains internationaux circulent sur nos voies.

Il s'agit par conséquent d'affirmer clairement, dans le code des transports, que les forces de l'ordre accèdent quand elles le souhaitent à bord des véhicules ferroviaires, dès lors qu'elles sont chargées d'une mission de protection de l'ordre public dûment justifiée.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

*Article 6 quater*  
(article L. 2241-9 du code des transports)

**Obligation de faire état dans les meilleurs délais des actes de délinquance constatés à bord des trains**

**Objet : cet article additionnel, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, impose aux entreprises ferroviaires de faire état dans les meilleurs délais des actes de délinquance que leurs agents seraient amenés à constater.**

**I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**

À l'initiative de Gilles Savary, rapporteur de la commission du développement durable, les députés ont inséré un nouvel article L. 2241-9 au chapitre Ier (« *Recherche, constatation et poursuite des infractions* ») du titre IV (« *Police du transport ferroviaire ou guidé* ») du livre II (« *Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés* ») de la deuxième partie (« *Transports ferroviaires ou guidés* ») du code des transports.

Cet article dispose que les événements graves, relatifs à des faits de délinquance ou à des troubles graves à l'ordre public survenus à bord de leurs trains, sont portés par les entreprises ferroviaires à la connaissance des services du ministère de l'intérieur en charge de la sécurisation des réseaux de transport ferroviaire **dans les meilleurs délais.**

**II. La position de votre commission**

Votre rapporteur approuve cette mesure, qui répond à **une demande répétée des forces de l'ordre.** En effet, la réactivité des services de sécurité est cruciale en milieu ferroviaire : disposer de la bonne information permet

d'agir rapidement et efficacement, tandis que tout retard d'intervention peut potentiellement mettre en danger des passagers et des personnels.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

*Article 7*

(articles L. 2251-1, L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 [nouveaux], L. 2251-2, L. 2251-3, L. 2251-4, L. 2251-5 du code des transports)

**Aménagements dans le domaine de la sûreté**

**Objet : cet article rattache la surveillance générale (SUGE) de la SNCF à l'EPIC de tête et en précise les modalités d'intervention.**

**I. Le droit en vigueur**

La sûreté relève des prérogatives de l'État et des forces de l'ordre. Toutefois, les caractéristiques des emprises ferroviaires, les spécificités de l'exploitation ferroviaire et les compétences développées par le service de sécurité interne de la SNCF ont placé ce dernier au cœur du dispositif de sûreté sur les rails, en collaboration avec la police nationale et la gendarmerie. Ainsi, le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports aborde les « *services internes de sécurité de la société nationale des chemins de fer français et de la régie autonome des transports parisiens* ».

**L'article L. 2251-1** dispose que la SNCF et la RATP sont autorisées à disposer d'un service interne de sécurité, chargé, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par ces établissements publics et dans leurs véhicules de transport public de personnes.

### La Surveillance générale (SUGE)

La SUGE est le service interne de sécurité de la SNCF. Elle a été créée dès 1939, à la suite de la nationalisation des entreprises ferroviaires privées faillies et de leur regroupement au sein de la SNCF.

Elle a absorbé ainsi l'ensemble des services chargés de la découverte et de la répression des vols au sein des anciennes compagnies. Après la Seconde Guerre mondiale, elle est chargée de la répression des actes dommageables au patrimoine de la compagnie. Elle s'est progressivement réorientée vers la lutte contre les atteintes aux voyageurs et aux personnels, vers la sécurisation des trains et des gares.

Employant 2850 agents en 2013, dont 60% sont affectés en Ile-de-France, la SUGE n'est pas composée de forces de l'ordre à proprement parler, mais de cheminots sous statut SNCF, intervenant sous uniforme, assermentés, agréés au relevé d'identité (avec une compétence nationale) et détenteurs d'une autorisation de port d'arme de 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> catégories.

La loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, a consacré son existence afin de légitimer une action devenue délicate du point de vue des droits fondamentaux des individus : cette évolution est depuis devenue l'article L. 2251-1 du code des transports.

L'article L. 2251-1 soumet les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de **surveillance**, désormais codifiées aux articles L. 612-2 et L. 612-4 du code de la sécurité intérieure.

**L'article L. 2251-5** soumet ces services internes de sécurité aux dispositions des articles 15 et 16 de la loi du 12 juillet 1983, respectivement codifiés aux articles L. 617-15 et L. 617-16 du code de sécurité intérieure.

## **II. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article remplace, dans le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports sur les « services internes de sécurité », les termes « Société nationale des chemins de fer français » par le sigle « SNCF »<sup>1</sup>, **correspondant à l'EPIC de tête** : ce rattachement est cohérent avec l'article L. 2102-1 créé par l'article premier du projet de loi, qui confie à l'EPIC de tête « *des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de celui-ci, notamment en matière de gestion de crises et de préservation de la sécurité du réseau, de la sûreté des personnes et des biens* ».

Deux nouveaux articles sont également créés pour distinguer les modalités d'intervention des services de sécurité de la SNCF et de la RATP<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Aux 1° et 2° du présent article.

<sup>2</sup> Au 6° du présent article.

L'article L. 2251-1-1 indique que le service interne de sécurité de la SNCF peut réaliser cette mission **au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires** utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé qui n'est pas explicitement défini. Le service de sécurité de la SNCF pourra donc être amené à travailler au profit de ses concurrents sans que des règles strictes soient préalablement édictées par la loi.

Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

L'article L. 2251-1-2 reprend, à droit constant, la mission exercée par le service interne de sécurité de la RATP, qui n'a pour le moment pas la nécessité d'élargir son périmètre de contrôle.

En conséquence de l'introduction de ces dispositions spécifiques, la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2251-1, qui fixe actuellement le périmètre d'intervention des services de sécurité de la SNCF et de la RATP de façon générale, est supprimée<sup>1</sup>.

Enfin, le présent article procède à des coordinations et remplace, aux articles L. 2251-1 et L. 2251-5, les références à la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance, devenues obsolètes, par celles du code de sécurité intérieure qui leur correspondent<sup>2</sup>.

### III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

Outre deux amendements de cohérence rédactionnelle, la commission du développement durable, à l'initiative de son rapporteur Gilles Savary, a précisé par deux amendements les conditions dans lesquelles la SUGE assure ses missions **au bénéfice de l'ensemble des opérateurs** présents sur le réseau ferroviaire français.

Le premier amendement suggère que le service interne de sécurité de la SNCF soit mobilisé **systématiquement** (et non de manière optionnelle), y compris par les entreprises concurrentes, dès lors que les tarifs associés à ces prestations sont transparents, non discriminatoires et contrôlés par l'ARAF.

Le second amendement prévoit en conséquence de **soumettre la tarification des interventions de la SUGE à l'avis conforme de l'ARAF**, dans le cadre d'un document de référence publié chaque année par la SNCF. Il s'agit d'assurer à l'ensemble des opérateurs que l'intervention de la SUGE

---

<sup>1</sup> Au 3° du présent article.

<sup>2</sup> Aux 4° et 5° du présent article.

---

s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination.

En séance publique, les députés ont adopté une formulation excluant explicitement la **définition des prestations de sûreté** contenues dans le document de référence du champ de l'avis conforme de l'ARAF : il s'agit bien de limiter celui-ci à la seule tarification de ces prestations. Un renvoi à un décret en Conseil d'État a également été introduit à la fin de l'article L. 2251-1-1, afin d'en préciser les conditions d'application.

#### IV. La position de votre commission

La sûreté du transport ferroviaire français constitue un enjeu fondamental et repose sur une parfaite coopération entre l'ensemble des forces spécialisées disponibles.

Le système français de lutte contre l'insécurité sur le rail est d'ores et déjà complexe : il combine l'intervention d'unités territoriales de la gendarmerie nationale et de la direction centrale de la sécurité publique de la police nationale (représentant respectivement 300 militaires et 350 policiers), la brigade des réseaux franciliens (BRF) dépendant de la sous-direction régionale de police des transports (1 200 agents), les polices municipales qui contribuent en fonction de leurs moyens et de l'engagement des élus locaux, le service national de la police ferroviaire (SNPF) créé le 27 juin 2006 au sein de la direction centrale de la police aux frontières et la SUGE. L'ensemble de ce dispositif a cependant largement **fait la preuve de son efficacité** puisque les chiffres de la délinquance ferroviaire connaissent une baisse continue depuis plusieurs années<sup>1</sup>.

La mise à disposition de la SUGE aux entreprises concurrentes repose sur une **logique d'économies d'échelle**. Il serait en effet inopérant que chaque opérateur se dote de ses propres ressources de sécurité interne, même si ceux-ci demeurent libres d'opter pour les formes de sécurisation qui leur conviennent en fonction de leur activité. Les coûts directs et indirects (notamment en matière de coordination) ne manqueraient pas d'affecter les prix des prestations de transport. **Sous réserve de n'entraîner aucune forme de discrimination tarifaire ou non tarifaire**, l'intervention de la SUGE au bénéfice de l'ensemble des opérateurs du réseau paraît donc être une **solution efficace, efficiente et de bon sens**.

Votre rapporteur n'a proposé que deux amendements d'ordre rédactionnel.

#### Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

---

<sup>1</sup> Pour rappel, 45 % des actes de délinquance dans les transports en commun sont recensés sur le secteur ferroviaire (contre 33 % pour les rames de métro et un peu moins d'un quart dans les transports de surface) et ce ne sont pas moins de 14 000 trains qu'il faut sécuriser.

*Article 8*

(articles L. 1241-2, L. 1241-4, L. 1241-18, L. 2121-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7, L. 2142-3, L. 2221-6, L. 2221-7, L. 2231-6, L. 2232-1, L. 5351-4 du code des transports)

**Coordination**

**Objet : cet article procède à plusieurs mesures de coordination rendues nécessaires par la création du groupe public ferroviaire.**

**I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article remplace les termes de « Réseau ferré de France » par ceux de « SNCF Réseau », et ceux de « la Société nationale des chemins de fer français » par « SNCF Mobilités » dans les articles du code qui le nécessitent.

À l'article L. 2221-7, la possibilité donnée à l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de recruter des agents de la SNCF est maintenue et ouverte à l'ensemble des agents du groupe public ferroviaire.

**II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Cet article n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

**III. La position de votre commission**

Votre commission a adopté, à l'initiative de votre rapporteur, un amendement rédactionnel.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**



---

## TITRE II

### DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE

#### *Article 9*

##### **Date de création de la SNCF**

**Objet :** cet article précise les dates de création de l'EPIC SNCF et de la substitution de SNCF Réseau à RFF et de SNCF Mobilités à l'actuelle SNCF.

##### **I. Les dispositions du projet de loi**

L'EPIC « de tête » SNCF est créé à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2014.

RFF prend la dénomination de SNCF Réseau, et la SNCF celle de SNCF Mobilités du seul fait de la loi.

##### **II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

L'Assemblée nationale a adopté une précision d'ordre rédactionnel.

##### **III. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

#### *Article 9 bis*

(tableau annexé à la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution)

##### **Contrôle parlementaire de la nomination des dirigeants de la SNCF**

**Objet :** cet article additionnel, introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale en coordination avec le dépôt d'une proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, adapte le contrôle parlementaire en matière de nominations à la modification de l'architecture du groupe.

## I. Le droit en vigueur

Depuis la révision constitutionnelle du 23 juillet 2008, l'article 13 de la Constitution, dans son cinquième alinéa, dispose qu' « *une loi organique détermine les emplois ou fonctions [...] pour lesquels, en raison de leur importance pour la garantie des droits et libertés ou la vie économique et sociale de la Nation, le pouvoir de nomination du Président de la République s'exerce après avis public de la commission permanente compétente de chaque assemblée. Le Président de la République ne peut procéder à une nomination lorsque l'addition des votes négatifs dans chaque commission représente au moins trois cinquièmes des suffrages exprimés au sein des deux commissions. La loi détermine les commissions permanentes compétentes selon les emplois ou fonctions concernés* ».

Deux lois ont été adoptées en application de ces dispositions :

- la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 qui **détermine la liste des emplois et fonctions** pour lesquels le pouvoir de nomination du Président de la République s'exerce sous le contrôle des commissions parlementaires ; les présidents des conseils d'administration de RFF et de la SNCF y figurent dans le tableau annexé (44<sup>ème</sup> et 45<sup>ème</sup> lignes) ;

- la loi ordinaire n° 2010-838 du 23 juillet 2010 qui désigne, pour chacun de ces emplois, la **commission parlementaire compétente** : il s'agit, pour les présidents des conseils d'administration de RFF et de la SNCF, de la commission compétente en matière de transport, autrement dit de la commission du développement durable de chacune des deux assemblées.

Le présent projet de loi modifiant l'architecture du système ferroviaire, il est nécessaire d'ajuster en conséquence les deux lois précitées. La création de l'EPIC de tête SNCF, destiné à chapeauter SNCF Mobilités et SNCF Réseau, entraîne un renouvellement des instances dirigeantes du groupe, constituées d'un directoire et d'un conseil de surveillance.

Pour garantir une **responsabilité conjointe et solidaire** des dirigeants de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi prévoit, au sein d'un nouvel article L. 2102-6 inséré dans le code des transports, un mécanisme original de fléchage aux termes duquel :

- « *la nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration* » ;

- « *la nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration* ».

Ces deux dirigeants sont désignés par décret. S'y ajoute le président du conseil de surveillance, « *nommé par décret parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci* », garant de la bonne marche de l'entreprise et endossant le **rôle d'arbitre** en cas de désaccord.

---

## II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

Le rapporteur de la commission du développement durable a déposé, avec le président de la commission du développement durable et le président de la commission des lois, une **proposition de loi organique actualisant la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010** relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution.

Elle a pour objet de remplacer les 44<sup>ème</sup> et 45<sup>ème</sup> lignes du tableau annexé par une ligne unique concernant l'EPIC de tête SNCF, pour lequel le président du conseil de surveillance, le président du directoire et le vice-président du directoire seront soumis à la procédure de nomination de l'article 13 de la Constitution.

En conséquence, le présent article **effectue les coordinations nécessaires dans la loi ordinaire n° 2010-838 du 23 juillet 2010**. Il remplace, dans le tableau annexé, les références aux présidents des conseils d'administration de RFF et de la SNCF par des références au président et au vice-président du nouveau directoire de la SNCF. En effet, dans la mesure où la présidence du conseil d'administration n'est, pour SNCF Réseau comme pour SNCF Mobilités, que la conséquence automatique de la nomination au directoire, c'est sur cette dernière que doit désormais porter l'avis public des commissions parlementaires.

Une ligne supplémentaire est également insérée dans le tableau, qui ajoute le président du conseil de surveillance de la SNCF au nombre des nominations examinées par les commissions parlementaires compétentes en matière de transports.

## III. La position de votre commission

La modification de l'architecture du système ferroviaire impose de revoir les conditions dans lesquelles ses dirigeants se soumettent au contrôle des commissions parlementaires.

Les nouveaux postes-clés sont désormais ceux de président du conseil de surveillance, de président et vice-président du directoire. Les adaptations proposées découlent logiquement de la nouvelle gouvernance définie par le projet de loi, l'essentiel étant que l'effectivité des pouvoirs de contrôle du Parlement soit, en la matière, préservée.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

---

*Article 10*

**Transfert à SNCF Réseau des biens, droits et obligations attachés aux missions de gestion de l'infrastructure**

**Objet :** cet article transfère à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations de SNCF Mobilités relatifs aux missions de gestion de l'infrastructure.

**I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article transfère de plein droit l'ensemble des biens, droits et obligations **attachés aux missions de gestion de l'infrastructure** de SNCF Mobilités à SNCF Réseau. Le périmètre des biens, droits et obligations transférés doit être approuvé par décision de l'autorité compétente.

Sur le plan juridique, ce transfert a les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Il n'a **aucune incidence sur ces biens, droits et obligations** et n'entraîne, pour les contrats et les conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées, ni modification, ni résiliation, ni remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés seront ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure, au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.

Sur le plan financier, l'opération est réalisée sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, dans des conditions n'entraînant **pas d'impact négatif sur les capitaux propres** des deux établissements. Elle ne donne lieu à **aucune indemnisation ni aucune taxation**.

**II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale**

Outre deux modifications rédactionnelles, le rapporteur de la commission du développement durable, Gilles Savary, s'est surtout interrogé sur le **devenir des gares de voyageurs**. Il estime que le modèle actuel, dans lequel la gestion des gares est filialisée au sein de l'entité Gares & Connexions de la SNCF, est appelé à évoluer.

Le rapporteur reconnaît cependant qu'il s'agit d'une **question éminemment technique et complexe**. Les gares françaises ne constituent pas un ensemble homogène. La gestion d'une gare de catégorie A, qui accueille des TGV et dégage des revenus commerciaux, diffère largement de celle d'une gare de catégorie C, ayant surtout une vocation d'aménagement du territoire dans des points isolés à faible trafic. Il est ainsi essentiel d'étudier le sujet des gares dans sa globalité, de leur gouvernance à leur régime de

propriété, en passant par le statut du personnel, le modèle économique, ou encore les modalités opérationnelles d'accès pour les entreprises ferroviaires et les voyageurs.

Pour cette raison, la commission du développement durable a adopté un amendement présenté par son rapporteur, sollicitant, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi, la **remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement** relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un **transfert de celles-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports**.

En séance publique, les députés ont apporté plusieurs précisions techniques visant à sécuriser les modalités de transfert. Il a ainsi été précisé que les biens transférés à SNCF Réseau sont ceux appartenant à SNCF Mobilités et ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, car **SNCF Mobilités n'en est généralement que l'affectataire**. La date du 1<sup>er</sup> janvier 2015 a été explicitement retenue pour l'effectivité du transfert. Les **protocoles en vigueur** entre SNCF Mobilités et la direction de l'infrastructure ou la direction de la circulation ferroviaire ont également été sécurisés : ils acquièrent **valeur contractuelle** pendant une durée maximale de trois ans.

En ce qui concerne les aspects financiers, **les références comptables ont été davantage détaillées** : il s'agit des comptes dissociés de SNCF Infra pour l'activité correspondante, des comptes consolidés de SNCF Mobilités pour les engagements sociaux, et des comptes individuels de SNCF Mobilités pour les autres biens, droits et obligations. L'équilibre du transfert est apprécié au regard des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert.

Les députés ont également confirmé que les opérations de transfert sont **exemptées de tout versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État**, à l'instar de ce qui avait déjà été prévu à l'époque par l'article 8 de 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.

Enfin, il a été précisé que la valeur locative des immobilisations industrielles transférées à SNCF Réseau correspond à la valeur brute des biens apportés (au 31 décembre 2014), afin de **ne pas créer de distorsion fiscale** (ni imposition supplémentaire du système ferroviaire, ni minoration des bases imposables à la fiscalité locale).

### **III. La position de votre commission**

Cet article constitue la **traduction opérationnelle de la réunification de l'infrastructure** sous l'autorité de l'opérateur unique SNCF Réseau. Les modalités de transfert, calculées à partir des bases comptables les plus récentes, sont volontairement simples et neutres.

Votre rapporteur comprend les interrogations soulevées par la gestion des gares. Il considère cependant qu'il n'est pas opportun aujourd'hui de les transférer au gestionnaire d'infrastructure. Les métiers d'une gare sont essentiellement des métiers d'accueil et de marketing, tournés vers l'utilisateur. Le risque est de détourner SNCF Réseau de sa mission première. **La clause de revoyure constitue donc une bonne solution de compromis**, préparant d'ores et déjà le terrain pour une future réforme.

Votre rapporteur a proposé deux amendements d'ordre essentiellement technique, le premier renvoyant le transfert des dommages constatés à une renégociation des polices d'assurance plutôt que de l'inscrire dans la loi, le second précisant explicitement que le transfert de propriété a les effets juridiques d'une transmission universelle de patrimoine, afin de pouvoir traiter à la fois les actifs et les passifs concernés par la constitution du gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU).

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

#### *Article 11*

### **Transfert à la SNCF des biens, droits et obligations liés à ses missions**

**Objet : cet article transfère à l'EPIC de tête SNCF l'ensemble des biens, droits et obligations de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau relatifs à ses missions.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article transfère de plein droit, de SNCF Mobilités et SNCF Réseau à l'EPIC de tête SNCF, l'ensemble des biens, droits et obligations attachés à ses nouvelles missions, telles que définies à l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi (art. L. 2102-1 nouveau du code des transports).

Les modalités juridiques et financières de ce transfert sont rigoureusement identiques à celles définies à l'article 10.

## **II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale**

La commission du développement durable n'a apporté que deux précisions d'ordre rédactionnel au présent article.

En séance publique, les députés ont apporté des **modifications analogues à celles adoptés à l'article 10**, précisant les modalités juridiques et financières des opérations de transfert.

Ils ont également explicitement mentionné le fait que **l'ensemble du groupe public ferroviaire participe à la mobilisation du foncier public**, en référence à la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social : il s'agit de faire en sorte que la réorganisation permette une meilleure stratégie patrimoniale et l'accélération de la contribution du futur groupe à l'effort national en faveur du logement.

## **III. La position de votre commission**

Cet article tire simplement les conséquences de la nouvelle répartition des rôles au sein du groupe intégré. Il s'agit d'attribuer à l'EPIC de tête des moyens en adéquation avec ses missions.

Comme précédemment à l'article 10, votre rapporteur a proposé deux amendements d'ordre essentiellement technique, le premier renvoyant le transfert des dommages constatés à une renégociation des polices d'assurance plutôt que de l'inscrire dans la loi, le second précisant explicitement que le transfert de propriété a les effets juridiques d'une transmission universelle de patrimoine, afin de pouvoir traiter à la fois les actifs et les passifs concernés par la constitution de l'EPIC de tête.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 11 bis*

#### **Transfert à SNCF Réseau de terminaux de marchandises et de certaines installations de services**

**Objet : cet article additionnel, introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, transfère à SNCF Réseau des terminaux de marchandises appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités ainsi que certaines installations de services autres que les gares de voyageurs.**

## I. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

À l'initiative de son rapporteur, Gilles Savary, la commission du développement durable de l'Assemblée nationale a adopté le présent article qui prévoit le transfert en pleine propriété à SNCF Réseau des **terminaux de marchandises** appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités. Les terminaux concernés sont ceux inscrits à l'offre de référence pour le service horaire 2015<sup>1</sup>.

Ce transfert sera effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il est prévu que SNCF Réseau se substitue à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels. Un dégageant de responsabilité est cependant prévu pour des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ainsi que pour des impôts ou des taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.

Le présent article prévoit également le transfert en pleine propriété à SNCF Réseau de **certaines installations de services** autres que les gares de voyageurs. Le périmètre de ce transfert doit être déterminé par un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités, sur la base des installations de services inscrites à l'offre de référence 2015. Cet accord est soumis à l'avis de l'ARAF.

À défaut d'accord au 31 décembre 2015, l'ensemble des installations de service, autres que les gares de voyageurs, inscrites à l'offre de référence 2015, sera automatiquement transféré à SNCF Réseau par un arrêté interministériel (ministères en charge des transports, des domaines et du budget) pris après avis conforme de l'ARAF.

Les modalités financières de ces opérations de transfert sont identiques à celles définies à l'article 10. Ainsi, l'opération est réalisée sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, dans des conditions n'entraînant **pas d'impact négatif sur les capitaux propres** des deux établissements. Elle ne donne lieu à **aucune indemnisation ni aucune taxation**.

En séance publique, les députés ont **exclu les centres d'entretien** du périmètre des installations de service transférées à SNCF Réseau.

---

<sup>1</sup> L'offre de référence a pour objet de définir la nature et les conditions de fournitures des prestations délivrées par la SNCF aux entreprises ferroviaires, relativement aux dispositions du code des transports et des décrets n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national et n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Ce document est publié annuellement par la SNCF : l'offre de référence 2015 concerne la période du 14 décembre 2014 au 12 décembre 2015.



## II. La position de votre commission

Vote rapporteur estime que le transfert des terminaux de marchandises et des installations de services du réseau ferroviaire à SNCF Réseau est **cohérent avec l'esprit de l'ensemble du projet de loi**, qui vise à confier à un opérateur unique la gestion de l'ensemble des infrastructures. Cette solution participe à la simplification et à une plus grande efficacité de fonctionnement du système ferroviaire français.

Votre rapporteur a cependant suggéré une **modification des conditions de transfert des terminaux de marchandises**. En effet, l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 contient nettement moins de terminaux de marchandises que celle pour le service horaire 2013 : on est ainsi passé de **399 cours fret pour 2013 à 171 cours fret pour 2015**.

La SNCF explique cet écart par la prise en compte des dispositions du décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire. Ce dernier aurait conduit à exclure du périmètre les cours substituables au regard de la liste des cours de RFF et les sites inactifs depuis au moins trois ans ou sans activité ferroviaire.

Par souci de transparence, votre rapporteur préfère néanmoins un dispositif intermédiaire, c'est-à-dire de transférer comme prévu l'ensemble des cours de marchandises figurant à l'offre de référence 2015, mais de laisser ensuite SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'entendre pour les autres cours fret, sachant qu'**en cas de désaccord**, l'arrêté interministériel constatera un **transfert automatique sur la base de l'offre de référence 2013**.

Cette solution de compromis permet ainsi la mise en place d'une **négociation sous le contrôle de l'ARAF**, quitte à ce que SNCF Réseau mette ensuite lui-même en œuvre les dispositions du décret n°2012-70 du 20 janvier 2012.

Puis, comme aux articles 10 et 11, votre rapporteur a proposé un amendement renvoyant le transfert des dommages constatés à une renégociation des polices d'assurance plutôt que de l'inscrire dans la loi.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

## Article 12

### **Poursuite des contrats de travail des agents de la SNCF et de RFF**

**Objet : cet article pose le principe de la poursuite des contrats de travail des agents de la SNCF et de RFF, avec leur nouvel employeur, qu'il s'agisse de la SNCF, de SNCF Mobilités ou de SNCF Réseau.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article dispose que l'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires et ne met pas en cause les stipulations conventionnelles et contractuelles régissant les situations des personnels issus de la SNCF, de ses filiales ou de RFF.

Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la SNCF et de RFF et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées respectivement à SNCF Mobilités, SNCF Réseau et à la SNCF, subsisteront entre ces établissements publics et ces salariés.

#### **II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Les députés ont étendu l'application du présent article aux filiales de RFF, comme cela était déjà prévu pour les filiales de l'actuelle SNCF.

**Ils ont par ailleurs rendu possible la remise en cause des stipulations conventionnelles et contractuelles applicables aux personnels, dans le but de favoriser la négociation d'accords communs à tous les agents du groupe, dans les conditions suivantes.**

Sauf stipulation conventionnelle contraire, et pour une durée ne pouvant dépasser dix-huit mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire :

1° les personnels de la SNCF et de SNCF Réseau issus de RFF ou de l'actuelle SNCF continueront de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;

2° les personnels embauchés à la SNCF ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèveront des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la SNCF.

À l'issue de cette période de dix-huit mois, et sauf stipulations contraires d'un accord du groupe public ferroviaire, les stipulations conventionnelles qui étaient applicables aux salariés de la SNCF seront

---

applicables à tous les salariés du groupe public ferroviaire. Les salariés issus de RFF conserveront les avantages individuels qu'ils ont acquis, en application des conventions ou accords applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.

L'Assemblée nationale a enfin **ouvert aux salariés de RFF qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement la possibilité d'opter pour le statut**, dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

### **III. La position de votre commission**

Votre commission est satisfaite des apports de l'Assemblée nationale visant à permettre la négociation d'accords communs à tous les salariés du groupe public ferroviaire, ainsi que de l'ouverture d'un droit d'option pour les salariés de RFF qui respectaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement.

Elle a adopté un amendement rédactionnel, à l'initiative de votre rapporteur.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 13*

#### **Abrogation de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940**

**Objet : cet article abroge l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la société nationale des chemins de fer français.**

#### **I. Le droit en vigueur**

Comme cela a été exposé dans le commentaire de l'article 6, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la SNCF énonce que la durée maximum du travail est fixée par le secrétaire d'État aux communications (le ministre ou secrétaire d'État aux transports) et qu'à l'intérieur de cette limite, le régime du travail applicable aux différentes catégories de personnel est défini par des instructions homologuées par le secrétaire d'État aux communications.

## **II. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article abroge cette disposition, dans la mesure où l'article 6 du projet de loi instaure un cadre social commun à l'ensemble des salariés travaillant dans le secteur ferroviaire.

## **III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Cet article n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

## **IV. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

### *Article 14*

#### **Régime transitoire en matière de durée du travail**

**Objet : cet article prévoit le maintien du régime de durée de travail des agents du groupe public ferroviaire jusqu'à l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire, ou, au plus tard, le 1<sup>er</sup> juillet 2016.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article dispose qu'à titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Comme l'énonce l'exposé des motifs du présent projet de loi, il s'agit d'assurer, le temps que les partenaires sociaux négocient la convention collective de la branche ferroviaire et, le cas échéant, les accords d'entreprise, un encadrement de la durée du travail au sein du groupe public ferroviaire.

#### **II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

**L'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 2015 a été repoussée au 1<sup>er</sup> juillet 2016, afin de laisser aux partenaires sociaux davantage de temps pour négocier la convention collective.**

---

Durant cette période transitoire, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire pourront négocier avec leur employeur un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

### **III. La position de votre commission**

Votre commission approuve le report d'un an de l'échéance fixée pour l'aboutissement de la négociation sur la convention collective, laissant aux partenaires sociaux davantage de temps pour conduire cette négociation. Elle est aussi favorable à la possibilité offerte aux organisations syndicales du groupe public ferroviaire de négocier un accord collectif relatif à la durée du travail au sein du groupe, durant cette période transitoire.

À l'initiative de votre rapporteur, elle adopté un amendement de clarification rédactionnelle.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

## *Article 15*

### **Négociation de la convention collective**

**Objet : cet article détermine les modalités de négociation de la convention collective applicable à la branche ferroviaire.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

La convention collective prévue à l'article 6 du présent projet de loi sera négociée et conclue dans le cadre d'une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives de l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application de l'article L. 2162-1 du code des transports.

Pour l'application de cet article et de l'article L. 2232-6 du code du travail qui énumère les conditions de validité d'une convention de branche, **la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail, en retenant les résultats des dernières élections survenues dans ces entreprises.**

**La représentativité syndicale au niveau de la branche professionnelle (article L. 2122-5 du code du travail)**

Dans les branches professionnelles, sont représentatives les organisations syndicales qui :

1° satisfont aux critères de l'article L. 2121-1 (à savoir, le respect des valeurs républicaines, l'indépendance, la transparence financière, une ancienneté minimale de deux ans dans le champ professionnel et géographique couvrant le niveau de négociation, l'audience établie selon les niveaux de négociation conformément aux articles L. 2122-1, L. 2122-5, L. 2122-6 et L. 2122-9, l'influence, prioritairement caractérisée par l'activité et l'expérience, les effectifs d'adhérents et les cotisations) ;

2° disposent d'une implantation territoriale équilibrée au sein de la branche ;

3° ont recueilli au moins 8 % des suffrages exprimés résultant de l'addition au niveau de la branche, d'une part, des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires aux comités d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel, quel que soit le nombre de votants, et, d'autre part, des suffrages exprimés au scrutin concernant les entreprises de moins de onze salariés dans les conditions prévues aux articles L. 2122-10-1 et suivants. La mesure de l'audience s'effectue tous les quatre ans.

**Les conditions de validité d'une convention de branche ou d'un accord professionnel (article L. 2232-6 du code du travail)**

La validité d'une convention de branche ou d'un accord professionnel est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 ou, le cas échéant aux élections visées à l'article L. 2122-6, au moins 30 % des suffrages exprimés en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés en faveur des mêmes organisations à ces mêmes élections, quel que soit le nombre de votants.

**II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

L'Assemblée nationale a adopté une précision d'ordre rédactionnel.

**III. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

---

*Article 16***Transfert de la propriété des biens du domaine public intéressant la défense nationale**

**Objet : cet article transfère à SNCF Réseau la propriété des biens du domaine public aujourd'hui confiés à la SNCF et nécessaires aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de la défense nationale.**

**I. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article transfère **gratuitement** à SNCF Réseau la pleine propriété des biens du domaine public ferroviaire nécessaires aux transports ferroviaires effectués **pour les besoins de la défense nationale**. Ces biens appartiennent aujourd'hui à l'État et sont confiés en gestion à la SNCF<sup>1</sup>. Ils peuvent notamment être mobilisés en cas de crise militaire pour organiser le transport des troupes ou faciliter l'acheminement des matériels et armements.

L'opération est réalisée sur la base d'un accord entre la SNCF et RFF. A défaut d'accord au 31 décembre 2014, la liste des biens concernés est fixée par arrêté des ministres chargés des transports, de la défense, des domaines et du budget.

Le transfert est opéré à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il ne donne lieu à aucune indemnisation ni aucune taxation.

**II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

À l'exception d'une précision rédactionnelle, la commission du développement durable de l'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification.

En séance publique, les députés ont aligné le régime des opérations de transfert sur celui prévu à l'article 10 : par conséquent, **elles ne s'effectuent plus à titre gratuit**. Les modalités de substitution de la responsabilité de SNCF Réseau à celle de SNCF Mobilités sont également calquées sur le modèle de l'article 10.

---

<sup>1</sup> SNCF est le gestionnaire d'infrastructures des installations du Service Militaire des Chemins de Fer (SMCF). Ces installations sont constituées de 65 sites permettant de charger ou de recevoir des trains militaires.

### **III. La position de votre commission**

Cet article s'inscrit dans le strict prolongement des précédents en matière de transfert de propriété (articles 10 à 11 *bis*) : il participe de la simplification souhaitée par le projet de loi en matière de gestion des infrastructures, à travers leur regroupement au sein d'un opérateur unique.

Outre une précision rédactionnelle, votre rapporteur a, comme aux articles 10, 11 et 11 *bis*, proposé un amendement renvoyant le transfert des dommages constatés à une renégociation des polices d'assurance plutôt que de l'inscrire dans la loi.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

#### *Article 17*

### **Dispositions transitoires relatives au mandat des membres de l'ARAF**

**Objet : cet article met en place des mesures transitoires concernant le renouvellement du collège de l'ARAF.**

#### **I. Le droit en vigueur**

Le mandat des membres de l'ARAF, non renouvelable, est fixé, par l'**article L. 2132-1**, à six ans. Les membres du collège autres que le président sont renouvelés par tiers tous les deux ans, en vertu de l'**article L. 2132-4**.

L'**article L. 2132-7** a prévu que, lors de la première désignation des membres de l'ARAF en 2010, la durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental était fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres a été fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.



## **II. Les dispositions du projet de loi**

Le présent article énonce que les membres de l'ARAF en fonction à la date de publication de la loi exercent leur mandat jusqu'à leur terme.

Par dérogation à la nouvelle rédaction des articles L. 2132-1 et L. 2132-4<sup>1</sup>, l'ARAF sera composée de sept membres jusqu'au renouvellement des membres nommés pour six ans lors de la constitution du collège en 2010.

Par ailleurs, la durée du mandat du président de l'ARAF sera de sept ans à partir de son premier renouvellement après la publication de la loi, et celle des deux derniers membres à renouveler sera de cinq ans.

## **III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Cet article n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

## **IV. La position de votre commission**

Votre commission a adopté un amendement de votre rapporteur visant à rendre cet article cohérent avec les dispositions relatives au fonctionnement de l'ARAF adoptées par l'Assemblée nationale à l'article 4.

**Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.**

### *Article 18*

**Habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure législative de cohérence rendue nécessaire par les dispositions du présent texte**

**Objet : cet article habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure législative de cohérence rendue nécessaire par les dispositions du présent texte ainsi que les mesures législatives destinées à achever la transposition de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen.**

## **I. Les dispositions du projet de loi**

Le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la

---

<sup>1</sup> Cf. *supra*, commentaire de l'article 4.

promulgation de la loi, à prendre par ordonnance toutes mesures de nature législative propres à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par cette loi et à abroger les dispositions devenues sans objet à la suite de son entrée en vigueur.

Comme le prescrit la Constitution, il est prévu qu'un projet de loi de ratification devra être déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance.

## **II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

L'habilitation du Gouvernement a été étendue aux mesures législatives destinées à **achever la transposition de la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).**

## **III. La position de votre commission**

Compte tenu de l'échéance fixée pour la transposition de la directive 2012/34, soit le 15 juin 2015, et de son caractère technique, votre commission n'est pas opposée à l'achèvement de la transposition de la directive 2012/34 par voie d'ordonnance.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

### *Article 18 bis*

## **Élections professionnelles anticipées**

**Objet : cet article, inséré en séance à l'Assemblée nationale, prévoit la tenue d'élections professionnelles anticipées au sein de chaque EPIC du groupe public ferroviaire, dans un délai d'un an à compter de sa constitution.**

## **I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Par dérogation aux dispositions du code du travail relatives à la durée des mandats des représentants du personnel, des élections professionnelles anticipées seront organisées au sein de chaque EPIC du groupe public ferroviaire dans un délai d'un an à compter de sa constitution.

Les mandats des représentants du personnel en cours au moment de la constitution du groupe public ferroviaire subsisteront au sein de chaque établissement public industriel et commercial jusqu'à la proclamation des résultats des élections anticipées mentionnées au premier alinéa.

## **II. La position de votre commission**

Votre commission est favorable à la tenue d'élections professionnelles anticipées, pour tenir compte de la création du groupe public ferroviaire.

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**

### *Article 19*

#### **Date d'entrée en vigueur de la loi**

**Objet : cet article précise la date d'entrée en vigueur des différentes dispositions contenues dans la loi.**

#### **I. Les dispositions du projet de loi**

La date d'entrée en vigueur de la loi est fixée au **1<sup>er</sup> janvier 2015**, à l'exception :

- **des 4<sup>o</sup> à 8<sup>o</sup> de l'article 4**, relatifs au fonctionnement de l'ARAF, qui font l'objet des mesures transitoires mentionnées à l'article 17, ainsi que de ce même **article 17** ;

- **du I de l'article 9**, qui impose la création de la SNCF EPIC de tête au **1<sup>er</sup> décembre 2014** ;

- **de l'article 18**, qui habilite le Gouvernement à procéder à des mesures de cohérence de nature législative par ordonnance.

#### **II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale**

Cet article n'a pas été modifié par l'Assemblée nationale.

#### **III. La position de votre commission**

**Votre commission a adopté cet article sans modification.**



## **PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE RELATIVE À LA NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF**

Le contenu de cette proposition de loi organique a été commenté à l'article 9 *bis* du projet de loi.

**Votre commission a adopté les deux articles de cette proposition de loi organique sans modification.**



---

## TRAVAUX EN COMMISSION

### I. AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BIANCO

Réunie le mercredi 27 mars 2013, la commission a procédé à l'audition de M. Jean-Louis Bianco, président de la mission de concertation sur le projet de réforme ferroviaire.

**M. Raymond Vall, président.** – Nous sommes ravis d'accueillir Jean-Louis Bianco, et impatients de connaître les résultats du travail qu'il présentera prochainement. Nous avons la chance d'en avoir la primeur.

**M. Jean-Louis Bianco, président de la mission de concertation sur le projet de réforme ferroviaire.** – Merci de m'accueillir. Je suis accompagné de Claude Sardais, inspecteur général des finances et de Ludovic Espinasse, ingénieur des ponts et chaussées. Le gouvernement, par la voix de Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, a annoncé les principes d'une réforme du système ferroviaire et m'a confié une mission, dont nous devrions remettre le rapport vers le 15 avril. Compte tenu de l'importance de l'enjeu, nous préparons un document grand public, pour restituer autant que faire se peut l'apport des quelque deux cents personnes que nous avons entendues.

Ma lettre de mission détermine quatre axes de travail, à mes yeux également importants : mettre en œuvre une organisation unifiée du système ferroviaire à même de répondre pleinement aux besoins des usagers ; assurer l'efficacité économique et la pérennité financière d'un système ferroviaire lourdement endetté ; construire un nouveau pacte social fondé sur un cadre moderne applicable à l'ensemble des entreprises de la branche ; préparer l'ouverture à la concurrence à l'horizon 2019 dans des conditions équitables.

Nous sommes de plus en plus convaincus qu'il faut, à l'occasion de cette réforme, engager une véritable refondation du système ferroviaire. Les choses ont beaucoup changé, depuis la séparation en 1997 de RFF (Réseau ferré de France) et de la SNCF. Celle-ci a apporté de nouvelles méthodes, mais aussi beaucoup d'inconvénients opérationnels.

Depuis les Assises du ferroviaire, il est acquis qu'il faut un gestionnaire d'infrastructure unique (GIU), résultant de RFF et des fonctions concourant à la voie au sein de la SNCF (entretien, maintenance, circulation). Au-delà de cette réforme, qui fait consensus, saisissons cette occasion pour repenser l'ensemble du système « point à point » ou « bout à bout », c'est-à-dire à partir du voyageur qui se rend de chez lui à son travail ou en vacances, de l'agriculteur ou de l'industriel qui fait transporter des céréales ou des produits finis du lieu de production jusqu'à son client, bref, d'une vision intégrée du système.

Concevons le système ferroviaire comme un outil de production. Quel est le métier de RFF aujourd'hui et du gestionnaire d'infrastructure demain ? Produire des sillons de bonne qualité, répondant au meilleur coût aux besoins. Il est également nécessaire que le travail de transporteur de la SNCF évolue, en incluant de nouvelles propositions.

La refondation doit garantir la pérennité économique et financière du système. La constitution d'un GIU de plein exercice ne posera alors pas de difficulté majeure, sachant qu'il manque tout de même 1,2 à 1,5 milliard d'euros pour financer le système ferroviaire. Il faut donc engager un plan de retour à l'équilibre fondé sur une meilleure organisation du système. On estime à plusieurs centaines de millions, voire à un milliard d'euros ou plus les gains qui peuvent en résulter ; il est vrai que beaucoup de dysfonctionnements peuvent être corrigés. On s'en sortira par une politique de développement et de relance de l'offre de services et non par une politique restrictive.

Contenons la dette, faisons en sorte qu'elle n'augmente pas, sachant qu'elle correspond en partie à des emprunts finançant le développement du réseau, parfaitement légitimes. Depuis que les régions sont organisatrices des transports, l'offre, de TER en particulier, a considérablement augmenté.

Le pacte social est indispensable. Si l'on veut réussir la réforme, il n'est pas question, fût-ce à terme, d'abolir le statut des cheminots. Il faut assurer le fonctionnement des entreprises publiques, gestionnaire d'infrastructure et SNCF, en veillant à la circulation des personnes et des carrières en leur sein. L'ouverture à la concurrence, dont on n'a pas pu préparer les conditions, a transféré un tiers du fret de la SNCF à ses concurrents privés. Malgré cela, les marchandises continuent à passer davantage par la route que par le rail. C'est pourquoi il faut aujourd'hui un cadre social, une convention collective de branche, avec un décret qui garantisse la sécurité, pour préparer l'ouverture à la concurrence.

Une interdiction, par la Commission, des systèmes intégrés aurait été totalement inacceptable pour la France. Dans son projet de quatrième paquet ferroviaire, la Commission européenne admet que la séparation, qui a sa préférence, peut coexister avec un système intégré, sous réserve qu'il présente des garanties « d'indépendance », d'impartialité des fonctions essentielles.

Il revient au Parlement et au Gouvernement de concevoir une réforme qui, pour des raisons pratiques, assure une meilleure intégration, mais apporte aussi toutes les garanties de transparence, d'équité, d'impartialité. Ce n'est pas impossible, à condition de bien préciser le rôle de chacun : tel sera le sens des conclusions que nous remettrons un peu plus tard qu'annoncé dans un premier temps. En effet, les choix de stratégie, d'investissement, de contrôle, la détermination de la trajectoire de retour à l'équilibre, appartiennent à l'Etat et au Parlement, non au pôle public ni



---

même à une agence de régulation. Il faut une autorité de régulation dotée de moyens de sanction dissuasifs, et usant de procédures de type jurisprudentiel plutôt que de règles d'ordre bureaucratique, et l'édification de ce que Bruxelles appelle des « murailles de Chine ».

**M. Rémy Pointereau.** – Vous avez rappelé les principaux axes de votre mission. Le rapport d'étape sorti dans la presse il y a quelques semaines se concentre sur l'arrêt des lignes à grande vitesse (LGV), alors que ce n'est pas la question posée. Il y a télescopage, cafouillage, avec la commission « Mobilité 21 » de Philippe Duron, dont le rapport doit être rendu mi-juin. A quoi servira-t-il si le vôtre préconise, dès avril, l'arrêt des LGV ?

Il manque plus d'un milliard d'euros à la SNCF pour arriver à l'équilibre, et vous parlez de pacte social comme s'il n'y avait pas d'importantes économies de fonctionnement à fournir ? Comment y arriver sans toucher au statut des cheminots ? Les bras m'en tombent quand je vous entends dire qu'il n'est pas question de le mettre en cause. Ne partent-ils pas à la retraite à 55 ans et combien la prime de charbon coûte-t-elle ? Compte tenu de ce qui se passe dans la fonction publique comme dans le privé, il y a là à l'évidence un gisement d'économies.

Depuis trente ans, la SNCF favorise le fret routier. Il y a un problème de compétitivité à résoudre. On est incapable de conduire un train de céréales à La Rochelle ou à Rouen ! Quand une seule personne suffit pour faire rouler un tel train en Allemagne, il nous faut cinq cheminots... N'y a-t-il pas là des économies à trouver, sans sacrifier les infrastructures et les LGV, qui forment l'épine dorsale des liaisons économiques, créent des richesses et des emplois ? Voilà la bonne dette, par rapport au fonctionnement qui représente la mauvaise dette ! J'ai été choqué que vous vous en preniez aux investissements. Une entreprise qui n'investit pas est morte en cinq ans !

**M. Charles Revet.** – Oui, le rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et celui de la Cour des comptes ont montré que nous perdons du terrain et que si nous ne redémarrons pas l'investissement dans l'ensemble du réseau, nous continuerons à reculer. Vous soutenez que pour augmenter les recettes, il faut accroître le trafic, c'est le bon sens. Quand je suis devenu rapporteur du budget des ports maritimes, j'ai pris conscience des formidables perspectives ouvertes par nos ports de Marseille, du Havre, de Rouen. Nous avons accueilli il y a quelques semaines au Havre le plus grand porte-conteneurs du monde, le *Marco Polo* ; les représentants de l'armateur m'ont affirmé qu'il ne peut être accueilli que dans deux ports d'Europe du Nord : Rotterdam et Le Havre. Mais quand il faut un temps infini pour réaliser des travaux en France, Hambourg et Anvers n'attendront pas deux ou trois ans pour rattraper leur retard. Nos débouchés aujourd'hui passent par la voie fluviale ou ferroviaire. Pour aménager le tronçon Serqueux-Gisors, il faut 200 millions d'euros, à comparer avec les quelques milliards d'euros de travaux prévus à Anvers.

Nous devons mettre l'accent sur ces dossiers pour conserver nos avantages actuels et relier notre domaine ferré et fluvial avec nos grands ports maritimes. Certes, 80 à 100 millions d'euros par an, cela peut paraître cher, mais si nous pouvons les dégager rapidement, nous en retirerons les fruits. Encore ne faut-il pas ajouter, comme on en a l'habitude en France, les études coûteuses à celles qui consomment le temps. Appelons-en d'abord aux capacités d'initiative des entreprises et comparons après coup, ainsi nous pourrions garder notre avantage et gagner du temps.

La ligne LGV Paris-Normandie est-elle passée par pertes et profits ? A la commission du développement durable, nous sommes attachés au développement des transports collectifs : *quid* du fabuleux maillage de lignes secondaires, dont nous avons la chance de disposer et de l'articulation tram-train à l'intérieur des villes ?

**M. Jean-François Mayet.** – Le deuxième axe que vous avez cité, celui de la rentabilité économique et de la capacité financière, devrait être le premier. Aucune entreprise, aussi prestigieuse soit-elle, ne s'est jamais redressée seulement en jouant sur son chiffre d'affaires, sans s'attaquer à ses charges. Dans les six mois suivant sa nomination à la tête de Renault, Georges Besse a parcouru tous ses services en demandant à quoi ça sert et combien ça coûte : c'est ainsi qu'il a assaini la gestion et redressé la Régie. Je crains que nous ne fassions fausse route. La première préoccupation doit être de mettre l'entreprise enfin à l'abri de la politique et des syndicats, sinon cela ne marchera jamais.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Merci pour votre présentation claire et synthétique. Les quatre axes que vous avez cités font consensus, mais si on se limite au GIU, on ne traitera qu'un pan du sujet. Vous l'avez dit, la part du fret routier va croissant et c'est sans doute dans le contexte d'une transition écologique globale qu'il faut réorienter la réflexion vers le « point à point ». M. Pepy, lors de son audition, a abondé dans ce sens. C'est une révolution pour la SNCF. Quelles en seront les conséquences sur son organisation ? Si nous avons une véritable ambition, interrogeons-nous sur les conditions de sa réalisation. Or vous êtes très prudent sur le pacte social. Je comprends qu'il faille rassurer les salariés, d'autant que vous avez eu la gentillesse de nous livrer la primeur de votre réflexion, mais comment, dans les conditions économiques actuelles, poser le maintien à long terme du statut en préalable ? Même question pour la dette. Se contenter de la cantonner, est-ce viable à terme ? Il y aurait 1,2 milliard à 1,5 milliard d'euros à trouver. Je doute vraiment qu'on économise 800 millions à 1 milliard d'euros grâce au gestionnaire d'infrastructure unifié ; cela me paraît bien optimiste. Je crains que l'on se retrouve confronté, dans cinq à six ans, à de nouvelles pertes de parts de marché, si l'on ne tient pas dès maintenant un discours de vérité.

**M. Michel Teston.** – Merci d'être venu à notre rencontre. Je fais partie des nombreux parlementaires qui ont toujours contesté, depuis 1997,

la séparation entre gestionnaire d'infrastructures et exploitant. A l'époque, le Gouvernement pour cantonner la dette dans RFF et en libérer la SNCF, est allé au-delà de la séparation comptable préconisée par le premier paquet ferroviaire de 1991 en instaurant une séparation juridique. Le surcoût en est important, sans doute plus proche de 300 à 400 millions d'euros par an que d'un milliard. C'est autant que l'on pourrait économiser en étant plus efficace. Je suis très favorable à la solution du GIU, avancée par le Gouvernement. Elle rendra possible la refondation du système ferroviaire français que vous appelez de vos vœux.

La Commission européenne a évolué sur le quatrième paquet, en acceptant le choix d'un modèle intégré, à condition qu'il soit totalement impartial. Je soutiens cette préconisation et le projet de loi qui sera en conséquence présenté au Parlement.

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Je suis de ceux qui ont lutté contre la séparation. Ce que nous avons dit et écrit s'est malheureusement avéré. L'entreprise a été extrêmement fragilisée, on le reconnaît désormais. Beaucoup, y compris chez RFF, souhaitent revenir à un système unifié.

Au-delà de la réforme, une refondation est nécessaire, à condition qu'elle intervienne dans la transparence, en particulier pour le personnel. N'oublions jamais que cette société, qui a longtemps été rattachée au ministère des transports, n'est pas une entreprise comme les autres. On peut l'accepter ou le refuser, mais c'est ainsi que tous les gouvernements, de gauche comme de droite, l'ont toujours considérée...

**M. Jean-François Mayet.** - Cela n'a pas marché !

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Peut-être, mais c'est tout de même la 17<sup>e</sup> entreprise française et elle a un potentiel de développement très important. Il faut un opérateur unifié, doté d'une gouvernance claire, avec une tête de réseau, pour le public comme pour les cheminots, qui représentent une force considérable, c'est bien normal. La transparence dans les décisions est nécessaire. Même si je viens du secteur privé, je suis pour le maintien du statut, qui doit, bien sûr, tenir compte de l'ouverture à la concurrence en 2019.

**M. Benoît Huré.** - Oui !

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Le projet de Jean-Louis Bianco me rassure à cet égard. Quant à la dette, j'appartiens à l'école qui, pendant les années Jospin, estimait que nous pouvions la reprendre sans affecter le PIB - nous étions alors à 60 %. Malheureusement, cela n'a pas été fait. La séparation n'a pas aidé, bien au contraire, et le système ferroviaire a continué à s'endetter.

La refondation, je l'attendais depuis longtemps comme citoyen, amoureux du ferroviaire. La SNCF est un outil d'aménagement du territoire indispensable à notre pays. En tout endroit de France, les transports, les

déplacements sont un enjeu fondamental. Concevoir une réforme « point à point » est un peu révolutionnaire, il faut accompagner celle-ci.

**M. Roland Ries.** - Vous avez été synthétique et éclairant. Peut-on imaginer que le caractère patrimonial de l'opérateur historique que constitue la SNCF ne soit pas pris en compte dans la compétition avec des entreprises, venues de France ou d'ailleurs ? Ce n'est pas une entreprise comme les autres. Les Allemands n'ont pas fait de la Deutsche Bahn, la DB, une entreprise comme les autres. Les réserves de la Commission européenne sur la formule allemande ont été réfutées par la Cour de justice de l'Union européenne. Le marché allemand, quoiqu'ouvert, revient à 80 % à la DB, car le système a été conçu pour cela.

J'en viens à la pertinence d'une transposition du modèle de gouvernance des transports urbains pour le transport ferroviaire. Les autorités organisatrices de transports ont la faculté de gérer les transports urbains en régie directe ou en délégation de service public, pour laquelle la compétition est ouverte entre entreprises à dominante publique et entreprises privées. Ce modèle, qui fonctionne bien, peut-il servir de base à la réflexion sur la gouvernance à venir du système ferroviaire ? Sans doute y a-t-il des enseignements à en tirer. Le monopole ancien doit évoluer, mais en préservant l'identité de l'entreprise, y compris dans son modèle social, que l'on ne peut jeter par-dessus bord d'un revers de main.

**M. Raymond Vall, président.** - Élu d'un territoire rural, je place l'aménagement du territoire au centre de la réflexion. Lorsqu'il n'y a ni autoroute, ni canal, ni port, ni réseau numérique, il ne reste que le réseau ferroviaire secondaire. Or il est à l'agonie alors qu'il est essentiel pour une série d'activités agricoles, économiques, industrielles qui ne pourront plus rester sur place si elles ne peuvent utiliser la voie ferrée pour acheminer leurs produits. Qu'advient-il demain si, dès aujourd'hui, on ne peut y circuler qu'à 20 ou 30 kilomètres à l'heure ? Les coopératives et les grandes entreprises envisagent déjà de délocaliser leurs aires de stockage pour se rapprocher des grands ports évoqués par Charles Revet, et des myriades de camions chargeront encore les routes. A l'heure de la transition économique et écologique, n'oublions pas ces territoires ruraux !

**M. Jean-Louis Bianco.** - Élu d'un territoire rural pendant plus de quinze ans, comment ne serais-je pas sensible à votre question ? Il faut savoir ce que l'on veut. 90 % des clients de la SNCF sont sur les TER ou les TET (trains d'équilibre du territoire). La priorité est de garder, de développer et améliorer le réseau secondaire et les voies classiques. C'est l'une des clés de la redynamisation du fret. Les régions ont joué un rôle positif pour l'aménagement du territoire avec les TER. Oui, monsieur le Président, il faut conserver ce maillage formidable. C'est le sens de mes préconisations.

- Présidence de M. Michel Teston, vice-président -

---

**M. Benoît Huré.** – Vous avez dit qu’il faut se préparer à l’ouverture de la concurrence. La France doit s’armer de la même manière que la DB. Même si c’est difficile, même si notre histoire, notre culture sont différentes, on ne peut faire l’impasse sur une évolution du statut, quitte à ce qu’elle soit progressive. Partir avec une telle distorsion de concurrence hypothèque l’avenir. La DB n’adoptera pas notre statut ! Pour être concurrentiels, nous ne pouvons pas n’agir que sur le volume d’activité, il faut aussi maîtriser les coûts. Je comprends que cela soit difficile, aucun gouvernement, de droite comme de gauche, n’ayant vraiment mis la situation sur la table. La crise mondiale et le contexte spécifique à la France peuvent préparer les esprits à une telle négociation. Il en va de l’avenir de ce joyau de nos entreprises.

**M. Charles Revet.** – Le transfert du fer ou de la voie d’eau vers la route coûte cher en investissements routiers. Votre rapport ira-t-il jusqu’à les comparer avec ceux qu’il faudrait consentir pour le développement du ferroviaire ? Le transport collectif dégage des économies.

**M. Jean-Louis Bianco.** – Monsieur Pointereau, le document qui a circulé n’était pas un pré-rapport, mais un support à la concertation, qui ne préjuge pas de mes conclusions. Nous disons tout sauf qu’il faudrait arrêter les investissements. Nous sommes convaincus qu’il faut au contraire accroître les investissements afin de maintenir, préserver et développer l’outil que représente notre réseau pour le désenclavement des territoires ruraux et l’aménagement du territoire.

Nous ne demandons pas non plus l’arrêt des LGV, mais nous ne pouvons pas tout faire, dans l’état des finances publiques. Il y aura des priorités à établir. Ce n’est ni à moi, ni à la mission, ni au système ferroviaire de les énoncer, mais au Parlement. RFF s’endette pour de nouvelles LGV dont les péages ne couvrent pas la charge. C’est un choix possible et dans certains cas, engagé, donc nous n’allons pas le stopper. Au-delà des projets déjà décidés, la priorité, pour moi, n’est pas d’aménager de nouvelles LGV. Cela ne veut pas dire qu’il ne faut pas en faire. A l’Etat, au Gouvernement et au Parlement d’en décider.

Je vous rassure : je ne fais pas le travail de Philippe Duron à sa place, y compris sur le coût comparé des investissements. Je travaille par ailleurs en étroite liaison avec Jacques Auxiette, chargé d’un rapport sur la décentralisation du système ferroviaire.

On n’assurera pas la pérennité financière et économique seulement par des réductions de charges – qu’il serait absurde de ne pas rechercher. Certaines économies de fonctionnement sont prévisibles, probables, dans le cadre d’un meilleur système ; d’autres supposent des efforts de productivité. J’ai prononcé ce mot qui n’est pas tabou, devant les syndicats et j’y reviendrai dans mon rapport. Guillaume Pepy lui-même a donné des orientations en ce sens. Nous pouvons indiquer des pistes, mais il n’appartient pas à la mission d’en décider. Cela relève d’un contrat de

performance et d'objectifs à passer entre le gestionnaire d'infrastructure et l'État, entre la SNCF et l'État, et dont le Parlement contrôlera la trajectoire. C'est une négociation d'entreprise.

Le statut des cheminots nourrit tous les fantasmes. On met tout et n'importe quoi dans ce mot qui miroite, comme disent les juristes. Une remarque préalable : les retraites n'entrent pas dans le champ de la mission qui m'a été confiée. Pour ce qui concerne la compétitivité et la sécurité, je reprendrai ce qu'a dit Olivier Dutheillet de Lamothe lors des Assises du ferroviaire : un décret-socle devra fixer les règles en matière de temps de travail, de repos et de récupération qui sont d'ordre public puisque la sécurité est en jeu. Mais une discussion préalable devra intervenir avec les partenaires sociaux : les uns seront sans doute minimalistes au nom de la concurrence et les autres maximalistes pour défendre les acquis sociaux ; lorsque tous se seront exprimés, le Gouvernement dira ce qui est nécessaire pour garantir la sécurité. Ensuite, il conviendra de négocier une convention collective de branche.

En Allemagne, la Deutsche Bahn n'a pas changé de statut et elle est compétitive. Cela dit, les opérateurs privés ont fait une partie du chemin pour ramener l'écart de coût à environ 6 %. En France, il est indispensable de restaurer la compétitivité du fret et de se préparer à l'ouverture à la concurrence du transport voyageur. Pour le fret privé, les salaires ne sont pas en cause, car ils sont au moins égaux à ceux de la SNCF. Ce qui pose en revanche problème, ce sont les règles de récupération et de temps de travail. La discussion de la convention collective devra porter sur ces points-là.

En dépit des plans fret successifs, la SNCF continue à perdre de l'argent. Nous ne devons pas baisser les bras. Avec la façade maritime de notre pays, il est indispensable de mieux desservir nos ports qui désormais fonctionnent bien. Hier, j'étais au poste de commande de la gare du Nord : les responsables du futur GIU m'ont assuré qu'en cas de crise, la réduction des sillons était répartie de façon proportionnelle entre les opérateurs. Si cela est exact, je m'en réjouis.

L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), la SNCF et les syndicats savent qu'une négociation pour réduire les coûts est nécessaire, mais elle sera difficile à mener. Il faudra investir pour améliorer les liaisons avec les ports et soutenir les opérateurs ferroviaires de proximité. Au niveau régional, il conviendra de mettre autour de la table les producteurs, les chambres de commerce ou des métiers, les collectivités locales et les transporteurs pour définir les objectifs et voir qui est prêt à investir.

S'il n'est pas question de retourner à l'administration des chemins de fer, il ne s'agit pas non plus de démolir la SNCF.

Monsieur Ries a fait une remarque intéressante sur les décisions d'attribution des autorités de transports urbains. La réflexion doit se poursuivre, car il faut mieux articuler les transports urbains et les transports

départementaux et régionaux – nous avons tous en tête des exemples où le conseil général fait un service de cars et la région un service de trains. Il serait utile que la loi de décentralisation traite de ces questions pour harmoniser les décisions.

Au total, il n'est pas question d'arrêter les investissements mais de les prioriser. Je tiens beaucoup au rôle de l'État et du Parlement dans ces arbitrages. Il convient ensuite que les économies et les performances fassent l'objet de contrats négociés dans les entreprises, l'organisation du travail devant faire l'objet de discussions honnêtes et sérieuses. Ouvrons le plus tôt possible la négociation sur une convention collective de branche.

**M. Charles Revet.** – Nous lirons avec beaucoup d'intérêt votre rapport.

**M. Michel Teston, président.** – Merci d'avoir répondu à toutes nos questions. Nous attendons avec impatience votre rapport. Le projet de loi définissant le modèle intégré devrait nous être soumis rapidement.

## II. AUDITION DE M. JACQUES AUXIETTE

Réunie le mercredi 15 mai 2013, la commission a entendu **M. Jacques Auxiette, président du conseil régional des Pays-de-la-Loire, chargé d'une mission de concertation sur les régions et le ferroviaire, sur son rapport « *Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des régions* ».**

**M. Raymond Vall, président.** – Monsieur le Président, le ministre Frédéric Cuvillier vous a chargé, en décembre dernier, d'un rapport sur le transport ferroviaire, afin de nourrir la réflexion préalable à la réforme attendue pour les prochains mois. Il a ainsi choisi de faire appel à votre grande expérience dans ce domaine. Le rapport que vous lui avez remis présente pas moins de 42 propositions. Au moment où nous abordons l'examen des projets de loi de décentralisation, les propositions que vous faites pour placer les régions au cœur du dispositif revêtent un très grand intérêt pour nous. Les sénateurs de la commission vous soumettront donc, j'en suis certain, de nombreuses questions, tant le sujet les intéresse !

**M. Jacques Auxiette.** – Je vous remercie. Voici d'abord l'état d'esprit dans lequel nous avons travaillé, ainsi que les principes que nous avons retenus. Je ne suis pas un spécialiste du ferroviaire, ni un technicien de la SNCF : je ne suis qu'un élu local. J'ai présidé le GART pendant douze ans, avec un mot d'ordre : renforcer la notion d'autorité organisatrice. L'une des difficultés d'aujourd'hui résulte de l'absence de pilote politique, quels qu'aient été les pouvoirs en place, dans le secteur ferroviaire.

Auparavant, l'État était la seule autorité organisatrice. Mais il a toujours abandonné ses responsabilités politiques en matière de stratégie

ferroviaire. Aujourd'hui, et depuis plus de dix ans, les régions françaises assument cette responsabilité. La régionalisation des transports a commencé de façon expérimentale en 1997, dans six régions dont les Pays-de-la-Loire, avant d'être généralisée en 2002. Notre interrogation a été la suivante : quelle étape supplémentaire franchir ?

Depuis la régionalisation, huit milliards d'investissement ont été réalisés par les régions en matériel roulant. Sur la période 2015-2020, on identifie quatre milliards de commande potentielle, pour les TER et les TET. Ces montants rappellent que le ferroviaire n'est pas seulement un service, mais aussi une filière industrielle. En 2011, les régions ont dépensé plusieurs milliards pour le fonctionnement des TER, afin de faire rouler 13 000 trains (Île-de-France comprise). Ce dernier chiffre est à comparer au nombre des TGV, qui est de l'ordre de 850.

Ce rapport a fait l'objet d'un travail au sein de la commission infrastructures et transports de l'ARF (association des régions de France), dont je suis président depuis 2010. Deux éléments en ont constitué la toile de fond : la nécessité de conforter la notion d'autorité organisatrice, pour l'État comme pour les régions, ainsi que la nécessité de proposer une organisation « eurocompatible ». Tous les syndicats rencontrés ont été d'accord sur ce point : ce qui sera adopté à l'issue de la réforme ne devra pas être remis en cause six ou douze mois plus tard par le quatrième paquet ferroviaire.

L'autorité organisatrice est une autorité politique. Je siége depuis peu avec Jean-Paul Huchon au conseil d'administration de RFF. L'une de nos premières réunions, début janvier, avait pour objet l'adoption du budget pour 2013, qui prévoyait une augmentation de la dette de 3,4 milliards, avec une courbe d'évolution la conduisant à 60 milliards d'ici dix ans. Nous avons été les premiers, dans l'histoire de RFF, à ne pas voter en faveur de ce budget. Avec notre expérience d'élus locaux, nous savons que ce qu'on emprunte devra à terme être remboursé. L'appareil ferroviaire ne doit pas rester entre les mains des fonctionnaires.

Le rapport est structuré autour de cinq grands thèmes : le rôle de l'État et du Parlement, d'une part, celui des régions, d'autre part, par rapport à RFF et à la SNCF ; l'organisation du système ferroviaire, qui ne figurait pas dans la lettre de mission mais ne pouvait être ignorée - dans ce domaine, nous avons réalisé un travail autonome par rapport à celui de Jean-Louis Bianco, et nous avons abouti à un résultat qui n'en diffère pas sensiblement ; la gouvernance et le contrôle, avec les conditions d'exercice de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) et la question de la transparence ; enfin, la notion de filière industrielle. Je siége aussi au sein de Fer de France, organisme de promotion de la filière né des Assises du ferroviaire.

Notre objectif n'a pas été de nous opposer ou de faire plaisir à certains, mais d'imaginer un système qui fonctionne. Un tel service ne peut



---

pas se gérer sans difficultés. J'étais tout à l'heure avec le président Malvy, qui évoquait les grandes difficultés qu'il rencontre sur son territoire. Vous avez par ailleurs vu les déclarations de M. Percheron relatives à la tarification du TGV entre Lille et Paris. Je suis conscient de ces difficultés.

L'organisation du système telle que nous l'avons imaginée, et qui fait à peu près consensus, est la suivante. Il y aurait, d'un côté, la SNCF, exploitant ferroviaire, avec, je le rappelle, un chiffre d'affaire de l'ordre de 34 milliards d'euros, 900 filiales, et des fonctions clairement identifiées. De l'autre côté, RFF, doté aujourd'hui de 1500 salariés, deviendrait le gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU), avec les 35 000 cheminots de SNCF Infra, et les 15 000 cheminots de la direction de la circulation ferroviaire. Je regrette qu'il ait fallu attendre 2013 pour modifier le système établi en 1997, qui constitue un élément d'inorganisation industrielle, avec des facturations et des surfacturations entre les deux pilotes. Le GIU correspond aux orientations européennes : il permet d'identifier le patrimoine national nécessaire pour faire rouler les trains.

A ce propos, je rappelle que les quais de gare relèvent de plusieurs propriétaires : la SNCF pour les bords, RFF pour l'intérieur des quais. Cette situation est ingérable pour les collectivités qui veulent acquérir du patrimoine et implique des délais de décision qui peuvent aller jusqu'à trois ou quatre années. C'est la raison pour laquelle il me semble nécessaire de clarifier la question du patrimoine du GIU, qui est propriété de la Nation. J'y inclus les gares, mais je sais que cela ne fait pas consensus.

En Angleterre d'ailleurs, tout ce qui relève de l'infrastructure appartient au patrimoine national.

A cette organisation, j'ajoute un volet pour concrétiser l'exigence que je vous ai indiquée en préambule : instituer un pilotage politique du système ferroviaire français. L'idée serait de mettre en place un pôle public ferroviaire, piloté par les instances politiques, avec notamment la responsabilité d'assurer une gestion unifiée des ressources humaines, ce qui renvoie au débat sur le statut des cheminots. Le pôle aurait également la responsabilité d'être le chef de file de la filière industrielle, qui suppose de coordonner recherche, innovation, ouverture européenne et internationale, pour que le patrimoine et les compétences ferroviaires de la France puissent être exportés à l'international. Trois établissements publics à caractère industriel et commercial existeraient dans cette structure. C'est ce qui nous semble pouvoir le mieux fonctionner sans création d'une usine à gaz. Cette structure faîtière gèrera l'ensemble du dispositif, en ne confondant pas ceux qui exploitent et font rouler les trains d'une part, ceux qui définissent la politique ferroviaire d'autre part.

**M. Michel Teston.** – Je souhaite souligner la qualité et la pertinence de ce rapport. La concordance avec le rapport Bianco est évidente. Cela témoigne d'une prise de conscience de la nécessité de modifier

---

profondément l'organisation ferroviaire mise en place en 1997. Ce rapport comporte des orientations politiques très volontaires. Il prône une reprise en main du système ferroviaire par l'État. Depuis de nombreuses années, l'État s'en est remis à l'opérateur historique pour définir la politique ferroviaire. Le rapport comporte également des propositions d'engagements financiers pluriannuels de l'État, et de véritables contrats de performance, qui seraient passés, dans l'organisation proposée, à la fois avec la SNCF mais aussi avec le GIU. Il mentionne également la recherche de gains de productivité par tous les acteurs du système ferroviaire. C'est un élément fondamental si on veut trouver les moyens d'équilibrer le déficit annuel de RFF, situé aujourd'hui autour de un milliard et demi d'euros. Autre proposition : le renforcement du rôle des régions en allant vers la logique d'autorités coordinatrices de l'intermodalité. On sait bien que la mobilité est devenue un élément essentiel dans les besoins de nos concitoyens. Le rapport propose aussi un dispositif institutionnel visant une plus grande transparence et un meilleur contrôle. Il s'inscrit dans un nouvel acte de décentralisation, avec l'idée de faire participer les régions à la gestion des gares régionales et locales, et de clarifier les responsabilités respectives de la SNCF et de RFF en ce qui concerne les gares, les quais de gare, les souterrains, les escaliers. Autre proposition du rapport, le transfert aux régions de la propriété du matériel roulant, qu'elles ont très largement financé depuis de nombreuses années. Enfin, le rapport évoque l'obtention de recettes nouvelles par les régions. C'est un dossier que nous connaissons bien, puisqu'à l'initiative de Roland Ries en particulier, nous avons eu l'occasion d'examiner par le passé des amendements visant à mettre en place une sorte de fiscalité interstitielle, de manière à ce que les régions, éventuellement les départements lorsqu'ils interviennent dans le domaine des transports, puissent bénéficier de recettes propres sans pour autant priver les intercommunalités des recettes existantes.

**M. Francis Grignon.** - J'apprécie le fait que ce rapport contienne une quarantaine de propositions concrètes. Sur le sujet de la filière industrielle, les Assises du ferroviaire ont réclamé une action, il faut maintenant que les choses s'organisent. Concernant les gares, il faut distinguer entre la petite gare de campagne et le pôle d'échanges. Faut-il traiter de la même manière les gares où il n'y a que le train qui passe, et celles qui réunissent d'autres modes de transports urbains ? Je ne vois pas, dans votre schéma, les régions au conseil d'administration de la SNCF. Est-ce volontaire ?

**M. Jacques Auxiette.** - C'est un choix volontaire. On ne peut pas être autorité organisatrice et exploitant.

**M. Francis Grignon.** - Je suis tout à fait d'accord sur ce point. L'État gère tout, mais il faut distinguer entre les fonctions régaliennes, qui doivent englober les voies, les gares, ce qui constitue le bien commun, et l'exploitation ferroviaire avec la SNCF. Il s'agit certes d'un exploitant historique, mais il y aura un jour des concurrents, comme Veolia. Je vois

d'ailleurs seulement le GIU et la SNCF dans votre schéma : où imaginez-vous les futurs opérateurs ?

Votre rapport propose des impôts nouveaux. Pourquoi pas des économies nouvelles ? Vous dites qu'il faut être eurocompatible, notamment au niveau institutionnel, mais il faudrait l'être aussi au niveau économique. Dans tous les pays d'Europe on fait de la concurrence pour faire des économies, est-ce que vous l'envisagez ici dans ce rapport ?

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Merci pour la clarté de votre propos et son côté roboratif... Sur la vision que vous défendez, largement sous-tendue par le rôle de l'État et de la Nation, des nuances peuvent être apportées. Je suis partisan d'un État fort et stratège, présent sur les fonctions régaliennes, les infrastructures ferroviaires et les aéroports. Cependant l'État doit limiter son rôle s'il ne veut pas voir son action diluée et perdre en efficacité. N'allez-vous pas trop loin dans l'idée que l'État saura mieux faire que ce que la SNCF a fait jusque là ? Cela suppose que l'État ait une capacité d'arbitrage, ce qui est toujours difficile. Je ne suis donc pas certain que vos propositions conduisent à une vision plus claire de la politique des transports.

Sur les gares, vous indiquez qu'elles appartiennent à la nation. La gestion peut se faire avec les régions mais je m'interroge : n'est-il pas temps, notamment en Île-de-France, qu'un certain nombre de gares de banlieue soient gérées plus clairement par les collectivités territoriales de proximité ? L'accessibilité concerne les territoires. L'intermodalité se joue avec les territoires. Le statut juridique des gares pourrait se discuter, notamment pour les gares nouvelles que nous allons créer avec le Grand Paris, les gares d'interconnexion. Il est très compliqué de gérer cela avec chacun, comme on le fait aujourd'hui. Le GIU peut nous y aider.

Sur le schéma que vous proposez, j'ai une crainte quant au passage d'un système de deux EPIC à trois EPIC. C'est présenté comme un progrès, mais ce qui ne marchait pas à deux marchera-t-il à trois ? Je reste enfin très prudent sur la création d'un impôt nouveau. Nous aurons du mal à l'expliquer aux usagers et aux contribuables. Michel Teston a évoqué un impôt interstitiel : cela reste un impôt.

**M. Roland Ries.** – Je tiens à souligner la qualité du travail réalisé par Jacques Auxiette. Ce rapport offre une matière première forte, discutable sur certains points, mais concrète et précise. Il y a aujourd'hui une certaine urgence à avancer. A la fois du côté des organisations représentatives du personnel et du côté des usagers, il y a une demande forte de réforme.

La distinction nécessaire entre autorité organisatrice et opérateur de transports me paraît absolument indispensable. Si nous en sommes arrivés à la situation délicate actuelle, c'est parce que les deux fonctions ont été trop longtemps confondues. La SNCF était à la fois autorité organisatrice et opérateur de transports. Ce sont des fonctions qu'il faut soigneusement distinguer. On le fait depuis 1982 dans le transport urbain. L'autorité

organisatrice a pour rôle de déterminer la nature et le périmètre du service public. L'opérateur met en œuvre. Certains pays ont laissé le transport public, y compris urbain, complètement à l'initiative privée. Les résultats sont catastrophiques. Le transport public est un élément de service public qu'il faut réguler. Cela suppose que l'autorité organisatrice ait des ressources dédiées. On ne peut pas dire aux régions de continuer à s'occuper du ferroviaire sans leur donner les moyens de le faire. Il faut que le versement transport, qui existe aujourd'hui dans le périmètre des transports urbains, puisse être étendu, probablement à un niveau moindre. D'autres options pourraient être envisagées, avec la TIPP ou autre, mais il est indispensable que les régions aient une ressource dédiée pour alimenter leur budget.

La Commission européenne définit des orientations en matière ferroviaire. C'est légitime pour tout ce qui concerne le transport international, afin de réguler le fonctionnement du système. De la même manière, pour le fret, il n'est pas anormal que la Commission intervienne. Lorsqu'on se place en revanche au niveau du transport régional, ou du transport d'aménagement du territoire avec les TET, trains d'équilibre du territoire, je ne suis pas convaincu que ce soit à la Commission de trancher, conformément au principe de subsidiarité. Le ferroviaire de proximité représente 90 % du ferroviaire, soit 13 000 trains contre seulement 850 TGV.

Concernant la gouvernance, l'idée que l'opérateur historique devienne un opérateur parmi d'autres dans un système ultra-libéralisé me paraît irréaliste. La SNCF a, comme la *Deutsche Bahn*, une situation particulière, une tradition, un poids dont on ne peut faire abstraction sous prétexte de libéralisme échevelé. L'orientation retenue par le Gouvernement de maintenir des liens entre le GIU et l'opérateur historique me paraît nécessaire. Le système des trois EPIC peut probablement être affiné. Il permet en tout état de cause de garder la cohérence du système. Cela ressemble, sans le copier, au système de *holding* à l'allemande.

La question de la dette mérite par ailleurs d'être regardée de très près, à commencer par sa stabilisation. Nous nous dirigeons, dans les dix ans qui viennent, vers une dette de soixante milliards d'euros. Cette dérive, extrêmement préoccupante, rendra de plus en plus difficile toute réforme du système.

Nous attendons enfin maintenant avec impatience le rapport Duron...

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Je salue la volonté exprimée d'un pilotage politique du ferroviaire, qui nous fait sortir du train-train habituel... Je me demande parfois si nous disposons vraiment de tous les éléments sur les problèmes financiers de la SNCF et de RFF. Les six-cents millions d'euros de gains de productivité que Jacques Rapoport annonce dans cinq ou six ans, par exemple, nécessiteraient plus d'explications.

---

**M. Jacques Auxiette.** - Nous sommes allés en Allemagne, en Angleterre également. La *Deutsche Bahn* évalue ces gains à peu près à la même somme. On peut cependant s'interroger : pourquoi ne s'en est-on pas aperçu plus tôt ? Il est nécessaire que l'État, et j'entends par là le pouvoir politique, reprenne la main.

**M. Jean-Jacques Filleul.** - A travers votre analyse, je retiens la nécessité que les élus jouent vraiment leur rôle de contrôle, ce qui peut s'avérer difficile dans le cadre d'une nébuleuse de neuf cents filiales. La SNCF faisait historiquement tout, infrastructure et exploitation. La séparation de 1997 n'a pas fait bouger les choses. Elle a complexifié le système et a globalement fait augmenter les coûts du système ferroviaire.

Beaucoup de nos collègues sénateurs ont pourtant produit ces dernières années d'excellents rapports sur le sujet. Le constat est celui d'une absence de pilote. Nous avons pu le constater hier encore avec Michel Teston lors d'une rencontre avec le président Rapoport. Il nous a indiqué avoir décidé que les petites lignes ne seraient plus régénérées par RFF et seraient dorénavant financées par les régions. C'est la décision d'un établissement public d'État affirmée devant des élus. On se pose la question : qui décide ? Les petites lignes sont importantes pour nos territoires. Je pense à l'agglomération tourangelle. Nous travaillons sur une étoile ferroviaire à huit branches, dont on veut faire un des points principaux de l'avenir du schéma de l'agglomération tourangelle. Le coût sera élevé si les décideurs politiques que nous sommes et l'État ne disent pas à RFF de travailler différemment, et de faire peut-être qu'une partie des fonds alloués à la régénération des lignes ferroviaires soit aussi investie sur ce que M. Rapoport appelle les petites lignes.

Dans le cadre du projet de loi décentralisation, les régions vont être reconnues comme autorités organisatrices de l'intermodalité. Nous déposerons sans doute un amendement pour mettre en place un schéma de l'intermodalité au niveau des régions.

**M. Charles Revet.** - Bien que je n'aie pas encore lu votre rapport, mais seulement sa synthèse, permettez-moi de vous féliciter pour l'ampleur du travail que vous avez accompli. Je crois qu'il y a quelque chose à faire, que les politiques, quel que soit leur niveau de responsabilité, doivent prendre ce problème à bras-le-corps. On nous balade depuis trop longtemps ! Les rapports se multiplient, qui sont bons en général, mais la technocratie n'en retient que ce qui l'intéresse. Nous sommes là en présence d'un enjeu non pas de politique politicienne, mais bien d'aménagement du territoire.

Vous mettez les organisations syndicales, dans votre organigramme, au niveau du conseil d'administration du Pôle Public Ferroviaire : pourquoi ? Je n'ai rien contre les syndicats, ils sont nécessaires. Mais leur but est de s'occuper des intérêts de leurs mandants. En outre, ils sont rarement

très représentatifs, puisque le taux de syndicalisation n'est que de 10 % dans notre pays. Dans un grand port maritime, ils figurent au conseil de développement, où ils peuvent donner un avis consultatif, mais pas au conseil d'administration.

**M. Jacques Auxiette.** - Je suis membre du conseil d'administration d'un grand port autonome, celui de Saint-Nazaire, et je peux vous indiquer que les syndicats siègent au conseil de surveillance.

**M. Vincent Capo-Canellas.** - Vous parlez des représentants du personnel ou des représentants syndicaux ? Ce n'est pas la même chose.

**M. Jacques Auxiette.** - En fait, il s'agit bien des représentants du personnel.

**M. Charles Revet.** - Si je prends l'exemple du secteur agricole, il y a une distinction très nette entre les chambres d'agriculture, pour lesquelles tout le monde vote, et les syndicats agricoles.

Je suis donc plutôt favorable à une représentation de l'ensemble des personnels au niveau du conseil d'administration du Pôle Public Ferroviaire.

**Mme Évelyne Didier.** - Je rappelle que la représentativité syndicale ne tient pas au nombre de leurs adhérents, mais aux élections professionnelles, où il y a beaucoup plus de votants !

En ce qui concerne le patrimoine ferroviaire, je voudrais faire deux observations. La première est relative aux ouvrages d'art. Lors du transfert des routes de l'État aux départements, les ouvrages d'arts ont fait partie du « paquet cadeau », même si cela n'a guère été mis en avant à l'époque. Les collectivités territoriales ont alors commencé à recevoir des factures pour l'entretien des ouvrages d'art leur appartenant, alors qu'auparavant seul l'État était chargé de leur entretien et comptable de leur sécurité. Or, les collectivités territoriales ne sont pas prêtes à assumer des responsabilités aussi lourdes - il suffit de penser à ce que représente un pont d'autoroute - qui les engagent financièrement et pénalement. Nous pouvons tous témoigner de la continuité, pour ne pas dire de la consanguinité, entre les services administratifs de l'État et les services de VNF et de RFF. Dans le cadre des concessions d'autoroutes, les ouvrages d'art ont été clairement transférés aux concessionnaires. En ce qui concerne le transfert des ouvrages d'art aux collectivités territoriales, c'est une aberration tant du point de vue de la sécurité que du point de vue financier. Le Sénat a adopté une proposition de loi sur ce sujet qui reflète le consensus des gens raisonnables, et qui se trouve désormais sur le bureau de l'Assemblée nationale. Nous en avons alerté le ministre Cuvillier, qui n'était pas au courant de l'existence de ce texte. Mais je sens une réticence de l'administration, qui ne veut surtout pas alourdir les charges de VNF et de RFF. Il y a donc encore un travail à faire.

---

Ma deuxième observation est relative aux « petites lignes » ferroviaires. Pensez aux efforts que doivent faire aujourd'hui les métropoles pour rétablir des tramways, simplement parce qu'on n'a pas conservé l'emprise de ceux du début du siècle ! Ne commettons pas la même erreur avec l'emprise des « petites lignes » !

**M. Ronan Dantec.** – Si l'on veut demain une autoroute ferroviaire entre l'Espagne et le Luxembourg, il faudra des investissements considérables. L'État doit s'appuyer sur l'écotaxe et rendre l'usage de la route totalement dissuasif, afin de permettre un retour sur investissement satisfaisant pour les infrastructures ferroviaires. Il doit revenir très fortement comme planificateur, mettre en place une fiscalité incitative pour amener vers le rail et encourager les opérateurs à faire des investissements alternatifs à la route.

**M. Jacques Auxiette.** – L'objectif est bien d'affirmer une ambition ferroviaire, un avenir pour le ferroviaire. J'ai été auditionné par la Cour des Comptes, qui m'a affirmé qu'il fallait abandonner 6 000 kilomètres de « petites lignes ». J'ai hurlé, et même insulté les magistrats de la Cour. Je crois qu'il est temps pour le politique de s'affirmer. Ces « petites lignes » sont indispensables pour développer le fret.

Il y a dans mon rapport des réflexions apparemment un peu contradictoires : nous voulons avoir des interlocuteurs décisionnels, et que tout ne remonte pas à Paris. Mais, en même temps, nous ne demandons pas d'avoir 22 SNCF ou 22 RFF, ni une distinction entre un réseau national et un réseau « secondaire ». Nous sommes favorables à l'unicité du réseau, qui est indispensable au bon fonctionnement du dispositif. Cette dimension est très importante, y compris par rapport au débat sur l'ouverture à la concurrence. Ce n'est pas une question partisane, mais une question de culture nationale. Les cheminots font partie de l'histoire de France. L'affirmation du rail comme patrimoine de la Nation m'apparaît comme un élément d'acceptabilité d'évolutions nécessaires et difficiles.

Je n'ai pas développé l'aspect écotaxe. Mais elle est évoquée dans le rapport, y compris relativement au gazole. Le versement transport est un problème pour les régions, qui ne disposent quasiment plus de fiscalité directe en dehors du produit des cartes grises, qui tend à diminuer, et accessoirement d'une fraction de la TIPP, également orientée à la baisse, dans un contexte de réduction des dotations budgétaires de l'État. Cette évolution contraste avec l'inflation des coûts du ferroviaire, qui a augmenté pour les régions de 4,3 % l'an dernier. Cette situation est intenable pour les régions françaises. Quant au débat sur le versement transport, on sait qu'il s'agit d'une taxe payée par les entreprises mais aussi par les services publics, dans une proportion de 40 % - 60 %. Je ne suis pas un grand partisan du versement transport, mais je le défends en tant que ressource financière des régions.

Sur l'intermodalité, il me paraît important de faire attention au vocabulaire. Certains voudraient supprimer la compétence attribuée par la LOTI aux départements, pour les transports scolaires et les services de cars, qui existait avant que les régions aient la compétence ferroviaire. Je n'ai pas voulu entrer dans ce débat : on ne touche donc pas à la LOTI. Mais il y a des progrès à faire sur l'information aux voyageurs, sur la billettique, sur l'intermodalité. La formulation de la loi doit être clairement précisée, sans modifier le système actuel. J'ai proposé la formule de « démarches de coordination », mais on m'a objecté qu'elle ne serait pas juridique. Ce sont d'ailleurs les mêmes qui montent des usines à gaz impossibles à gérer qui m'ont fait cette objection... Concurrence entre départements et régions. Des pôles d'échange multimodaux doivent être développés autour des gares. Il faut être prudent, certaines formulations ne sont pas bonnes. Il faut faire attention à la responsabilité d'autorité organisatrice de transports. Il faut la formuler en droit, proprement, dans une démarche lisible orientée vers l'utilisateur.

Je voudrais revenir sur la dimension de l'État, c'est-à-dire du pouvoir politique. Je ne suis pas satisfait des formulations : pour les régions, on sait ce qu'est une AOT. Messieurs les sénateurs, vous allez devoir arbitrer les propositions du rapport de Philippe Duron, car ce n'est pas au président de RFF, par exemple, de décider. Je ne veux pas dire que les politiques seront forcément meilleurs, mais il est essentiel que ce soit eux qui décident. Qui a décidé les TGV ? Qui a créé les 20 milliards de dette en 1997 ? C'est la SNCF, avec la complicité de tout le monde ! Je plaide pour un retour du politique, qui n'est pas là que pour couper des rubans, mais aussi pour prendre des décisions qui ne sont pas toujours faciles.

Il faut maintenir des grandes lignes en France. Je me suis battu contre la suppression des trains Corail en 2004-2005, sous le prétexte qu'ils coûtaient à l'époque 120 millions par an à la SNCF. Aujourd'hui, c'est 400 millions d'euros. Et ce n'est qu'en 2010 que l'État a pris la responsabilité d'AOT pour les fameux « trains d'équilibre du territoire ». Je propose que l'État redevienne AOT pour les TGV, dont la responsabilité a été transférée à la SNCF, qui a confié le marché à Alstom. Voilà autant de questions qui vont se poser tout de suite.

En ce qui concerne les nœuds ferroviaires, en Rhône-Alpes, à Tours, à Bordeaux, il est essentiel de les dénouer, même si c'est moins valorisant que d'inaugurer une nouvelle LGV.

En ce qui concerne le débat politique sur l'ouverture à la concurrence - ou pas - le positionnement des régions françaises est simple : les règles républicaines, transposées du droit européen, doivent s'appliquer à l'horizon 2019. Il n'y a pas de remise en cause de l'ouverture à la concurrence. C'est pourquoi le schéma d'organisation dans mon rapport mentionne bien la coordination des opérateurs ferroviaires, au pluriel. Ne créons pas de faux débat ! Nous en avons suffisamment de vrais. Ne nions



pas non plus le rôle de l'opérateur historique. Dans le dispositif et les formulations, nous disons, à la proposition n° 39 : « imposer à la SNCF et au GIU la réalisation tous les cinq ans des gains de productivité actuellement chiffrés et la recherche de pistes d'optimisation des coûts envisageables sans dégradation de la qualité de service ». A la proposition n° 41, nous disons : « prioriser, dans un contexte de contraction des finances publiques, le renouvellement du réseau ferroviaire et la désaturation des zones où l'existant ne permet plus de répondre à la demande de mobilité ». Ce n'est pas faire de la démagogie ! Dans le débat, nous allons plaider pour une réunification de la famille cheminote. Ce n'est pas le statut qui est déterminant pour le niveau des coûts de production, mais les conditions d'organisation. Il faut maintenir le statut des cheminots, qui contribue à leur fierté, en contrepartie d'objectifs de performance liée à cette démarche. Les cheminots en sont conscients. Ils sont attachés au service public et savent que, si réunification il y a, ce ne sera pas pour faire comme avant 1997.

J'ai demandé à comparer les coûts facturés par la SNCF à l'international, dans ses filiales, aux coûts qu'elle facture aux régions. J'ai aussi demandé à ce que les administrateurs de ces filiales soient civilement et pénalement responsables, comme le sont les maires et les présidents de régions, sur le modèle de ce qui existe déjà en Belgique.

**M. Michel Teston.** – Sur l'unité du réseau, j'avais été surpris de lire dans une première mouture du projet de loi de décentralisation que certaines lignes pourraient être transférées aux régions. Je suis profondément attaché à l'unité du réseau ferroviaire national ; je souhaiterais donc avoir confirmation que l'Association des régions de France est bien en phase avec ma position.

Concernant les trains d'équilibre du territoire, depuis la convention de 2010, l'État en est responsable et a confié l'exploitation pour quatre ans à la SCNF avec d'ailleurs une prolongation du contrat. Il me paraîtrait anormal de faire supporter aux régions les dépenses, parfois lourdes, d'un certain nombre de lignes qui sont incontestablement des lignes d'aménagement du territoire, ou pour reprendre les termes de Jacques Auxiette, des grandes lignes nationales. En revanche, il y a peut-être quelques lignes TET qui sont davantage des lignes interrégionales. Je ne sais pas si, dans la réflexion qui a été menée, on laisse le curseur là où il est actuellement, entre TER et TET.

**M. Jacques Auxiette.** – Cette question est d'actualité. Certains spécialistes ont proposé récemment que les TET ne s'arrêtent que dans les villes de plus de 100 000 habitants... En 2004-2005 lors du débat sur la suppression des trains Corail, j'avais demandé à ce qu'il y ait un dialogue région par région pour examiner ce qu'est vraiment un train d'équilibre du territoire, ou train grande ligne, qui a une vocation d'aménagement du territoire. Cette question est d'autant plus urgente et importante que nous n'aurons pas la capacité de faire des lignes à grande vitesse dans les cinq à dix ans à venir là où elles sont prévues. Il faudra donc qu'il y ait une

amélioration des dessertes grandes lignes dans ces endroits. Cela suppose les infrastructures et le matériel nécessaires. Actuellement, nos TER circulent le plus souvent entre plusieurs régions. L'idée que certains TET puissent être considérés comme des TER suppose une négociation région par région, en réfléchissant aux compensations financières qui s'imposent au cas par cas. Il y a des propositions de la Caisse des Dépôts et Consignations, avec la Banque européenne d'investissement, dans le cadre des dix milliards évoqués, sur des logiques de prêts à trente ou quarante ans.

**M. Raymond Vall, président.** – Merci pour la qualité de votre rapport, et pour la force et la conviction de vos propositions. Dans de nombreux territoires, l'enjeu est de développer les petites lignes, notamment pour le fret. Je partage avec vous le constat sur le problème des ressources des régions, dont la fiscalité est figée, et qui ne pourront pas aller plus loin. La réponse que vous nous avez rapportée du président de RFF doit nous faire réagir. Je rappelle que le SNIT n'a été examiné qu'au Sénat. Nous avons alors alerté les pouvoirs publics sur la situation des territoires qui n'ont plus que la voie ferrée. C'est un combat qui continue. La difficulté à réformer ce système est un peu désespérante. Vous avez raison de nous rappeler à nos responsabilités. C'est aux représentants des citoyens, au Parlement, de se faire entendre, en particulier au sein de notre commission qui a la responsabilité de l'aménagement du territoire et des transports.

### III. AUDITION DE M. GUILLAUME PÉPY

Réunie le mercredi 4 juin 2014, la commission a entendu **M. Guillaume Pépy, président de la SNCF, sur le projet de loi portant réforme ferroviaire.**

*La séance est ouverte à 9 h 30.*

**M. Raymond Vall, président.** – Nous abordons la réforme ferroviaire qui devrait être examinée en séance au Sénat la première semaine de juillet. Il nous faut donc dès à présent entrer dans le détail de ses orientations et des dispositions précises du projet de loi.

Pour notre commission, monsieur le Président, le transport ferroviaire est une vraie priorité, pour des raisons de mobilité, d'environnement, d'aménagement du territoire, de compétitivité économique de notre pays, de cohésion sociale. Cette réforme est dès lors primordiale.

Si nous en connaissons maintenant bien les grandes lignes, il reste encore beaucoup de points à clarifier et d'arbitrages à poser. La réforme du modèle social est importante. Le transport ferroviaire est vital pour l'avenir de notre pays et cette réforme est absolument indispensable. Elle constitue peut-être même l'une des dernières chances de sauver le rail français. On sait que la dette est d'aujourd'hui 40 milliards d'euros et que, si nous ne faisons

rien, elle augmentera d'1,5 milliard tous les ans. Il faut que nous puissions arrêter cette hémorragie.

J'ajoute que nombre d'élus locaux sur nos territoires ont également des attentes fortes à votre égard et regrettent parfois des décisions unilatérales ou des fins de non-recevoir. On voit des inquiétudes surgir au sujet de lignes capillaires de fret ou de lignes secondaires de voyageurs, qui sont dans un tel état qu'elles risquent de devoir disparaître.

Nous avons bien sûr des spécialistes dans notre commission, à commencer par notre rapporteur, Michel Teston, qui ne manqueront pas de vous interroger. J'espère que nous obtiendrons ainsi toutes les informations nécessaires pour engager notre travail de parlementaires.

J'ajoute une précision pour nos collègues : cette audition est d'abord consacrée à la réforme ferroviaire, mais, si vous en êtes d'accord, à la fin, nous pourrions aborder le sujet des quais et des rames de TER qui a fait couler beaucoup d'encre ces derniers jours.

**M. Guillaume Pépy, président de la SNCF.** – Merci de m'offrir cette opportunité de m'exprimer devant vous. Je voudrais tout de suite préciser, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, que la réforme est le projet du Gouvernement et du ministre, présenté devant l'Assemblée nationale et le Sénat. Je n'interviens ici qu'en tant que responsable de la SNCF, qui est l'opérateur public national de transport. Je ne suis pas là pour présenter le détail de cette réforme, mais pour indiquer ce que peut apporter la SNCF avec cette réforme, si le Parlement l'adopte.

De notre point de vue d'opérateur ferroviaire, cette réforme doit être faite pour améliorer la vie des voyageurs et des chargeurs. Il ne faut jamais perdre de vue cet objectif central qui est de rendre un meilleur service public ferroviaire. Je pense que c'est ce que le pays attend de la SNCF si la réforme est votée. Concrètement, qu'allons-nous faire ?

Premièrement, nous allons mieux organiser nos travaux, car il y a un mur de travaux sur le réseau aujourd'hui. Deuxièmement, nous devons obtenir une meilleure cohérence « système », avec la préoccupation constante d'instaurer le meilleur lien entre l'infrastructure et le ou les transporteurs. Troisièmement, il nous faut améliorer l'utilisation du réseau. Il y a un et un seul réseau, qui doit se partager entre les travaux, de maintenance et de régénération, et les circulations. Pour avoir vécu ces quinze dernières années le face-à-face de deux établissements publics, qui auraient pourtant dû être côte-à-côte, et la guerre ouverte qu'ils ont menées pendant quelques années, on voit bien que l'utilisation du réseau n'était pas optimale. Tout le monde connaît des tas d'exemples où des travaux prévus empêchaient la circulation des trains, alors que ces travaux n'avaient finalement pas lieu et inversement, des trains empêchant la réalisation de travaux alors que, finalement, le train ne circulait pas. De l'avis général, le réseau ferroviaire

français est sous-utilisé, faute de coordination entre celui qui a la charge du réseau et ceux qui sont responsables des transports.

Si la réforme est adoptée, je m'engagerai à ce que la régularité des trains augmente d'un point supplémentaire tous les deux ans, soit d'un demi-point par an sur les quatre à cinq ans qui viennent. C'est un pari audacieux, dans une période de travaux tous azimuts. Mais je suis tellement convaincu que nous pouvons mieux faire fonctionner le système que je prendrai cet engagement.

Tous les élus de France ont vécu ces dernières années l'incroyable complexité du système ferroviaire, dans lequel les élus sont ballottés, renvoyés de Gares et connexions vers l'infrastructure, de l'infrastructure vers le transporteur... Ce n'est ni décent ni efficace, et cela a bloqué un nombre considérable de projets d'aménagement urbain et foncier. Par conséquent, je m'engage, si la réforme est votée, à unifier la gestion du patrimoine foncier et immobilier immédiatement. Au-delà du régime juridique et des personnes juridiques, nous allons mettre en place, avec Jacques Rapoport, dès le lendemain de la réforme, un plateau commun qui sera l'interlocuteur unique de tous les élus aux plans local et national pour simplifier les problèmes de foncier et d'immobilier. Il y aurait bien d'autres exemples à donner, mais celui-là me semble le plus frappant. Simplifier la vie des élus et des collectivités pour accélérer les opérations d'aménagement, et au-delà, la valorisation, pour le logement social et les équipements collectifs, ainsi qu'un meilleur traitement des délaissés. Il existe en effet dans toutes les agglomérations et dans toutes les villes des délaissés ferroviaires, qui sont dans un état déplorable et posent problème pour les élus. Nous allons nous engager à les traiter lorsque la réforme sera adoptée.

Comment peut-on s'engager vis-à-vis des autorités organisatrices ? J'espère que, dans votre sagesse, vous ferez des régions des autorités organisatrices de plein exercice, et que nous sortirons du milieu du gué actuel, où l'on ne peut pas vraiment dire que celui qui paie décide. C'est beaucoup plus compliqué que cela. Chacun sait par exemple que l'augmentation des tarifs TER est fixée chaque année lors d'une réunion interministérielle de l'État, mais s'applique aux régions. C'est un système un peu paradoxal. Juridiquement, les trains sont payés à 100 % par les régions, mais ne leur appartiennent pas. Une simplification et une clarification sont nécessaires autour de « qui paie décide ».

En tant que responsable de l'opérateur, je voudrais aussi indiquer que le Parlement européen a adopté un texte qui fixe des échéances en 2019 et en 2023. Le texte du Gouvernement ne traite pas de la préparation de l'ouverture à la concurrence. Mais pour l'opérateur, il faudra traiter cette question ultérieurement. Souvenons-nous en effet du choc massif subi lorsque le fret a été ouvert à la concurrence en 2007-2008, en raison de sa malheureuse impréparation : recul de tous les trafics fret, quasi-faillite de Fret SNCF... Il faudra donc se préparer à cette ouverture à la concurrence.

Les personnels nous posent cette question : si la SNCF perd un marché en 2023, que se passera-t-il pour les personnels qui travaillent sur la ligne concernée ? Seront-ils transférés au nouvel opérateur, comme c'est le cas dans les villes ? Ou bien resteront-ils à la SNCF, qui les réaffectera sur d'autres lignes qu'elle gère, comme c'est le cas en Allemagne ? Plusieurs systèmes sont possibles, mais on ne peut pas attendre que cela arrive, en 2023, pour régler la question.

D'un point de vue économique, nous partageons la même analyse avec Jacques Rapoport. Le projet de loi tel qu'il est permet aux deux établissements publics de stabiliser leur dette à une échéance proche de 2020. Mais il s'agit de la stabiliser, et à un niveau très élevé. Ce n'est donc qu'une première étape, qui n'en reste pas moins fondamentale, puisque, aujourd'hui, suivant le loyer de l'argent et le nombre de projets de grande vitesse, la dérive se situe entre 1,5 et 3 milliards d'euros. Cet objectif de stabilité est ambitieux. Il suppose trois choses. Premièrement, que notre pays réduise la voilure sur les nouveaux projets de lignes à grande vitesse. Deuxièmement, que le système ferroviaire fasse un effort de performance sans précédent. Avec Jacques Rapoport, nous nous engagerons, si la loi est votée, à faire 1 milliard d'économies sur la facture ferroviaire de la France en trois à cinq ans : 500 millions du côté du réseau, 500 millions du côté de l'opérateur de mobilité. Troisièmement, l'État devra accompagner cet effort de stabilisation de la dette. Sans cet effort, la réforme n'atteindra pas son objectif de consolidation du système ferroviaire. D'autres étapes interviendront après cette stabilisation, mais commençons par celle-là, qui est déjà ambitieuse.

On ne peut pas préparer l'avenir en faisant l'impasse sur les règles sociales du système. Cela reviendrait à faire des cheminots la variable d'ajustement et à laisser leurs questions sans réponse. De ce point de vue, le projet de loi comporte une disposition fondamentale, le maintien du statut pour les cheminots aujourd'hui employés sous ce régime, comme cela a été prévu dans d'autres réformes, à EDF, à la météo, etc. et la prescription par la loi de la négociation d'une convention collective applicable à 100% des salariés du secteur. Cette convention collective devra fixer les règles d'emploi, l'application des 35 heures, les amplitudes, les repos, tout ce qui fait la vie quotidienne des cheminots du public ou du privé. Nous soutenons fermement cette disposition avec Jacques Rapoport, car elle incarne la préparation de l'avenir. Cette discussion s'est déjà amorcée : sept syndicats sont autour de la table, tous les salariés sont représentés et nous avons déjà obtenu un accord de méthode, ce qui est un point fondamental. Les syndicats et le patronat se sont engagés, sous l'autorité de l'État, dans cette négociation en partageant ses objectifs et la façon de négocier, ce qui est de bon augure, même si chacun sait que ce sera compliqué.

J'en viens à la question européenne. Lors de ma précédente audition à l'occasion de mon renouvellement, j'avais évoqué les positions de la

Commission qui paraissent très tranchées, un peu dogmatiques, puisqu'elle avait affirmé que seule la séparation serait à terme acceptée en Europe. La France, avec l'Allemagne, a joué son rôle, la France par la négociation, l'Allemagne plus par le rapport de force, et le vote du Parlement européen en février laisse ouvert le choix entre deux systèmes : le système intégré que vous vous apprêtez à examiner et un système séparé que d'autres pays ont choisi. Ces deux systèmes sont autorisés par l'Europe à la condition qu'il y ait un régulateur - en France, l'ARAF - et que ceux qui choisissent l'unité respectent le principe de non-discrimination des entreprises privées ferroviaires. Jacques Rapoport et moi-même sommes décidés à respecter ce principe, parce que c'est la condition d'existence d'un système intégré.

Pour finir, que peut apporter cette réforme à l'exportation et à l'emploi ? Il s'agit pour moi d'un point essentiel. On ne le sait pas, mais la SNCF est un champion industriel français, européen et international. Elle fait aujourd'hui presque dix milliards de volume d'affaires hors de France. Pour certaines de ses activités, la logistique, le métro, les tramways, la moitié de notre activité est réalisée en Europe ou dans le reste du monde. Nous sommes le deuxième groupe mondial de services de mobilité derrière le groupe allemand *Deutsche Bahn*. Ces activités sont en très forte croissance dans le monde entier. L'urbanisation et le développement de grandes métropoles exigent des solutions de transport écologiques et acceptables en termes énergétiques. Ces activités sont donc vitales dans le monde entier et c'est l'un des points forts de notre pays. Avec une nouvelle organisation, nous agissons, en tant qu'acteur majeur du système ferroviaire. Nous apportons des solutions globales à des villes et des entreprises : nous ne vendons pas le savoir-faire français par tranches. Nous arrivons avec des ETI françaises, avec des entreprises de génie civil, avec des constructeurs de matériel français. Cette dimension offensive de champion industriel français est la finalité. La chancelière allemande nous a un jour dit que le fonctionnement de la *Deutsche Bahn* faisait l'objet d'un consensus politique en Allemagne : quelles que soient les coalitions, le fait d'avoir un champion industriel lui permet de jouer un rôle prépondérant dans les systèmes de transport en Europe et dans le monde. Cette dimension est créatrice d'emplois, de croissance et d'équilibre pour le commerce extérieur.

**M. Michel Teston.** - J'ai deux questions sur l'organisation et les missions actuelles de la SNCF, une question relative aux relations avec les régions et une question sur le projet de loi de réforme ferroviaire.

En tant que rapporteur du projet de loi, j'ai procédé à de nombreuses auditions et j'ai été frappé, comme celles et ceux de nos collègues qui y ont assisté, par les critiques formulées par un certain nombre de nos interlocuteurs sur la gestion par activités qui, selon ces personnes, aurait profondément désorganisé l'entreprise. Je reprends un exemple qui est souvent cité : il est très difficile, voire impossible, qu'un conducteur affecté à

l'activité fret puisse, en cas de nécessité, conduire un TER, même si ledit conducteur possède toutes les habilitations pour conduire ce train.

Deuxièmement, vous êtes chargé, par convention signée avec l'État, des trains d'équilibre du territoire, essentiels en matière d'aménagement du territoire. Or, ces trains sont très peu fréquentés, en raison de leur manque d'attractivité, de leur vétusté, de leurs horaires inadaptés. Que comptez-vous faire pour les rendre attractifs, à l'instar de ce qu'ont fait d'autres États de l'Union européenne sur des services similaires ?

J'en viens à la place des régions dans le dispositif. Le projet de loi initial la reconnaît peu. Certaines avancées ont été esquissées en commission à l'Assemblée nationale. Du côté de la SNCF, comment comptez-vous répondre aux critiques des régions, en particulier sur le manque de transparence de vos comptes ?

La dernière question est au cœur de la réforme ferroviaire qui s'engage dans un contexte un peu pesant si l'on en croit les informations sur des préavis de grève qui auraient été déposés par deux organisations syndicales représentatives. La question financière est bien un élément central de la réforme. Or, malgré les informations que vous nous avez données, le ministre, Jacques Rapoport et vous-même, la plupart des interlocuteurs que nous avons entendus n'ont pas été convaincus par les économies annoncées. La constitution d'un gestionnaire d'infrastructure unifié ne leur paraît pas suffisante pour assurer les économies attendues. Ils ont quelques doutes sur la stabilisation de la dette que vous avez mentionnée. Cette stabilisation se ferait en outre à très haut niveau, ce qui pose la question de savoir si une partie de la dette ne pourrait pas être requalifiée en tant que dette d'État, mais c'est un autre sujet que nous n'allons pas aborder aujourd'hui parce qu'il nous dépasse pour l'instant.

**M. Louis Nègre.** – M. Teston parle d'or : le climat est pesant. Nous avons aujourd'hui un préavis de grève. Cette réforme faite par un gouvernement de gauche ne recueille pas, semble-t-il, l'assentiment de sa base. C'est déjà un problème politique. Mais il n'y a pas que la base qui renâcle.

Cette réforme est attendue par tout le monde. Les Assises du ferroviaire ont bien montré l'intérêt d'une réforme. Il y a un consensus sur sa nécessité, peut-être moins sur son contenu. Je suis d'accord avec la mise en place d'un État stratège, en particulier sur le réseau. Cela a des conséquences : pour moi, le président du directoire doit être le président de SNCF Réseau. Ensuite, une validation par le Parlement est souhaitable. Il serait bon d'avoir, comme en Allemagne, une vision globale, réactualisable tous les cinq ans. Il faut rassembler les équipes pour obtenir de meilleurs résultats.

La place des régions me laisse songeur. Je n'ai pas très bien compris où elles se situaient ni ce qu'elles pouvaient faire. Elles manquent d'argent.

Elles méritent pourtant d'être des autorités de plein exercice, je vous rejoins sur ce point-là. Il faut dès lors leur en donner les moyens.

Il y a un certain nombre de problèmes en ce qui concerne l'ARAF, qui n'a plus d'avis conforme mais un seul avis simple. Cela m'interpelle, j'en ai déjà fait part aux ministres.

La dette est un autre sujet important. Vous vous engagez sur un milliard d'économies en quelques années. Si on y arrive, merci pour votre honnêteté intellectuelle, ce sera déjà un grand progrès. Mais la dette se chiffre en dizaine de milliards d'euros et tout ce que l'on peut espérer aujourd'hui, dans le meilleur des cas, c'est sa stabilisation. Sa résolution est un vrai problème de fond.

J'en viens à ce que l'Europe a appelé les « murailles de Chine ». Si nous n'avons pas la garantie d'une autonomie et d'une indépendance des flux financiers, je m'opposerai à cette réforme. Il est souhaitable et nécessaire qu'il y ait de véritables murailles de Chine impénétrables entre les entités.

Enfin, où situez-vous les élus et les usagers dans cette démarche ? Les élus, en particulier les parlementaires qui votent le budget qui vous permet d'arriver à un équilibre, doivent avoir leur place. Je souhaite aussi retrouver les usagers, parce que nous sommes tous au service de nos concitoyens.

Une dernière question : que devient la gouvernance des gares ?

**M. Francis Grignon.** - Pour analyser cette réforme et effectuer des comparaisons, j'ai rencontré des personnes de la *Deutsche Bahn* (DB). Les deux grands champions étant allemand et français, cette comparaison m'a semblé intéressante. Je voudrais aborder le sujet sous deux angles : ce qui relève de la loi et ce qui n'en relève pas.

Pour ce qui relève de la loi, j'avais au départ des doutes sur la gouvernance et le directoire à deux. En Allemagne, il y a deux groupes avec un même directeur. Il y a deux groupes, parce qu'à l'époque, l'objectif était de privatiser l'activité de l'opérateur. Sans cette intention, il n'y aurait eu qu'un seul groupe. A la réflexion, quand je regarde ce qui s'est passé en Allemagne, il me semble que le projet de loi est tout à fait cohérent et que nous n'avons pas à séparer plus les deux entités, ce qui nous pénaliserait par rapport à l'Allemagne.

En ce qui concerne l'ARAF, au départ, j'étais un peu gêné par l'amointrissement de ses pouvoirs, mais je crois que cela a été rectifié, à la satisfaction générale.

Le troisième point concerne le transfert au réseau de toutes les infrastructures qui sont aujourd'hui dans la partie « mobilités » de la SNCF. J'aimerais savoir si tout est bien transféré, pour que certains n'aient pas la tentation de faire des blocages sur le terrain, qui peuvent parfois être assez insidieux. En particulier, je soulève la question des cours de marchandises,



afin que les opérateurs de fret puissent y accéder librement, facilement, sans aucune contrainte. Le sujet des facilités essentielles est aussi important.

Pour ce qui ne relève pas du domaine législatif, il faut souligner le problème de la dette. Pouvez-vous me confirmer le chiffre de 42 milliards, 35 milliards pour RFF et 7 milliards pour la SNCF ? A la DB, elle s'élève à 17 milliards, pour un chiffre d'affaires plus important. J'espère que l'État va continuer à garantir cette dette, sinon ce serait véritablement une catastrophe. Mais c'est une question que nous poserons au ministre.

J'ai quand même une interrogation. Si mes souvenirs sont bons, les sillons sont subventionnés à 40 % pour les opérateurs jusqu'en 2015. Que se passerait-il s'il était mis fin à ce système-là ? Cela entraînerait-il la mort définitive du fret et le report intégral du transport de marchandises vers la route ?

Reste le problème du décret socle : l'abrogation de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 octobre 1940 est une bonne chose. Sans elle, il était impossible de faire quoi que ce soit. Ceci étant, des négociations sont en cours avec les syndicats et le statut est conservé pour les salariés actuels sous statut. Pour les nouveaux, y aura-t-il un nouveau régime de protection sociale et surtout de retraite ? C'est dans ces domaines que les coûts sont les plus importants, à côté de l'organisation du travail. Sans trahir ou préjuger des négociations en cours, allons-nous dans cette direction ou non ?

La dernière question porte sur la largeur des quais. Là-dessus, la DB estime que la SNCF a eu raison d'agir comme elle l'a fait, parce qu'elle a homologué de nouveaux matériels, qui sont homogènes sur tout le territoire et dont la maintenance est moins coûteuse, alors qu'en Allemagne, les trains utilisés à Munich ne peuvent être utilisés à Hanovre.

**Mme Hélène Masson-Maret.** - Nos collègues spécialistes ont déjà évoqué beaucoup de choses, par exemple la dette abyssale. Je voudrais revenir sur la grogne des régions, apparue lors du débat sur le rabetage des quais. C'est un problème très important pour nous qui sommes élus territoriaux. Alain Rousset, président de l'ARF, l'a bien dit : « *les régions ne sont pas des pigeons* », avant d'ajouter qu'il refusait de payer. Le problème du paiement a été résolu, je n'y reviens pas, mais une nouvelle association, dont Jean-Jacques Queyranne a pris la tête, s'est créée : l'association d'études sur le matériel roulant. Il s'agit, pour les collectivités, de reprendre la main sur les équipements qu'elles financent mais que la SNCF gère et d'ainsi éviter qu'elles ne soient frustrées. Comment les relations avec les régions peuvent-elles être améliorées ?

Deux réformes sont en cours : l'élargissement des régions et la réforme ferroviaire. Selon vous, si ces deux réformes sont menées à bien, faut-il en attendre une amélioration, ou un nouveau casse-tête ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** – J’approuve cette réforme et le discours positif sur la mise en ordre de marche de la SNCF. Il y a une véritable nécessité de disposer d’un système ferroviaire intégré.

Nous avons attentivement suivi les débats en commission à l’Assemblée nationale, et plusieurs questions ne manqueront pas de revenir au Sénat.

En ce qui concerne la mise en conformité avec le règlement européen sur les obligations de service public (OSP), le manque de réciprocité pose problème. La SNCF réalise dix milliards d’euros de chiffre d’affaires hors de France, il s’agit d’un atout essentiel pour le développement de l’entreprise. La SNCF doit pouvoir se positionner pour être le fer de lance de l’industrie ferroviaire dans le monde.

En matière d’autorité organisatrice de transports (AOT), il semble qu’il faille mieux définir les contours d’une autorité régionale de plein exercice.

J’approuve totalement le principe de la réunification du foncier, qui me paraît indispensable. Mais ne faudrait-il pas en faire une compétence de l’EPIC de tête ? Quelles seraient d’ailleurs les compétences de ce dernier, qui permettraient d’en faire un outil opérationnel intéressant dans la perspective d’un système intégré ?

Sur la question de la liberté tarifaire, la réflexion doit encore progresser. Les régions sont très attentives à ce débat.

On parle également beaucoup de limiter les TGV, de libérer davantage les TER, mais *quid* des TET ? On a l’impression d’un freinage, y compris de l’État, sur les TET, avec un certain nombre de lignes jugées prioritaires par rapport à d’autres. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?

Enfin, à propos des gares, notamment les plus importantes qui jouent un véritable rôle commercial au cœur de la ville, j’ai personnellement quelques interrogations sur l’articulation entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Je souhaiterais connaître votre point de vue.

**Mme Évelyne Didier.** – Monsieur Pépy, vous nous avez bien expliqué la différence entre votre rôle et celui du ministre. Mais tout de même, vous n’êtes pas pour rien dans l’élaboration de ce projet de loi ! Vous avez été un partenaire privilégié, il ne faut pas que vous soyez si modeste.

La question du système intégré est importante ; et mon groupe aurait souhaité que l’on revienne à un système totalement intégré. Afin de mesurer la réalité de cette intégration, pourriez-vous nous donner votre sentiment sur les compétences de l’EPIC de tête ?

La qualité du réseau et sa nécessaire régénération sont une question récurrente. Aucun gouvernement, aucun groupe politique, ne peut reprocher à l’autre de ne pas avoir fait le nécessaire. La responsabilité est véritablement

collective. Combien de temps et combien d'argent faudra-t-il pour que le réseau soit à peu près au niveau espéré ? La solution à tous les autres problèmes en dépend largement !

En évoquant la question des propriétés, vous avez indiqué que « celui qui décide paie ». Vous prêchez totalement une convaincue, nous aurons l'occasion d'en reparler sur d'autres sujets.

**M. Charles Revet.** – Monsieur Pépy, vous avez indiqué en préambule n'être là qu'en tant qu'opérateur et que vous n'interveniez pas dans le projet de loi qui nous est soumis. En tant qu'acteur principal, vous avez pourtant bien donné votre avis au ministre ! Comme Evelyne Didier, je m'interroge. Si vous ne nous dites pas quels points du texte vous préoccupent, comment voulez-vous qu'on le sache ?

Entre l'étude de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne et le rapport de la Cour des Comptes, la situation est jugée très préoccupante. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut redonner au ferroviaire une vraie place et le développer. Existe-t-il un état des lieux précis de la situation et une projection de ce qu'il faudrait faire, notamment en termes de coûts et de délais ?

Qu'en est-il des 10 000 km de voies ferrées secondaires inutilisées, tant du point de vue de leur entretien, que de leur réactivation ? Vous avez évoqué la mise en place du tram-train, j'y suis favorable.

J'en viens également à la question des ports. La part du fret ferroviaire est extrêmement faible actuellement et tout le monde souhaite la voir augmenter, surtout sur les longues distances. À partir du Havre, on devrait pouvoir aller jusqu'en Europe centrale !

Dernier point, pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez en affirmant « qui paie, décide », notamment par rapport aux régions qui interviennent beaucoup. Jusqu'où pourrait-il y avoir une évolution ?

**M. Alain Houpert.** – Je ne suis pas un spécialiste des questions ferroviaires, et je m'exprime en tant que simple usager.

La dette abyssale provient en partie d'un système social trop généreux, qu'il faudra réformer en profondeur. Il y a moins d'actifs que de retraités, les investissements font office de variable d'ajustement pour réduire ce déséquilibre.

L'Europe a besoin d'une harmonisation, en particulier dans le secteur ferroviaire. On fait trop souvent des réformes franco-françaises, alors qu'il faudrait un grand plan européen pour le ferroviaire. Aujourd'hui, il est encore trop difficile de voyager en Europe en train. L'avion pose nettement moins de problèmes.

Le train doit être un moyen de déplacement populaire, mais il coûte trop cher pour un français moyen. Il faut être ingénieux pour obtenir des

prix acceptables. La voiture coûte souvent moins cher, ce qui ne favorise pas les objectifs de développement durable.

Le fameux « bug » sur le rabotage des quais est une illustration du désordre permanent. Il faudrait une meilleure communication entre l'ensemble des acteurs. L'EPIC de tête est une bonne solution, mais il serait encore mieux de rassembler RFF et la SNCF.

Le dossier Alstom est également un véritable drame. Les TGV ont longtemps été la vitrine de la France, lancés sous Georges Pompidou et inaugurés par François Mitterrand. Mais cette vitrine se dégrade fortement, avec du matériel roulant excessivement vieux et un accès aux nouvelles technologies à bord qui laisse à désirer. Il n'y a qu'à comparer avec les trains italiens pour s'en rendre compte.

Il faudrait aussi travailler avec les opérateurs télécoms pour assurer une meilleure itinérance. La SNCF a un partenariat avec SFR, mais il est très difficile d'envoyer des SMS ou des emails lorsque l'on est chez un autre opérateur.

Pour les élus, la dichotomie entre le gestionnaire de réseau et l'utilisateur du réseau est complètement absurde. On trouve fréquemment des communes traversées par une voie ferrée : les maires sont embêtés dès qu'ils veulent rénover une voie communale et qu'un pont passe au-dessus d'une ligne, car celui-ci appartient à RFF. J'ai en tête l'exemple du village de Poinçon-lès-larrey, où le maire ne parvient pas depuis vingt ans à rouvrir une voie communale, à cause d'un train qui passe une seule fois par jour ! En conséquence, les habitants sont obligés de faire un détour de 20 km. C'est un peu comme la traversée du Rhin : il y a des Rhin partout en France, qui sont des lignes de chemin de fer de petite capacité. Il faudrait utiliser l'EPIC de tête pour faire en sorte que le bon sens prime enfin !

**M. Roland Ries.** – Je tiens d'abord à signaler à mon collègue que le passage du Rhin ne pose pas trop de problèmes aujourd'hui. On a pas mal progressé par rapport à une certaine époque, on a de nombreux ponts !

Je souhaiterais ensuite revenir sur quelques points qui me tiennent à cœur, même si beaucoup de choses ont déjà été dites.

Tout d'abord, comme le souligne Monsieur Pépy, il ne faut pas mélanger les genres : la SNCF est un opérateur de transport ferroviaire qui doit être bien distingué de l'autorité organisatrice. Ce ne sont pas les mêmes fonctions, même si l'opérateur peut éclairer les choix de l'autorité organisatrice. Cette distinction existe depuis très longtemps en matière de transport urbain. On a trop longtemps vécu dans l'idée d'une SNCF « État dans l'État », à la fois autorité organisatrice et opérateur. Cette situation ne doit pas durer. J'approuve la réforme ferroviaire sur ce point.

Mon deuxième point est d'ordre politique. Le modèle de la délégation de service public (DSP) existe depuis longtemps et fonctionne

plutôt bien en France : l'autorité organisatrice définit un cahier des charges, en identifiant des stratégies, des objectifs et des moyens ; ensuite, une concurrence régulée se met en place sur la base du cahier des charges, avec la possibilité pour les autorités organisatrices de choisir soit la régie, soit la DSP à une société d'économie mixte (SEM), soit la DSP à une société privée. Le choix est ouvert et fonctionne comme cela depuis les années 1980 en matière de transport urbain. Le modèle n'est certes pas transposable tel quel en matière ferroviaire, où le système s'appréhende à l'échelle nationale et internationale. Je n'en suis pas moins favorable à une concurrence régulée, en tant que social-démocrate invétéré de la première heure... je n'ai pas changé, moi !

**M. Charles Revet.** - Pourquoi « moi » ?

**M. Roland Ries.** - Il y en a d'autres... ne me demandez pas qui !

**M. Charles Revet.** - Des noms !

**M. Roland Ries.** - Non, je ne me laisserai pas entraîner dans d'autres voies, non ferroviaires !

Mon troisième point porte sur les autorités organisatrices régionales : elles n'existent pas ! Que l'on fasse de grandes régions ou de petites régions ne change rien au problème. Pour qu'il y ait autorité organisatrice, il faut qu'il y ait une compétence clairement identifiée, notamment vis-à-vis de l'État, et une ressource dédiée.

Quatrième élément, la dette : je pense que l'objectif de stabilisation est indispensable. Il doit reposer sur une base simple et claire : tout investissement doit être adossé à des recettes prévisionnelles permettant d'en garantir les perspectives d'amortissement.

Enfin, la question du fret ferroviaire me tient également à cœur : la situation est extrêmement difficile parce que l'on est dans le cadre d'une concurrence faussée et non régulée entre la route et le rail. Le dispositif de l'éco-redevance va dans le bon sens puisqu'il est destiné à internaliser les frais d'infrastructure dans le coût de la route. Le consensus politique sur ce sujet s'est effiloché au fil du temps, il faut le retrouver pour régler, entre autres, le problème du fret ferroviaire.

**Mme Anne-Marie Escoffier.** - Je m'interroge sur le patrimoine considérable de la SNCF. Quels sont les projets envisagés en matière de cession du foncier ?

Ma deuxième question est encore plus large : entre le rail, la route et l'avion, comment mettre en cohérence, au niveau national, l'ensemble de ces moyens de transport ?

**M. Jean-Pierre Bosino.** - Monsieur Pépy, dispose-t-on d'une évaluation du « mur des travaux » que vous évoquiez ? Comment concilier ces besoins avec la nécessité de réaliser des économies sur les

investissements et la gestion du réseau ? Une réflexion est-elle conduite sur la possibilité d'accroître les recettes ?

Une question d'ordre social, qui concerne les personnels : quel sera le statut des nouveaux embauchés par la SNCF ?

Enfin, les débats sur l'autorité organisatrice de transports m'interpellent : qu'en est-il de l'égalité de traitement sur l'ensemble du territoire en matière de service public de transport ferroviaire ?

**M. Guillaume Pépy.** - Vos questions dressent un tour d'horizon assez complet de l'ensemble des enjeux à court, moyen et long terme.

Monsieur Teston, il existe effectivement un risque que la gestion par activités crée des rigidités. Mais je vous rappelle qu'elle succède, depuis 1991, à la gestion par circonscriptions géographiques qui conduisait à sacrifier systématiquement le fret au profit du transport de voyageurs. Or nous ne pouvons pas nous permettre de délaissier la qualité de service du fret, autrement les industriels se reporteront sur le transport routier. C'est le principe du choix modal : on ne sauvera le fret qu'avec des moyens dédiés !

De la même façon, en parlant d'autorité organisatrice, chaque président de région veut savoir quels sont les moyens effectivement mis en œuvre par la SNCF pour assurer le service public, afin de pouvoir apprécier la transparence financière et se faire une opinion sur le rapport coût/efficacité des moyens déployés.

En ce qui concerne l'intercité, une vaste remise à plat est nécessaire. Le premier contrat arrive à échéance le 31 décembre 2014. La piste la plus prometteuse est celle de la commission Mobilité 21 qui recommande la création d'une activité de « train rapide de grande ligne », comme il en existe en Allemagne, à savoir des trains roulant à 160, 200, 220 km/h et ne supposant pas d'investissement dans des lignes à grande vitesse. C'est la solution d'avenir pour l'intercité, qui se définit aujourd'hui uniquement par « ni TER, ni TGV ».

Quant à la crise avec les régions, celles-ci ont eu largement raison, je l'ai déjà dit au Sénat. Nous sommes en train de sortir de l'impasse. Tout d'abord, les contentieux financiers sont quasiment tous réglés : il n'y a plus de suspension de paiement et nous avons signé des avenants pour que le devis soit stable à offre constante en 2014 et 2015. C'était une demande des régions en l'absence de recette nouvelle, comme l'a indiqué Roland Ries : leur message a été entendu. Deuxième point, au congrès de l'Association des régions de France (ARF) de l'automne dernier, j'ai proposé trois choses : liberté tarifaire, propriété régionale des matériels et gouvernance régionale des gares. C'est une proposition de l'opérateur, mais c'est au pouvoir politique, Gouvernement et Parlement, qu'il revient de trancher. Enfin, je suis favorable à ce que les comptes TER de la SNCF soient certifiés ou au moins validés par l'ARAF : il s'agit de garantir aux régions qu'elles ne sont en aucune manière surchargées de paiements qu'elles ne devraient pas faire.

Vous avez également évoqué le sujet de la grève. La réforme proposée est l'objet d'un consensus politique sur sa nécessité et son principe. Sur le contenu, la porte reste ouverte. Deux organisations syndicales sur quatre ont d'ores et déjà déposé un préavis de grève, pour le 10 juin, qui me semble prématuré et précipité : le ministre des transports a en effet indiqué qu'il recevrait l'intersyndicale le jeudi 12 juin à 15 heures. Il y a place pour une discussion utile. Et je tiens aussi à faire remarquer que deux organisations syndicales n'ont pas déposé de préavis de grève, ce qui mérite tout autant d'être souligné ! Enfin, je pense que les cheminots savent faire preuve de responsabilité : lundi 16 juin, 600 000 lycéens passent le baccalauréat, il faut que le service public soit au rendez-vous. On ne peut pas imaginer que 600 000 familles puissent être perturbées par un mouvement social sur lequel elles n'ont que peu de prise ! Toutes les garanties d'ouverture sont aujourd'hui sur la table.

Monsieur Nègre, en ce qui concerne l'ARAF, j'ai mentionné qu'en tant qu'opérateur, nous souhaitons un régulateur fort, tant d'un point de vue juridique qu'économique. Mais le réglage de ses compétences relève véritablement du pouvoir politique.

Sur la place des élus et des usagers dans le projet de loi, mon opinion est que l'on n'a pas assez pris conscience du rôle du conseil de surveillance du ferroviaire. C'est une novation considérable. Aujourd'hui, Jacques Rapoport et moi présidons nous-mêmes nos conseils d'administration, ce qui est une particularité française. Le projet de loi propose d'adopter le système allemand, en distinguant ceux qui gèrent et ceux qui contrôlent. Le conseil de surveillance aura deux lourdes responsabilités : il recevra périodiquement un rapport du directoire - en Allemagne, les dirigeants sont passés au grill une demi-journée tous les deux mois ; il définira et mettra en œuvre la politique ferroviaire du pays, sous le contrôle des autorités politiques. Il s'agit donc d'une institution fondamentale, à l'intérieur de laquelle siégeront des représentants des régions et des usagers.

Monsieur Grignon, vous avez évoqué le directoire. Là encore, on reste dans le système allemand, avec deux entités, l'une de réseau, l'autre de services. Les deux PDG constitueront un couple solidairement responsable, devant le conseil de surveillance et le pays, de la bonne marche du système. Il est difficile de faire plus simple et plus efficace.

La question des gares est très débattue. La moitié des pays d'Europe a mis les gares du côté du réseau, et l'autre moitié du côté du service. Notre recommandation, avec Jacques Rapoport, est de laisser les gares du côté du service pour deux raisons : la réforme est déjà considérable et ajouter un volet gare au réseau, avec 10 000 personnes qui exercent des métiers d'accueil et de clientèle, ne ferait qu'alourdir la barque ; l'autre raison est que le système créé par la loi de 2009, avec une entité « Gares et connexions » au sein de la SNCF, n'est contesté par aucun concurrent, et il n'y a aucune

affaire contentieuse devant l'ARAF ou l'Autorité de la concurrence. Il est donc préférable de conserver le système actuel puisqu'il fonctionne. En revanche, les cours marchandises sont clairement transférées par le projet de loi.

S'agissant du fret, évoqué notamment par Francis Grignon et Roland Ries, la situation a beaucoup évolué. Nous étions, il y a quatre ans, en situation de semi-faillite. En 2008, la marge opérationnelle de Fret SNCF était négative à hauteur de - 380 millions. Cette année, cette marge sera négative à hauteur de - 100 à - 120 millions. Nous avons donc parcouru quasiment les trois quarts du chemin de retour à l'équilibre. Nous avons stabilisé les volumes depuis l'année dernière en recentrant Fret SNCF sur les flux de long parcours - sur lesquels nous sommes compétitifs par rapport à la route - et sur le portuaire, le combiné, les autoroutes ferroviaires et les trafics européens. Certes, le niveau est encore très bas, mais Fret SNCF commence à regagner des parts de marché sur ses concurrents. Cette année, nous sommes, en volume, à + 2 %. Enfin, le « plan Borloo » de 2007-2008, qui prévoyait des investissements et des nouveaux produits sur le fret ferroviaire, se met progressivement en œuvre. Avec les autoroutes ferroviaires, le combiné portuaire, le fret européen, nous inventons, année après année, un nouveau fret ferroviaire.

Concernant la satisfaction des clients, je tiens à saluer le travail extraordinaire des 9 000 cheminots du fret. En 2010-2011, le taux de satisfaction avait progressé de 10 points. En 2012-2013, la progression atteint 18 points d'après l'enquête que nous venons de terminer. Ainsi, 84 % des chargeurs clients de Fret SNCF se déclarent satisfaits ou très satisfaits. Certes, il reste encore des progrès à faire, mais je souhaite réaffirmer que les efforts des cheminots et les très nombreuses suppressions de postes ont permis une restructuration qu'il faut saluer et soutenir.

Les sillons constituent une menace réelle. Il existe aujourd'hui un « péage négatif », c'est-à-dire une sorte de subvention publique au fret ferroviaire dans notre pays qui représente 40 % du coût des sillons. Si ce péage négatif devait disparaître, les 18 opérateurs français devraient redimensionner leur activité. Cela constituerait une menace pour le volume du fret ferroviaire français.

Le projet de loi qui vous est soumis ne remet pas en cause le statut des cheminots, pour ceux qui remplissent les conditions. Celles-ci sont très simples. Les cheminots de moins de 30 ans seront à l'avenir embauchés au statut car cela permet de financer le régime de retraite. Ce dernier est devenu un régime d'État, financé par les cotisations des cheminots, de l'entreprise et par une subvention liée au déséquilibre démographique. Les cheminots de plus de 30 ans, quant à eux, seront embauchés en CDI, au régime général. Le projet de loi ne prévoit pas de changement sur cette question.



---

Pour répondre à Hélène Masson-Maret, les régions qui le souhaitent pourront acquérir directement leur matériel auprès des constructeurs, en respectant le code des marchés publics. Cela ne pose aucun problème à la SNCF.

La réforme territoriale souhaitée par le gouvernement pourrait, me semble-t-il, être bénéfique. Le système des trains express régionaux est aujourd'hui très émietté, avec des problèmes de liaisons entre régions et des parcs ne pouvant être mutualisés. La création de grandes régions pourrait être une source d'économies, en termes de frais de structure, mais aussi une source d'efficacité pour la SNCF, qui calquera naturellement son organisation sur ces nouvelles régions.

Jean-Jacques Filleul a soulevé un problème technique mais politiquement très important. Au Parlement européen, un mécanisme de sanction a été adopté en février dernier à l'égard des pays qui n'ouvriraient pas progressivement leur marché à la concurrence, en matière ferroviaire, à l'échéance 2019-2023. Les entreprises de ces pays ne pourront pas exercer leur activité dans les États qui, eux, ont ouvert leur marché. Aussi, dans la mesure où le marché français ne comporte pas aujourd'hui de dispositif qui prépare l'ouverture, les entreprises françaises dans le domaine ferroviaire ne pourraient plus s'implanter en Allemagne ou encore en Italie. Le secteur ferroviaire français aura beaucoup à craindre si ce mécanisme n'est pas considéré comme illégal.

Au sujet des compétences de la tête de groupe, le projet de loi rend celle-ci responsable des aspects système, c'est-à-dire de la bonne intégration entre le rail, la voie et le train, au bénéfice de la SNCF mais aussi de toutes les entreprises ferroviaires, sans discrimination. Des amendements examinés par l'Assemblée nationale prévoient en outre de confier la responsabilité du pacte social cheminot à la tête de groupe, de même que des fonctions de pilotage. En matière foncière notamment, il serait opportun que la loi le prévoie. Je pense que l'on pourrait également donner une compétence en matière de sécurité à la tête de groupe, dans le respect de l'indépendance des fonctions essentielles.

Pour répondre à Evelyne Didier, je vous confirme que, de mon point de vue, plusieurs améliorations du projet de réforme sont encore possibles. Ainsi, le degré d'intégration pourrait être renforcé sans pour autant porter atteinte à l'indépendance des fonctions essentielles. Le volet financier pourrait être rendu plus robuste par des mesures complémentaires destinées à stabiliser la dette. Le volet social pourrait être nourri des travaux des commissions. Enfin, les responsabilités des autorités organisatrices de plein exercice pourraient être clarifiées. Il faudra d'ailleurs que les régions aient, à terme, des ressources propres pour financer les TER.

Au sujet de la dette évoquée par Alain Houpert, je préciserai que celle-ci ne concerne pas les retraites. La caisse des retraites de la SNCF est désormais une caisse d'État.

Concernant l'harmonisation sociale, il faudra, une fois celle-ci effectuée en France, l'effectuer au niveau européen pour éviter une guerre des moins disant entre les réseaux. Dans le routier, le moins disant social vient perturber les marchés des États membres qui eux, ont des équilibres sociaux souvent décidés par des conventions collectives. Je considère qu'il faut, dans le ferroviaire, un véritable dialogue social européen et une harmonisation sociale.

S'agissant du coût du train pour les usagers, la baisse des tarifs doit passer par une baisse des coûts.

Enfin, comme vous l'avez demandé, je pense que nous devons accentuer, avec RFF, la pression sur les opérateurs télécoms qui pratiquent les accords d'itinérance le long des voies.

**M. Guillaume Pépy.** - Sur les remarques de Roland Ries, avec lesquelles je suis très en phase, il existe bien une différence entre un opérateur et une autorité organisatrice, et la SNCF a mis trop de temps à totalement l'intégrer. Aujourd'hui, Alain Le Vern, patron des TER, termine un projet de décentralisation de la SNCF, conduisant à ce que chaque président de région aura face à lui d'ici la fin de l'année, un responsable TER qui ne pourra plus jamais dire « je défère à Paris ou à ma direction centrale ». Désormais, c'est le directeur régional qui sera en charge de la totalité des réponses. Il maîtrisera les effectifs, ainsi que les moyens financiers, et il sera responsable des objectifs de qualité et de service. Sur le modèle de délégation de service public, j'y suis également favorable.

Sur la question de la dette, je pense qu'il faut d'abord bien distinguer le surendettement de l'endettement. Nous sommes aujourd'hui surendettés, cela signifie que nous risquons de devoir réemprunter pour assumer la charge de notre dette. Les taux d'intérêt sont très bas, s'ils remontent nous serons en situation de surendettement. C'est pourquoi l'objectif de stabilisation de la dette est vital. Mais, il suppose que les moyens financiers disponibles dans ce pays soient consacrés à la maintenance et à la modernisation du réseau existant, et que l'on réduise la voilure sur la construction de lignes nouvelles. Deuxièmement, il suppose un effort de performance. Nous nous engagerons par un contrat de performance signé avec l'État, sur le contenu de ce milliard d'économies : 500 millions pour le réseau, et 500 millions pour l'entreprise de services.

Enfin, il suppose sans doute que l'État puisse lui aussi faire sa part du chemin. Nous avons d'ores et déjà fait des propositions, et notamment que les dividendes versés soient réinvestis pendant un certain nombre d'années pour accélérer la stabilisation de la dette et que l'impôt sur les sociétés, qui est versé aujourd'hui, soit lui aussi affecté à la stabilisation de la

dette. Cette question de la dette est absolument centrale, et l'étape de stabilisation est une première étape nécessaire.

Enfin, sur le patrimoine foncier. Que peuvent « rapporter » des cessions intelligentes ? Nous pensons que cela peut être de l'ordre de 150 à 200 millions d'euros par an, en tenant compte d'une loi que vous avez adoptée, qui prévoit des cessions dans le domaine ferroviaire, à tarif préférentiel pour les logements sociaux.

Sur la question de la mise en cohérence des différentes lignes, des différents services, vous évoquez un aspect essentiel. Il s'agit de la nécessité que les futures autorités organisatrices de plein exercice soient moins nombreuses, avec un ressort plus vaste, pour pouvoir elles même faire ce travail de mise en cohérence. En effet, lorsqu'on voit des bus départementaux en concurrence avec des TER régionaux, et avec des centrales de mobilité gérées par les agglomérations, on se dit que l'argent public n'y trouve pas son compte. Et donc là aussi, on peut faire un rapprochement avec la réforme territoriale.

Enfin pour répondre à la question de Jean-Pierre Bosino, relative aux moyens financiers pour le mur des travaux. Les 500 millions d'euros de RFF, ou du futur SNCF réseau, ne sont pas des économies sur la modernisation ou la maintenance, mais essentiellement sur les achats, les frais de structures et les duplications. Pour vous en citer une, il existe aujourd'hui, un contrat de gestion d'infrastructures de plus de mille pages, qui nécessite plusieurs dizaines de contrôleurs de gestion au plan central et régional, pour régler le ballet entre RFF et SNCF-infra. Il y a des dizaines d'exemples similaires, c'est à dire de personnes qui travaillent dur pour des tâches qui ne présentent finalement aucun intérêt en termes de service public ou de qualité.

Vous évoquiez également la question de l'augmentation des recettes. Dans le projet que je porte à l'intérieur de la SNCF, qui s'intitule « Excellence 2020 », et qui a été adopté il y a huit mois, le chiffre concernant le développement s'élève à 1,3 milliard d'euros sur la période, pour les trains de la vie quotidienne qui sont une priorité absolue, y compris les intercitys. Deuxièmement, il s'agit d'être capable d'offrir un service de bout en bout, c'est-à-dire d'offrir là où c'est nécessaire, des trains, des trams, des métros, des bus et des transports à la demande, en somme toute la chaîne, pour que les Français puissent avoir une alternative à la voiture.

Enfin, l'activité internationale du groupe représente 25 % de son chiffre d'affaires, c'est-à-dire entre 9 et 10 milliards d'euros. Je me suis engagé à porter ce chiffre à 33 % d'ici 2017, pour que la France soit, encore plus qu'aujourd'hui, un champion reconnu des systèmes de mobilité au plan mondial, avec derrière ces enjeux en termes de chiffre d'affaires, les exports et l'emploi.

**M. Raymond Vall, président.** – Merci M. le Président. Je pense que tous mes collègues ont pu apprécier la sincérité de votre intervention et la

précision de vos réponses. Je ne doute pas que ce qui s'est exprimé ici, représente, une volonté forte, politique, de pouvoir contribuer à une réforme absolument nécessaire, et j'espère, que tous ensemble nous porterons ce projet indispensable.

Avant de terminer, peut être pourrions-nous parler de l'affaire des Régiolis.

**M. Guillaume Pépy.** - Jacques Rapoport et moi-même avons tenu un conseil d'administration, au lendemain de cette affaire, avec les administrateurs de RFF et de la SNCF, ainsi que les représentants des 260 000 salariés du groupe. Je veux dire devant le Sénat, qu'une forte proportion de ces salariés a été choquée de voir son travail, consistant pour l'essentiel à du travail d'expertise, avec du professionnalisme et des questions techniques liées à la sécurité, réduit et expédié en un emballage de quelques heures. Un emballage dans lequel les faits ont très vite disparu, au profit des réactions, des emballages, des demandes des uns et des autres.

Et j'ajoute avec la même émotion que la presse internationale est catastrophique. Parce qu'évidemment, la presse internationale a relayé l'idée que les Français ne savaient pas construire des trains. Or, à un moment où l'on se bat sur tous les marchés avec Alstom, Bombardier, Transdev, la RATP, avec l'ingénierie française qui est la première au plan mondial dans ce domaine-là, il va nous falloir des mois pour aller expliquer en Malaisie, en Angleterre, en Australie, que cette affaire est une polémique franco-française. Et donc reconvaincre que les Français savent faire des trains, savent faire des quais et savent mesurer.

Ayant fait ces deux remarques sur des aspects qui me perturbent et me touchent je reviens au fond de l'affaire.

Nous avons remis un rapport d'enquête totalement transparent avec cent cinquante pages de pièces jointes, consultables en ligne, et donc à la portée de tous les journalistes, tous les politiques et tous les Français. Il y a donc une totale transparence sur le sujet. Qu'est-ce qu'il ressort de ce rapport ? C'est ce qu'a dit le ministre Frédéric Cuvillier, et je le résume : non, les trains ne sont pas trop larges puisqu'ils ont été homologués par l'État, par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Pense-t-on donc que les gens de l'EPSF ne savent pas calculer un gabarit ? Je le répète, les trains sont bien conformes aux gabarits. Les deux personnes qui ont décidé du choix du train, Bernard Soulage et Martin Malvy, qui ont présidé la commission d'appel d'offres, assument ce choix, et l'ont dit publiquement, mais cela n'a pas été beaucoup entendu, ni relayé.

Deuxièmement, le ministre l'a rappelé, les quais des 3000 gares de France, qui datent de toutes les époques, certains ont cent cinquante ans, d'autres un an, ont tous les formats en longueur, largeur et hauteur. Et donc, par conséquent, lorsqu'on introduit un nouveau train, fut-il conforme au gabarit international, il y a des chances que des quais de cent cinquante ans

aient bougé de quelques centimètres. Et des voies qui n'ont pas été retouchées pendant vingt ans, c'est-à-dire pendant une période ponctuée d'aléas climatiques tels que des inondations ou la sécheresse, puissent avoir besoin d'être redressées. Le seul élément qui aurait été gênant dans l'affaire, c'est si des quais récents, construits dans les deux ou trois dernières années, avaient dû être rabotés. Or, on ne relève qu'un cas en région PACA, peut être un deuxième et une incertitude pour un troisième. Mais cela ne justifie en aucune manière l'emballage auquel on a assisté. Et, je souhaiterais ajouter que cela n'était une surprise pour personne. J'engage tout le monde à regarder les échanges de courriers. Des élus se sont déjà exprimés, notamment Antoine Herth, vice-président de la région Alsace chargé des transports, qui a expliqué que cette affaire est connue depuis 2009, qu'il s'en est emparé et qu'il a depuis le début, comme Alain Rousset, demandé qu'aucune charge ne soit portée aux comptes des régions. Il a eu satisfaction puisque c'est RFF qui prend tout en charge sur ses investissements propres.

Mais comme on a coutume de le dire, « il n'y a jamais de fumée sans feu ». Nous avons donc cherché l'origine du problème. Et le vrai problème n'était ni la largeur des trains ni l'étroitesse des quais. Le vrai problème est qu'effectivement entre 2009 et 2011, c'est-à-dire postérieurement au choix effectué par la commission « Malvy-Soulaye », et avant 2011 où cette question a été reprise avec sérieux, il s'est écoulé deux ans pendant lesquels les deux établissements publics, qui se faisaient une guerre ouverte, n'ont pas travaillé cette question correctement. Donc, il est vrai que j'ai ma part de responsabilité dans le fait qu'entre 2009 et 2011, nous n'avons pas travaillé correctement, avec à l'époque Hubert Du Mesnil pour RFF. Cette « faute », a-t-elle eu des conséquences ? Là encore le rapport l'établit, il n'y a heureusement pas eu de conséquences, puisqu'à partir de 2011, nous avons recommencé à travailler ensemble. Les travaux ont été faits et il n'y a pas de situation, où, cette absence de travail en commun ait retardé la mise en service du Régiolis. On ne relève qu'une situation où il y a eu des difficultés entre Tarbes et Montréjeau, où la mise en service du Régiolis est retardée de quelques mois, en raison d'un problème de circuits de voies et de passage à niveau.

Dernier mot, le fond du problème réside dans la nécessité d'améliorer l'accès des fauteuils roulants, des poussettes, des familles, des seniors, de toutes les personnes ayant des difficultés à se déplacer jusqu'au train. Il s'agit de faire en sorte que la séparation entre le quai et le train ne soit pas trop importante, afin de permettre aux personnes en fauteuil roulant, ou se déplaçant avec une canne, d'avoir accès au train sans assistance. Or, tout le travail conduit par la commission « Soulaye-Malvy » était de répondre à cette problématique. Aujourd'hui, le Régiolis est largement soutenu par les associations de personnes à mobilité réduite. Patrick Toulmet, qui est sur le sujet une référence absolue, le comité consultatif des personnes à mobilité réduite de la SNCF, ont soutenu ce

projet, car ce train facilite l'accès des personnes à mobilité réduite au service public ferroviaire.

Le ministre a pris des décisions qui me paraissent tout à fait adaptées. Tout d'abord, il a rappelé la nécessité qu'il n'y ait plus jamais d'absence de travail coopératif, afin qu'au moment où on commande un train, les études entre le quai et le train soient terminées. Ensuite, il a exigé que le financement soit confirmé par les investissements sur fonds propres de RFF, afin que cela ne coûte rien ni aux usagers, ni aux collectivités régionales. Et enfin, il nous a demandé, car c'est le fond du problème, d'aller présenter devant chaque conseil régional l'avancement du schéma d'accessibilité régional, pour montrer que les trains vont être de plus en plus accessibles aux fauteuils, aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite. C'est bien de cela, et uniquement de cela que nous devons parler, car c'est cela qui est l'enjeu.

Voilà, j'ai parlé avec un peu d'engagement, j'en suis désolé, mais c'est une affaire qui nous a profondément touchés.

**M. Raymond Vall, président.** – Merci pour ce dernier volet de votre audition.

*La réunion est levée à 11 h 35.*

#### IV. AUDITION DE M. JACQUES RAPOPORT

**Réunie le mercredi 11 juin, la commission a entendu M. Jacques Rapoport, président-directeur général de Réseau Ferré de France (RFF), sur le projet de loi portant réforme ferroviaire.**

*La réunion reprend à 11 heures 05.*

**M. Raymond Vall, président.** - Nous avons le plaisir de recevoir M. Jacques Rapoport, président-directeur général de Réseau ferré de France (RFF), au sujet de la réforme ferroviaire.

Michel Teston, rapporteur du projet de loi, et François Patriat, rapporteur pour avis au nom de la commission des finances et en tant que président de région, auront de nombreuses questions à vous poser.

Je vous poserai quant à moi quelques questions liées à la ruralité.

**M. Jacques Rapoport.** - Merci de me donner l'occasion de vous présenter ce projet. Je n'ignore évidemment pas que l'actualité est chargée : nous subissons aujourd'hui une grève de la SNCF déclenchée par deux organisations représentatives sur quatre. Cette grève perturbe fortement le trafic.

Ma pensée va vers les voyageurs, mais également vers les chargeurs. J'étais ce matin au Salon du transport et de la mobilité, Porte de Versailles. Les chargeurs m'ont fait part des graves difficultés que génère le fait que

leurs trains soient immobilisés. Des millions de nos concitoyens sont également pénalisés par cette situation, qui ne peut évidemment pas être satisfaisante.

Je voudrais vous faire part de ma vision des choses et de l'intérêt de ce projet. Si l'on mène une réforme, c'est que le diagnostic n'est pas satisfaisant, qu'il y a des dysfonctionnements que l'on cherche si possible à résoudre, du moins à réduire.

Ce système est en place depuis 1997. Quel bilan en tirons-nous, dix-sept ans après ? Nous constatons que notre réseau a beaucoup vieilli ; à certains endroits, ce vieillissement frise la dégradation.

RFF est juridiquement propriétaire de ce patrimoine. Nous sommes en fait affectataires d'un bien national, la valeur juridique étant accessoire. Ma responsabilité est de dresser pour la représentation nationale le tableau de l'état dans lequel se trouve ce patrimoine.

Vous le savez - le rapport de la Cour des comptes que vous avez diligenté a fourni quelques éléments - notre réseau s'est beaucoup dégradé, du fait d'un sous-investissement chronique de trente années. Je ne jette pas la pierre à mes prédécesseurs : en 1980, une pause de cinq à dix ans était probablement justifiée, mais celle-ci a duré trente ans.

Depuis cinq à six ans, les investissements ont repris - et c'est une excellente chose - mais ils ont repris prioritairement sur le réseau régional. Il est vrai qu'il s'agissait du plus dégradé mais, de fait, la partie la plus structurante du réseau, celle où circulent 80 % des trains, a continué à vieillir. Après les efforts très importants accomplis en 2013 et 2014, l'âge moyen du réseau va continuer à augmenter.

Nous avons face à nous nous un mur de travaux dont l'impact économique est considérable. Il comporte des enjeux en matière de circulation des trains, avec une qualité de service tendanciellement à la baisse sur les zones les plus denses, notamment en Île-de-France.

Le second élément négatif concerne l'explosion de la dette. RFF enregistre à ce jour 35 milliards d'euros de dette et la SNCF 7 milliards d'euros. Je ne parlerai pas de cette dernière : pour une entreprise qui fait 38 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 7 milliards de dette pour financer le renouvellement de son patrimoine, ce n'est pas grand-chose. Ce serait mieux qu'il y en ait moins, mais cela ne présente pas de risque, dès lors que cette dette sert à financer des investissements, et non à boucher des trous.

En revanche, les 35 milliards d'euros de dette de RFF constituent une dette dont la validité économique est plus que discutable. L'Insee vient de requalifier en dette publique 10,8 milliards d'euros, à partir d'un calcul assez complexe.

Il est clair que cette part publique de la dette va croître dans les années qui viennent. RFF détient donc une dette mixte, avec une part

justifiée par le fait que nous avons des péages, que le trafic augmente, et que nous devons financer des investissements. Une part de cette dette est saine, mais une autre ne l'est pas, et nous ne dégageons pas de capacités de remboursement. Par ailleurs, la dette augmente de 3 à 5 milliards d'euros par an. Non seulement le stock est très élevé, mais le flux est également très défavorable.

Pourquoi cette dette augmente-t-elle tant ? Nous avons en fait un volume d'investissement très important : nous investissons sur le réseau ferroviaire comme jamais en France.

Un ordre de grandeur, pour que l'on se rende bien compte : faire fonctionner le réseau coûte 4 milliards d'euros par an, hors frais financiers. Nous investissons 7,5 milliards, soit quasiment 200 % de notre chiffre d'affaires ! Aucune entreprise ne le fait. Nous avons des investissements considérables : les quatre lignes à grande vitesse (LGV) en travaux représentent, à elles seules, une vingtaine de milliards sur cinq ans.

Ce sont des sommes considérables qui sont investies sur le réseau. Or, il n'existe pas d'autofinancement, qu'il s'agisse de celui dégagé par l'exploitation, qui est de quelques centaines de millions d'euros par an, ou des subventions perçues, qui ne sont évidemment pas suffisantes. Il manque donc 3 milliards d'euros, et ceux-ci viennent augmenter un peu plus la dette chaque année.

Ceci va durer jusqu'en 2017, avec la mise en service des quatre LGV ; tout dépendra après de la suite qui sera donnée au programme TGV et à son mode de financement.

Dernier élément auquel je suis très sensible - mais l'opinion l'a également été récemment : la logique système est mal gérée par la SNCF et RFF, comme l'a montré l'affaire des trains trop larges ou des quais trop étroits.

Les gens qui ont agi comme ils l'ont fait ont respecté les instructions que leur donnait leur entreprise, compte tenu de l'objet social de chacune des deux maisons. Dans cette affaire, les intérêts de deux entreprises publiques, qui partagent le même métier, sont exactement contradictoires. L'une gagne, l'autre perd. On a passé deux ans à dire que c'était à l'autre de payer. Au bout du compte, c'est RFF qui a réglé la facture. Le système ne conduit pas seulement à l'affrontement, mais également à la séparation.

Dans certains pays, les deux entités sont séparées, comme en Angleterre, en Belgique, en Espagne. Dans d'autres, comme l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, la Suisse, les deux entités ne le sont pas. C'est le cas de la moitié des pays européens environ. Les pays qui ne comportent qu'une seule entité ne connaissent pas d'affrontement ; en France, la SNCF et RFF sont non seulement séparées mais se livrent en outre à des affrontements, les intérêts des deux étant opposés !



---

Le bilan en a déjà été tiré, qu'il s'agisse des Assises du ferroviaire, du rapport de la Cour des comptes, ou de la commission Duron. Je n'insisterai donc pas, mais il est indispensable de rappeler que le statu quo est un danger majeur. On sait que beaucoup de conflits sociaux se sont terminés par le retrait du projet. Or, vous le savez, la dégradation de notre système ferroviaire s'accélérera si le statu quo perdure. C'est là le risque principal, les Assises du ferroviaire l'ont démontré.

Notre système est unique au monde. Les organisations ferroviaires sont extrêmement variables. À l'une des extrémités se trouve l'Angleterre, où il n'existe plus d'opérateur historique, le système ayant été abandonné à la franchise, avec un gestionnaire de réseau qui, après avoir été privatisé, a été nationalisé à nouveau. À l'autre extrémité, on trouve le Japon, la Russie, et même les États-Unis, où les systèmes sont totalement intégrés. Entre les deux, il y a toute la gamme, mais nulle part au monde l'infrastructure n'est coupée en deux, que ce soit dans un système totalement séparé, à l'anglaise, totalement intégré à la japonaise, ou encore à la suisse, ou que ce soit dans des systèmes intermédiaires à l'allemande, à l'italienne ou à l'autrichienne.

Et même dans les pays où la séparation répond à des principes fondamentaux, comme l'Angleterre, où la notion de service public existe peu, on est en train de recréer des liens forts entre les transporteurs et l'infrastructure, car on constate que la séparation nuit à la vision du système.

Le chemin est donc largement tracé. Le choix se résume entre l'unité de l'infrastructure, qui ne fait l'objet d'aucun débat, et le système intégré ou séparé.

Voyons donc ces options. Il en existe trois ; vous ne serez pas surpris d'apprendre que je propose d'en écarter deux pour n'en retenir qu'une. Le premier choix, c'est celui d'une intégration dans une entreprise SNCF unique, un Établissement public industriel et commercial (Epic) unique. Cette solution, je la qualifierais, de façon peut-être provocante, de seconde étape du démantèlement, la première ayant été la création de RFF.

Dans ce système d'intégration complète, il convient de sortir l'allocation des capacités de l'Epic unique, les règles européennes en vigueur prescrivant que cette allocation ne peut être réalisée par une entreprise assurant un service de transport. C'est là le droit communautaire, qui remonte déjà à plusieurs années. Il n'existe pas un seul pays en Europe où l'allocation des sillons soit réalisée par le transporteur. Cela reviendrait à confier la responsabilité de l'allocation des sillons au ministère des transports, à une administration et non à une entreprise ferroviaire !

En tant que technicien ferroviaire et responsable opérationnel, j'indique ici avec la plus grande clarté que ce système ne peut fonctionner. Pourquoi ? Nous avons quinze ans de travaux devant nous ; or, le sujet fondamental, pour notre système ferroviaire, réside dans l'arbitrage entre sillons et travaux, sujet horriblement compliqué. Les présidents de région

savent combien il est difficile. Je me souviens des débats que nous avons eus l'année dernière avec la Bourgogne au sujet du Renouvellement Voie Ballast (RVB) : cela nécessite un effort de tous pour aboutir au meilleur compromis. Si ce sont des fonctionnaires qui effectuent cette tâche, je puis vous garantir que cela ne fonctionnera pas.

L'autre option, à l'opposé, réside dans la séparation, qui est promue par beaucoup d'acteurs du ferroviaire, en s'appuyant sur ce qui se passe dans plusieurs pays d'Europe. Outre l'Angleterre, on peut citer la Suède, la Belgique, ou l'Espagne. Je ne suis pas favorable à la séparation, non pour des raisons de principe, mais pour une raison pratique : je constate que nous avons aujourd'hui un opérateur de transports qui effectue 95 % des circulations. Tout le monde sait que, quel que soit le rythme d'ouverture à la concurrence, l'opérateur historique reste dominant très longtemps - sauf en Angleterre, l'opérateur historique ayant été découpé. Partout ailleurs où l'opérateur a été mis en concurrence, celui-ci reste dominant très longtemps, et ce pour une raison simple : c'est un marché où il existe des barrières à l'entrée, le chemin de fer n'est pas une *start up*. Quelle que soit l'ampleur de la concurrence, les parts de marché de l'opérateur historique régressent très lentement. Voyez l'Allemagne, ou la Suède. Ajoutons que les pays s'arrangent pour que cela aille encore plus doucement. Chacun le sait.

Un opérateur qui détient 95 % du marché est totalement investi dans la logique du système. Un opérateur qui possède 5 ou 10 % du marché veut être compétitif par rapport à ses concurrents. Savoir comment renouveler les postes d'aiguillage qui datent de 1932 n'est pas le problème de Thello. Thello a ses enjeux d'entreprise, qui reposent sur la compétitivité de son produit. Un opérateur qui a 95 % du marché est concerné par le système global, tout comme le gestionnaire d'infrastructures, dont c'est la mission.

Il faut donc une forte intégration entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructures, parce que tous deux poursuivent le même but, qui est le bon fonctionnement du système. Dans un système totalement séparé à l'anglaise, seul le gestionnaire d'infrastructures est en charge de la logique système. Chaque opérateur a les yeux rivés sur sa propre compétitivité. Un opérateur qui détient des parts de marché très élevées est autant concerné que le gestionnaire d'infrastructures. Qui a été sollicité lors de la catastrophe de Brétigny ou de l'affaire des trains soi-disant trop larges ? La SNCF. Aux yeux de l'opinion publique, c'est la SNCF - et c'est fort bien ainsi. Je n'en ressens aucune animosité. (*Rires*).

Au-delà de la boutade, j'insiste bien : dès lors qu'on a un opérateur dominant, il ne peut y avoir de séparation avec le gestionnaire d'infrastructures, car ceci conduit à l'affrontement - et je ne fais là aucune idéologie.

La solution est celle qui existe en Allemagne, en Italie ou en Autriche : il s'agit de la holding. Pourquoi un groupe intégré et non une

---

entreprise intégrée ? Je l'ai dit à propos de l'allocation des sillons. J'ajoute qu'il existe un autre problème : dans une grande entreprise publique très intégrée, très soudée, on dit souvent que la gestion est centralisée et la stratégie décentralisée, ce qui est évidemment le contraire de ce qu'il faut faire.

L'intérêt du groupe public va au-delà du maintien de l'allocation des sillons dans le groupe, cœur du réacteur. L'autre intérêt du groupe est que l'on ne se pose plus de questions sur le fait de savoir qui garantit la stratégie et qui est en charge des opérations, puisqu'on a une structure en charge du pilotage global, et deux autres en charge de la réalisation. C'est pourquoi, progressivement, toutes les grandes entreprises s'organisent en groupes et non pas seulement en entreprises. Ceci permet une identification claire des responsabilités entre le stratégique, le pilotage global, la responsabilité économique, le choix des investissements stratégiques, assurés par la structure de tête - la holding - et les opérateurs chargés d'assurer la production, garants du bon fonctionnement technique, économique et social de la production.

Nous devons être leader mondial en matière de techniques ferroviaires. Nous le sommes avec la grande vitesse, il faut qu'on le devienne sur la partie du ferroviaire lourd, du « *mass transit* ». Les villes de 10 à 20 millions d'habitants poussent comme des champignons à travers le monde : le métro ne leur suffit pas. Il faut du transport ferroviaire lourd, de 50 à 100 kilomètres, qui traverse l'agglomération, ce que nous savons faire avec le RER - mais celui-ci a maintenant vingt-cinq ans d'âge. Nous avons donc des enjeux de maîtrise technologique et de *leadership* mondial en matière de « *mass transit* » sur le ferroviaire lourd. Nous avons la capacité de le faire : il faut absolument que nous nous investissions dans ce domaine. C'est l'objet essentiel du grand plan de modernisation du réseau. Il nous faut devenir, sur la partie du ferroviaire dense, pour les transports quotidiens, le même champion mondial que celui que nous sommes en matière de grande vitesse.

Qu'attendre de cette réforme, telle que je viens de l'indiquer ? Deux choses. La première est d'améliorer la qualité de services rendus aux usagers, voyageurs et chargeurs. Ce n'est pas par des incantations que l'on redressera le fret dans ce pays, mais parce qu'on aura un réseau qui lui permettra d'être compétitif par rapport à la route. Tant qu'on n'est pas capable d'allouer des sillons de 1 000 kilomètres fiables, pertinents, rapides, efficaces, à cause de travaux et de bouchons, le fret ne se redressera pas.

L'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan le montre bien : lorsque l'offre est compétitive, la demande de fret est là. C'est un exemple qui a maintenant déjà une dizaine d'années, avec un taux de remplissage de 80 %, et la perspective de passer de quatre à six allers-retours par jour. Quand l'offre n'est pas compétitive, la demande se reporte sur les camions. La qualité de service se fait donc par la vision système, l'intégration, la

conduite des projets, le partage des priorités. C'est le cœur de ce que l'on doit attendre : le redressement d'un réseau vieillissant, et la qualité de services.

Le second objectif réside dans la performance économique, afin de contribuer à la maîtrise de l'endettement. Guillaume Pepy et moi disons que cette réforme, en simplifiant tous nos « *process* », en réunifiant des entités qui s'affrontent, en offrant une vision à moyen et long termes, doit nous permettre de gagner un milliard d'euros par an, 500 millions d'euros du côté du gestionnaire d'infrastructures et 500 millions d'euros du côté du transporteur.

A la lumière de mon expérience, à la RATP ou à La Poste, je sais que nous avons les 500 millions d'euros de productivité, qui représentent moins de 10 % de notre chiffre d'affaires, grâce à une organisation normale que nous n'avons pas aujourd'hui.

Nous demandons en outre aux pouvoirs publics de ne pas payer d'impôt sur les sociétés, et de ne pas verser de dividende, soit environ 500 millions d'euros. Par ailleurs, si les pouvoirs publics décident de nouvelles LGV – ce dont nous serions évidemment ravis – nous demandons à ne pas participer à leur financement. Dans ces conditions, compte tenu de notre volume de dette, nous pensons pouvoir la stabiliser en cinq ans. Nous ne prétendons pas la réduire : si quelqu'un propose qu'on nous la réduise, nous serions très favorables à une telle proposition ! (*Sourires*).

Quoi que l'on fasse, nous aurons, avec les quatre LGV en cours, 10 milliards d'euros de dette supplémentaires ! Nous demandons donc simplement, pour l'avenir, que les décideurs soient les payeurs.

Ce projet de loi est en préparation depuis deux ans et demi. Il a donné lieu à d'innombrables débats, discussions et rapports, notamment ceux de Jean-Louis Bianco, la Cour des comptes, Jacques Auxiette, ou des Assises du ferroviaire. S'il y a bien une critique que l'on ne peut émettre, c'est qu'on légifère dans la précipitation !

C'est vraiment ma conviction, ce projet de loi représente l'équilibre pertinent pour les dix ans à venir. Il doit permettre aux usagers et à la France de disposer d'un système ferroviaire qui fonctionne mieux, prêt à faire face à la concurrence.

**M. Raymond Vall, président.** - Merci. Nous apprécions votre parfaite connaissance de ce dossier.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Vous avez bien fait de rappeler que la situation actuelle du système ferroviaire n'est pas satisfaisante ; j'ajoute que rester dans le statu quo serait, de mon point de vue, irresponsable.

Vous avez parfaitement expliqué comment le choix, entre trois solutions possibles, s'est arrêté sur la solution verticalement intégrée, avec un système qu'on appelle holding en Allemagne, en Autriche ou en Italie, et

qui sera, en France, constitué de trois Epic, un Epic de tête et deux Epic « filles », selon la terminologie retenue.

Ma première question concernera le volet financier de la réforme. Il manquait, au moment des Assises du ferroviaire, 1,5 milliard d'euros par an pour assurer l'équilibre du système. Avec l'indispensable action de régénération du réseau classique, qui est en cours, et le financement, en tout ou partie, des quatre lignes à grande vitesse en voie de construction, pour un total de 736 kilomètres, il faudra emprunter chaque année bien plus que 1,5 milliard d'euros pour payer les annuités de la dette. En quoi la création du gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) regroupant RFF, la Direction de la circulation ferroviaire (DCF), et SNCF Infra améliorera-t-elle la situation ? Vous avez fait état de 1 milliard d'euros d'économies, moitié pour RFF, moitié pour la SNCF. Quelles mesures concrètes pensez-vous retenir pour maintenir ce niveau d'économies, absolument nécessaire à la stabilisation de la dette – je ne parle pas de sa réduction ?

En second lieu, la constitution du GIU va rassembler les 1 700 ou 1 800 personnels de RFF, les 14 000 personnels de la DCF et les 40 000 personnels de SNCF Infra. Les personnels de RFF n'ont pas forcément connu la période antérieure, celle de la SNCF. Comment allez-vous procéder pour intégrer dans les meilleures conditions ces personnels de cultures différentes dans le nouveau GIU ?

En troisième lieu, on sait fort bien que la répartition du foncier et de l'immobilier a fait l'objet d'arbitrages que je qualifierai de « douloureux », sans m'étendre davantage, qui ont duré de nombreuses années, s'agissant de la répartition des biens entre RFF et la SNCF. La réforme doit-elle traiter cette question ? C'est ce que propose l'Autorité de la concurrence, qui suggère de vous transférer la gestion des gares et connexions et des infrastructures de service. Pour l'instant, il est seulement prévu de transférer les cours de marchandises à SNCF Réseau. Êtes-vous prêt à prendre ces nouvelles responsabilités ?

Enfin, un amendement de mon collègue Gilles Savary, en commission du développement durable, à l'Assemblée nationale, pourrait vous autoriser à déléguer certaines de vos missions à des tiers – et pas seulement à des personnes publiques – sur l'ensemble des lignes à faible trafic, soit 12 000 à 13 000 kilomètres de voies. Je suis profondément attaché à l'unité du réseau ferré national, et je m'interroge sur ce sujet. En outre, je ne suis pas certain que ce soit un cadeau pour les régions, qui seront alors en première ligne face aux sollicitations des associations locales, comme la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), ou un certain nombre d'organismes. Qu'en pensez-vous ?

**M. François Patriat, rapporteur pour avis.** - J'ai trouvé votre propos fort pertinent. Vous avez parlé d'un compromis pour éviter le statu quo ; quel pourrait être, selon vous, les éléments du compromis ?

D'autre part, je préside momentanément une région qui a un des plus grands réseaux ferrés de France. Les conventions entre la SNCF et la région Bourgogne sont passées de 110 à 160 millions d'euros par an, du fait du cadencement – et je ne parle là que du fonctionnement. Ceci m'amène une question ; que peut-on faire pour réduire la dette ? Au-delà même du texte de loi, il nous faut avoir quelque courage par rapport aux choix qui sont à faire. Nous en avons déjà opéré en supprimant des trains qui transportaient peu de voyageurs mais, comme dans beaucoup de domaines, nous maintenons un certain nombre de lignes dont l'intérêt local peut paraître évident aux yeux de certains utilisateurs, alors que l'intérêt général ne l'est absolument pas !

Je prendrai l'exemple d'une voie entre une petite commune du Nord de la Côte d'Or, disposant d'une coopérative céréalière, qui voit passer quarante trains par an et la ligne Paris-Lyon, où la voie est très dégradée, et dont la réhabilitation nécessite 9 millions d'euros. On demande à la région d'apporter 3 millions d'euros. Où voulez-vous, dans le contexte actuel, que la région trouve cet argent, alors que nous payons déjà les péages, les gares, la retraite des cheminots ? Je pense qu'il faut vraiment faire des choix. Je ne parle par des voies ferrées du Morvan ou de celle qui part aujourd'hui de Paris-Bercy pour aller jusqu'à Clamecy. Il nous faut être courageux. Nous devons l'être tous ensemble, après un effort de pédagogie important. Je ne suis pas sûr que l'on réduira la dette par ce biais, mais on ne pourra continuer ainsi pour ce qui concerne un certain nombre de lignes.

En second lieu, on n'a pas encore les contrats de projet, mais il semblerait que ceux-ci ne contiennent pas grand-chose, hormis le volet relatif à la mobilité. Le volet mobilité, pour la Bourgogne, signifie l'électrification d'une ligne Nevers-Dijon-Chagny, qui rejoindrait Montchanin et la remise en état de la Voie ferrée Centre-Europe Atlantique (VFCEA) qui, dit-on, représentera 17 millions d'euros. Comment les financer ? On nous dit que RFF va apporter 15 %. Pour le reste, il faut trouver les cofinancements. L'État fait donc appel à nous, tout comme pour le financement de la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA), sur laquelle nous n'avons pas compétence !

Je suis donc quelque peu inquiet. Il est vrai que la région Bourgogne a bénéficié des premières LGV. C'est pour nous une grande satisfaction. On finira par Rhin-Rhône, et l'on aura ainsi le premier TGV transeuropéen, même s'il n'est terminé à aucune des deux extrémités. Si l'on doit réduire la dette, quelle sont donc vos pistes, monsieur le président ? A quel niveau la dette sera-t-elle stabilisée dans cinq ans ?

Je suis favorable à ces textes, j'en vois l'utilité, j'ai essayé de le démontrer lorsque j'ai rencontré les acteurs sociaux. Je leur ai dit qu'on allait gagner un milliard d'euros par an, ce que vous avez confirmé, et qu'il fallait à tout prix stabiliser cette dette.

Que disent les investisseurs qui achètent la dette de RFF ? Vous avez dit qu'on allait encore avoir besoin de 10 milliards d'euros pour terminer les quatre LGV. SNCF Réseau sera-t-il un émetteur crédible, compte tenu de son endettement ?

Le problème de RFF est lié à sa conception : une telle dette était insensée ! Faut-il que l'État reprenne une partie de la dette ? Comment réaliser la défaisance ? Ces questions risquent d'être pendantes pour les cinq ans à venir !

**M. Raymond Vall, président.** - Vous avez certainement raison, en tant que président de région, de poser ces questions, mais cela me rappelle nos discussions sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). On avait estimé avoir une certaine responsabilité lorsqu'il ne restait plus qu'une voie ferrée sur un territoire. Certaines régions cumulent les financements. Il faudra en tenir compte, faute de quoi on aura l'impression qu'il existe deux France, celle qui a bénéficié de financements, et celle qui est aujourd'hui face à une contribution à 90 ou 100 % !

**M. Louis Nègre.** - Monsieur le président, mes chers collègues, la situation n'est pas mirobolante : aujourd'hui, c'est la grève ; hier, c'étaient les trains trop larges. Entre nous soit dit, cette affaire a été montée de toutes pièces par quelques collègues qui se sont laissés aller ! Cela fait des dégâts considérables. Le Financial Times en a même parlé. J'ai d'autres échos internationaux qui touchent directement notre industrie nationale. Je trouve anormal de se tirer ainsi une balle dans le pied de la part de gens censés être en charge de responsabilités !

Le diagnostic est largement partagé : les Assises du ferroviaire, que nous avons mises en place, ont montré qu'il y a bien lieu de s'en préoccuper. Il n'y a donc aucune opposition sur la réforme et sur son principe. J'irai même au-delà : ce que disent Michel Teston ou notre collègue Patriat ne me surprend pas, ne me choque pas. Nous allons donc pouvoir tomber d'accord sur un certain nombre de points, comme le GIU.

Votre présentation était dynamique, pédagogique et motivée. Pour autant, est-elle convaincante ? C'est un autre problème.

Le premier problème que je soulève est celui de la gouvernance. Lorsque nous avons réalisé la scission entre RFF et la SNCF, j'avais dit qu'une chatte n'y retrouverait pas ses petits ! J'avoue que ce que vous proposez là m'apparaît comme une nébuleuse, une galaxie d'institutions. Je ne parlerais pas ici du Haut comité du ferroviaire, qui rappelle étrangement le Conseil national des transports. Qui fait quoi ? Pourquoi complexifier autant les choses ?

Ma deuxième question porte sur la dette. François Patriat en a très bien parlé, et Michel Teston a soulevé le problème. Vous l'avez dit vous-même : « La dette n'apparaît pas clairement dans la réforme ferroviaire ». Hier, le ministre a déclaré au Salon de la mobilité : « Si nous

---

arrivons à la stabiliser, voilà déjà un bel objectif ! ». Je ne suis pas sûr que cet objectif soit suffisant !

Avant même la scission avec RFF, nous avons déjà une dette conséquente de la SNCF en tant qu'entité unique. Quand on évoque le fait de revenir à la SNCF d'antan, vous comprenez mes réactions !

Cette dette présente des chiffres considérables. Vous avez annoncé 2,5 milliards d'euros par an. Hier, Frédéric Cuvillier a annoncé qu'on était à 40 milliards d'euros, et qu'on voguait vers les 80 milliards d'euros !

**M. François Patriat, rapporteur pour avis.** - 79 milliards d'euros !

**M. Louis Nègre.** - On n'est plus à un milliard près ! La pente est glissante, mouvante et dangereuse ! Vous avez amené des réponses, mais je suis obligé de constater que les économies que vous préconisez, si elles sont souhaitées, sont loin d'être garanties ! Le fait de faire des économies en rapprochant les deux entités sous-entend-il qu'elles étaient mal gérées ?

Aujourd'hui, 40 % des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) vont au ferroviaire, Or, l'éco-redevance ayant disparu, l'AFITF n'est plus alimentée financièrement. Les contrats de projets État-région (CPER) sont entièrement vides, alors qu'ils prévoyaient un volet « mobilités » qui, auparavant, n'existait pas. Ni le problème de la dette en général ni celui du financement ne me paraissent donc être traités comme il faut.

Je ne parlerais pas de l'ouverture à la concurrence, à laquelle je suis extrêmement favorable, mon groupe aussi. Quand je vois ce qui se passe à l'étranger avec l'ouverture à la concurrence, je pense, monsieur le président de région, que l'on a gaspillé l'argent public – si vous me permettez ce terme peut-être un peu fort. Aujourd'hui, vous achetez quelque chose 20 à 30 % plus cher que ce qu'il vaut réellement.

On cherche de l'argent pour nos financements : avec une dizaine de milliards d'euros, on gagne tout de suite plus de 480 millions de frais financiers ! Il appartient donc à l'État d'assumer ses responsabilités.

S'agissant des murailles de Chine, celles-ci sont souhaitées et souhaitables, afin d'y voir clair et éviter la discrimination. Elles n'existent qu'à moitié en Allemagne, où il y a un contentieux, et encore moins en Italie ! Quelles murailles de Chine pouvez-vous nous garantir, pour assurer une non-discrimination et une transparence au système ?

Pour terminer, il n'y a aucune visibilité en matière de trains d'équilibre du territoire (TET), ni de matériel, alors que ceci touche directement notre industrie ferroviaire. J'ai appris hier qu'un de nos plus grands constructeurs allait fermer ses usines en 2015, faute de commandes de matériel ferroviaire !



Enfin, où sont passés les usagers ? La réforme ferroviaire est peut-être faite pour les institutions, pour l'État, mais elle est d'abord destinée au client, à l'usager ! Or, cet usager-là n'apparaît pas !

**M. Alain Fouché.** - M. Nègre a fort bien présenté la situation - même si je ne suis pas d'accord avec tout ce qu'il a dit.

S'agissant de la dette de RFF, ne devons-nous pas nous en prendre à ceux qui ont géré la France depuis des années ? Ce n'est pas RFF qui s'est endetté, c'est l'État qui a endetté RFF !

J'ai siégé au conseil d'administration de RFF durant quelques mois : j'ai vu les pressions s'exercer de tout bord ! Tous les hommes politiques désiraient des LGV ! RFF, qui n'en a pas les moyens financiers, est obligé d'emprunter.

J'ai également constaté, au cours de ces conseils d'administration, que les rapports avec la SNCF étaient difficiles.

Le problème des quais apparaît effectivement préjudiciable pour l'image de l'entreprise. Si un élu avait géré sa collectivité de cette façon, il aurait sans doute eu de sérieux ennuis mais, en général, en France, la haute administration sort toujours indemne de tous les litiges, alors que les élus sont condamnés ou poursuivis.

Je souligne par ailleurs que, sur la ligne LGV Atlantique, la sous-traitance a très peu ou très mal fonctionné, contrairement aux engagements pris.

Enfin, je souhaiterais vous poser une question : la loi Duflot a pris des mesures que j'estime bonnes concernant les bâtiments délaissés par l'armée ou la SNCF. Quantité d'entre eux ont été abandonnés, alors qu'on aurait pu les vendre dans des conditions fort convenables. On en connaît partout, dans la Vienne comme ailleurs. Avez-vous pu commencer à vendre un certain nombre de ces biens ? L'intérêt de la loi Duflot était de permettre de construire sur ces terrains les logements sociaux dont nous avons besoin !

**M. Francis Grignon.** - J'ai voté la loi de 1997 avec enthousiasme. Mme Anne-Marie Idrac nous a ensuite dit que c'était impossible à gérer, du fait de milliers de marchés. Je suis aujourd'hui convaincu que c'est une bonne chose que de regrouper tout le monde. Cependant, comment allez-vous faire pour fusionner ces cultures différentes ?

En second lieu, pour la dette, j'ai en tête une somme de 35 milliards d'euros pour RFF, et 7 milliards pour la SNCF, soit 42 milliards d'euros. On n'est donc pas à 80 milliards. Pouvez-vous nous préciser ce point ?

Une des solutions n'est-elle pas ce qui s'est fait à Tours, où un intervenant privé joue le rôle de RFF ? Ne peut-on multiplier ces exemples pour stabiliser la dette ?

S'agissant du financement, il existe en Allemagne une holding. Les péages sont les mêmes pour tout le monde. Peut-être sont-ils un peu chers, mais la Deutsche Bahn (DB) récupère cet argent à travers la holding. Est-ce prévu chez nous ?

Concernant la concurrence, vous avez dit que, sauf en Angleterre, l'opérateur historique garde en général une part élevée du marché. Je suis d'accord, mais cette concurrence constitue un formidable aiguillon pour l'opérateur historique. Allez-vous imposer des comptes de ligne, comme en Suisse, afin que les régions y voient clair, aient une comptabilité analytique et une certaine transparence ? C'est fondamental pour que le système fonctionne !

D'autre part, en matière de fret, 40 % des sillons sont actuellement financés par l'État jusqu'en 2015. Combien cela représente-t-il ? Cela va-t-il continuer ?

Enfin, s'agissant des trains trop larges, j'ai eu l'occasion de discuter avec des responsables de la DB, qui m'ont dit que nous avions eu raison de choisir des trains homologués. L'Allemagne, quant à elle, donne de l'argent aux Länder, qui achètent le matériel qu'ils souhaitent. S'ensuivent des coûts de maintenance extraordinaires, et les trains de Munich ne peuvent rouler à Hanovre !

**M. Gérard Cornu.** - Vous vous êtes livré à un vibrant plaidoyer pour que l'on ne demeure pas dans le statu quo, en employant des termes assez forts, comme ceux d'intérêts contradictoires. Vous êtes un expert : je n'ai pas à mettre en doute votre jugement !

J'entends encore, en 1997, ces experts nous dire qu'il fallait absolument séparer les deux entreprises, qu'on ne pouvait avoir un opérateur dominant, qu'il ne pourrait pas participer à l'ouverture du marché, ni proposer d'allocations de sillons, etc.

Nous avons suivi les experts, tout en trouvant qu'on avait un peu chargé la barque s'agissant de la dette de RFF. Nous nous interrogeons, par pur bon sens, sur la capacité de RFF à rembourser. On nous a expliqué que la situation était la même que celle d'Aéroports de Paris (ADP), qu'il ne s'agissait là que de foncier, et qu'il n'y avait pas de problème.

Aujourd'hui, je ne crois pas à la stabilisation de la dette dans cinq ans ! Je pense qu'on est englué dans cette dette. Il suffit que les taux d'intérêt changent pour que la situation bascule. Je ne pense pas qu'une entité commune résoudra le problème.

**Mme Évelyne Didier.** - La manière dont vous avez détaillé les trois scénarios est très intéressante.

Je voudrais féliciter l'entreprise pour l'investissement considérable qu'elle réalise. C'est grâce à cet effort que l'on pourra s'en sortir, sans quoi on n'y arrivera pas - je parle là du réseau, bien entendu !

Je vous félicite également pour le nouvel esprit qui existe entre les deux entités. Ce que nous avons vécu dans la période précédente était plutôt gênant, tant pour l'image que pour le fonctionnement de l'ensemble.

S'agissant de la dette, puis-je suggérer que l'on s'intéresse aux banques ? Depuis combien de temps gagnent-elles de l'argent avec la dette, sur le dos des entreprises ? Ne pourraient-elles faire des efforts ?

Si j'ai bien compris ce que vous dites, la seule chose que nous impose l'Europe, c'est de sortir l'attribution des sillons de l'ensemble. Est-ce seulement ce qu'exige l'Europe, ou y a-t-il d'autres demandes ?

Vous avez évoqué la stratégie. Ne pensez-vous pas que la formation et le suivi des personnels pourraient, d'une manière générale, faire davantage partie de la stratégie ?

Je voudrais rebondir sur ce qui a été dit à propos de la grève et du mouvement social qui est en train de se produire, qui remporte tout de même un certain succès. De quoi les cheminots ont-ils peur ? Ils redoutent la vente à la découpe. On sait très bien que la séparation des activités a précédé le démantèlement de toutes les entreprises - publiques, mais aussi privées. Je crois donc que les syndicats ont besoin d'être rassurés sur la cohésion et la cohérence que pourraient offrir le nouveau système.

S'agissant du patrimoine, je comprends que l'on soit dans une situation difficile et qu'on ne puisse tout entretenir ; cependant, j'attire votre attention sur le fait que nous avons un réseau unique et exceptionnel, qui a organisé l'aménagement du territoire. Même si l'on décide de ne plus utiliser telle ou telle ligne, il faut conserver les emprises. Le jour où celles-ci disparaîtront, ce sera terminé ! Or, si des entreprises veulent un jour s'installer à certains endroits, on se félicitera d'avoir conservé l'emprise pour reconstituer le réseau.

Quant à l'idée que les décideurs sont aussi les payeurs, je l'ai déjà dit au président Pepy : vous prêchez une convaincue !

Enfin, quelle va être l'incidence du quatrième paquet ferroviaire ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Contrairement à Francis Grignon, j'ai voté contre la loi de 1997 et j'ai attendu dix-sept ans pour que le démantèlement soit revu dans un texte dont je partage l'esprit.

Votre discours, monsieur le président, m'a paru d'une très grande qualité, mais je m'interroge face aux 28 % de grévistes que l'on compte aujourd'hui. Pourquoi le système ferroviaire est-il bloqué ?

D'autre part, l'Epic de tête peut-il gérer selon vous l'ensemble du patrimoine actuel de la SNCF ?

L'Association des régions de France (ARF) se pose des questions sur sa présence au sein du conseil d'administration. Elle finance les deux-tiers

du trafic et souhaiterait être représentée à la même hauteur que l'État. Un seul représentant est-il selon vous suffisant ?

Vous avez évoqué la requalification par l'Insee de 10 milliards d'euros de dette. Je trouve que c'est une bonne solution, mais je n'ai pas entendu le Gouvernement en parler. Cette requalification s'impose-t-elle d'elle-même ou faut-il que le Gouvernement décide de la mettre en œuvre ?

La LGV Sud Europe Atlantique (SEA), qui ouvre en 2017, va être gérée par l'entreprise LISEA. Quel type de relations allez-vous avoir avec elle ? Je connais leur réponse, mais j'aimerais entendre la vôtre. Certaines mauvaises langues considèrent que la ligne devrait être en déficit chronique d'environ 100 millions par an. Est-ce le cas ?

Beaucoup de gens s'interrogent sur le rôle du Haut comité du ferroviaire. Je pense qu'il peut jouer un rôle important, à condition qu'il puisse servir de lieu de débat permanent pour l'ensemble des institutions, comme cela a été le cas du Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF), créé à l'époque par Jean-Claude Gayssot. J'ai eu le plaisir de le présider durant plusieurs années. C'était une instance très utile.

Je terminerai par la dette de RFF. Elle provient des infrastructures TGV et aurait dû être requalifiée en dette d'État, ce qui aurait pu se faire à un certain moment. Ce n'est plus le cas à présent. C'est dommage ! Je demeure très sceptique, malgré votre plaidoirie, quant à la baisse de cette dette. Nous sommes malheureusement dans un système très compliqué !

**M. Rémy Pointereau.** - Je tiens à féliciter le président Rapoport pour sa vision pragmatique et sa logique de chef d'entreprise. C'est plutôt rassurant, dans un projet de loi qui ne fait que réparer une erreur que l'on a certainement commise avec la loi de février 1997. Nous sommes les seuls au monde à détenir un système coupé en deux. On a voulu répondre aux exigences de la concurrence européenne, mais l'Allemagne, elle, n'a pas du tout opté pour ce choix. Si la DB dispose d'un système qui fonctionne bien, pourquoi ne pas s'en inspirer ?

Il nous faut aujourd'hui un seul responsable. Personne n'est responsable de rien : RFF et la SNCF se rejettent souvent la responsabilité. On a le même problème avec EDF et ERDF : on a compliqué les choses, les usagers ne s'y retrouvent pas et on a du mal à trouver des solutions ! Essayons donc de simplifier les choses et de ne pas créer d'imbroglios, comme cela a pu être le cas.

S'agissant de la dette, il faudrait d'abord que l'État arrête de donner des leçons en la matière ! Je dis bien l'État, et non le Gouvernement : autant l'État génère de la dette de fonctionnement, ce qui n'est pas bon, autant RFF produit de la dette liée à des investissements. C'est complètement différent. Il s'agit selon moi d'une bonne dette. Quand une entreprise investit dans son outil de travail et qu'elle emprunte, il y a derrière du capital, de la rentabilité, du retour sur investissement ! Il me paraît important d'ouvrir les

investissements aux partenariats privés. Ma collègue évoquait les banquiers : des groupes comme Vinci ou d'autres pourraient aussi participer à ces investissements pour soulager la dette de RFF.

Les régions les plus riches ont pu réaliser leurs investissements, mais un certain nombre n'en a pas eu la possibilité, et on ferme des lignes faute d'usagers. On est dans une spirale infernale : moins il y a d'usagers, plus on ferme de lignes et moins il y a de monde sur les territoires. C'est ainsi que l'on crée la désertification. On nous dit qu'il faut veiller aux enjeux environnementaux, et on remet de plus en plus de monde sur les routes !

Il existe une ligne entre Montluçon, Saint Amand et Bourges qui permet d'aller vers le centre de la France. Face à la pénurie de trains, on met en place des services de bus pour aller de Montluçon à la gare de Vierzon. Les usagers, qui n'apprécient pas cette solution, prennent de plus en plus leur véhicule pour aller de Montluçon à Paris ou ailleurs ! Fermer des lignes n'est donc pas forcément la bonne solution. Ceci amène le déclin. Il faut essayer de donner un peu d'espérance aux territoires qui n'ont pas eu la chance de bénéficier de gros investissements en matière ferroviaire.

**M. Raymond Vall, président.** - J'ajoute qu'il existe des activités qui ne sont pas délocalisables. Ce sont donc des milliers de camions qu'on va retrouver sur la route, si l'on n'a plus de voies ferrées pour permettre le transport des céréales, par exemple.

On ne peut éluder ce sujet. Je sais que ceci n'entre pas dans la vision des présidents de région. Mais on a un devoir face aux territoires qui ont l'agriculture pour seule activité. Ils produisent des matières premières qu'ils ne peuvent stocker ailleurs que sur place.

**M. François Patriat, rapporteur pour avis.** - Depuis six ans, toutes les gares-bois sont fermées ! 7 millions d'euros sont ainsi immobilisés dans le Morvan et le Dijonnais. Plus une bille de bois ne part aujourd'hui par le train !

**M. Raymond Vall, président.** - Je parlais des céréales !

**M. Jacques Rapoport.** - Vous me donnez l'occasion de préciser quelques-unes de mes vues de chef d'entreprise, qualificatif qui sonne doux à mon oreille !

Tout d'abord, je conteste que la gouvernance du futur groupe public soit complexe. Prenez l'organigramme des groupes Veolia, Vivendi, Renault, Peugeot, Thalès, et prenez l'organigramme du groupe ferroviaire public : en réalité, notre organisation, telle qu'elle est prévue dans le projet de loi, est extrêmement simple, avec une maison-mère et deux filiales. C'est d'une très grande banalité.

Aujourd'hui, le groupe SNCF, avec ses centaines de filiale - Keolis, Geodis, Systra, etc. - est infiniment plus complexe et reste gérable à la condition - qui sera remplie - que la structure de tête joue son rôle. Quand

---

on veut investir 100 millions d'euros, c'est à la structure de tête de décider. Elle établit la stratégie, garantit la cohésion et le contrôle.

S'agissant des murailles, il en existe principalement deux. Nous avons été très attentifs, par souci d'euro-compatibilité, au rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), même s'il y a eu un raté avec l'avis conforme concernant les tarifs. On sait bien que les administrations n'aiment pas les autorités indépendantes ! Messieurs les parlementaires, vous avez là un rôle à jouer !

**M. Raymond Vall, président.** - Elles n'aiment pas non plus les élus !

**M. Jacques Rapoport.** - Cette affaire est réglée. En revanche, on ne met pas assez en lumière le renforcement considérable des pouvoirs de l'Araf. Celle-ci devra émettre un avis, ce qui n'est pas rien, sur les équilibres financiers de SNCF Réseau. C'est capital. L'un de vous a expliqué que RFF subit des pressions pour s'endetter. Je le confirme, mais RFF ne sera plus seul. L'Araf pourra attirer l'attention sur le fait que cela plombe le système ! C'est un élément de régulation très fort.

Le directoire de l'Epic de tête est composé des deux présidents des « filles ». On ne l'a pas fait par inadvertance : l'Epic de tête ne pourra prendre de décision dont SNCF Réseau ne voudra pas, le directoire étant sans voix prépondérante. En clair, le président de SNCF Réseau disposera, au sein de la structure de tête, d'un droit de veto.

En cas de désaccord entre les deux présidents, la loi a prévu que c'est le président du conseil de surveillance - dont je ne doute pas que ce sera une personnalité incontestable - qui préside l'EPIC de tête. Le but n'est pas d'arbitrer les désaccords mais que les deux présidents se mettent d'accord entre eux. Il faut bien voir que les deux présidents des « filles » ont des intérêts différents, mais convergents, l'un étant responsable du transport, l'autre du réseau, tous deux étant garants du bon fonctionnement du système.

Je pense que ce choix garantit l'équilibre. Cela étant, je partage une inquiétude exprimée par certains d'entre vous : beaucoup d'organismes gravitent en effet autour. L'Assemblée nationale a créé un Comité des utilisateurs du réseau auprès de SNCF Réseau. Je serai ravi, si le Gouvernement le confirme, de discuter avec les clients, mais un organisme est-il nécessaire pour cela ?

Je crains donc un peu cette nébuleuse, mais pas le groupe public. Le groupe public n'est qu'un décalque simplifié de ce qui existe dans toute entreprise, publique ou privée. La Banque postale est une filiale de La Poste, et c'est bien La Poste qui établit la stratégie de la Banque postale, il n'y a à cela aucun doute ! Cependant, la gestion des activités bancaires relève bien de la Banque postale, et non de La Poste.

---

Quels sont les termes du compromis pour sortir du conflit social ? Je suis à l'écoute des salariés, et j'ai compris qu'ils ont des inquiétudes à propos de leur statut, ainsi que sur la pérennité de la SNCF. Sur ces deux sujets, des compromis et des solutions sont possibles. La pérennité du groupe et de l'unité de la SNCF passe par la reconnaissance de l'unité économique et sociale. L'entreprise, au sens du droit social, c'est le groupe. On peut le reconnaître, il n'y a là aucun problème.

En second lieu, les activités mutualisées - informatiques, achats, surveillance générale - font que l'Epic de tête sera autre chose qu'une petite structure de gouvernance. J'ai la conviction que l'on crée une structure d'intégration qui ne pourra être « détricotée ». J'ai lu dans la presse qu'on supprimerait la structure de tête en 2017. Je garantis que ce qu'il y a dans le projet de loi et qui doit sortir du dialogue social est une structure « indétricotable ». Cela ne signifie pas que certains n'auront pas envie de le faire ! Mais il n'y aura aucun intérêt à le faire.

Quant à la pérennité du statut et des conditions statutaires, nous avons prévu la compétence exclusive de la structure de tête sur toute la gestion sociale. Les heures de prise de service des poseurs de voies, ou l'heure à laquelle le conducteur de train arrête son service ne figureront bien évidemment pas dans la structure de tête. Les conditions de travail pratiques sont à la charge du management opérationnel - comme c'est déjà le cas. Tout ce qui concerne la gestion statutaire - élections professionnelles, représentativité des syndicats - sera réalisé à l'échelon du groupe intégré.

Je parle ici en tant que chef d'entreprise : l'Epic unique, dès lors que les sillons ne figurent pas dedans, représenterait un « croupion ». Ce système ne peut fonctionner. Non qu'il ne soit pas bon en soi : les Suisses, qui ne sont pas soumis aux règles européennes, sont en train de filialiser leurs activités de réseau et de transport. En matière d'unité sociale, il n'y a aucune limite, mais affecter les sillons au ministère des transports et créer une entreprise unique ne peut fonctionner, je me dois de le dire !

Le ministre rencontre les organisations syndicales demain. Je suis confiant sur le fait que l'on sorte rapidement de ce conflit. On connaît l'alternative : c'est le statu quo. Ce serait une catastrophe pour les cheminots. La concurrence arrivant en 2019, elle balayera tout. Je ne devrais pas tenir de tels propos, mais Transdev est prêt. Les présidents de région, en 2022, auront le choix entre plusieurs opérateurs, dont deux entreprises publiques françaises. Cela simplifie les choses du point de vue d'un président de région.

Je le dis : le statu quo, pour les cheminots, représente une gestion accélérée du déclin. Les craintes sont légitimes : il nous appartient d'y apporter les réponses qui conviennent. Jusqu'à présent, hormis Sud, du côté de la CGT, on n'a pas entendu dire que le but de la grève était le retrait du projet.

Par ailleurs, s'agissant de la mise en œuvre de SNCF Réseau, de l'intégration des cultures et de la politique de ressources humaines, la construction du GIU représentera trois à cinq ans de travail.

C'est effectivement une intégration de plusieurs structures qui ont non seulement des cultures différentes, mais qui se sont en outre affrontées durant quinze ans. Ce travail est faisable, mais il ne faut pas croire que tout sera réglé au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Concernant le foncier et les gares, l'intégration des infrastructures de service est prévue. Ce problème est techniquement complexe, l'infrastructure de service, qui peut avoir un enjeu en matière de concurrence, et l'infrastructure dédiée à un opérateur étant entremêlées. Le travail technique est un peu long. C'est pourquoi le projet de loi est prudent mais, il n'y a pas de débat : les infrastructures de service relèvent du gestionnaire d'infrastructures.

Pour ce qui est des gares, ma position, différente de celle de Guillaume Pepy, est cohérente : gérer des gares aujourd'hui, c'est 10 % d'infrastructures et 90 % de services. C'est du marketing, du commercial. C'est un métier de services, différent de celui de l'infrastructure, qui est un métier industriel. Le métier de services, je l'ai pratiqué à La Poste, et je le connais. Si on mélange les deux, on marie l'eau et le feu ! On prendrait le risque, en confiant les gares au GIU, que ce dernier ne puisse exercer son vrai métier, celui de l'infrastructure. Je n'y suis pas favorable et je n'en vois pas l'intérêt à court terme - sauf peut-être le jour où il existera une concurrence très large. Dans ce cas, créons une troisième filiale ! Reconnaissons la spécificité de ce métier. Mais demander à SNCF Réseau de récupérer les gares constitue une fausse bonne solution.

Aujourd'hui, aux heures de pointe, sur Paris-Lyon en TGV, SNCF Voyages paye 30 euros du kilomètre ; pour une ligne de fret, en moyenne, c'est 1,70 euro du kilomètre. La tarification est donc déjà très ciblée en fonction de la capacité contributive des lignes. En matière de fret, nous avons à peine la capacité de couvrir les frais de fonctionnement de la ligne avec les péages. Nous n'avons aucune capacité d'investissement. Cela ne signifie pas que nous ne pouvons investir, mais c'est de la mauvaise dette !

Avec le président Vall, nous sommes convenus, s'agissant d'une ligne céréalière, que nous assurerions les travaux courants de l'année. Nous ne pourrions toutefois financer le plan de modernisation qui va s'avérer nécessaire dans un an, à l'exception des 15 % correspondant aux économies de maintenance que nous allons pouvoir capitaliser. Lorsqu'une ligne est neuve, on a en effet moins de dépenses pendant dix à quinze ans.

En second lieu, dans le problème du déséquilibre financier de RFF et, demain, de SNCF Réseau, le sujet fondamental, ce sont les LGV, non les petites lignes. Les petites lignes représentent 100 millions d'euros d'investissement par an, et environ 200 millions d'euros de frais de



---

fonctionnement, soit 300 millions sur une dépense d'environ 9 milliards d'euros.

Les LGV, elles, reviennent à 1,5 milliard d'euros par an. Rien n'est facile, dès lors qu'on parle de financement, mais le sujet stratégique pour le devenir du réseau est de savoir qui paye les LGV. Des problèmes se posent bien entendu s'agissant des petites lignes - les élus que vous êtes le savent bien. Ce n'est pas un sujet négligeable, mais le premier enjeu global réside dans le financement des LGV.

En matière immobilière, le découpage des propriétés est d'une complexité inouïe ; ceci a donné lieu à cinq ans de « guerre de tranchées » : je n'ai aucune envie de les revivre. Placer toute la propriété foncière dans le groupe de tête n'est pas possible. Vis-à-vis des marchés financiers, on doit avoir le réseau en face de la dette pour pouvoir emprunter.

La solution que nous avons proposée au Gouvernement, qui l'a retenue, c'est d'unifier la gestion. Un seul service de gestion travaillera pour le compte de deux propriétaires.

Quant au logement social, nous avons été heureux de la loi Duflot, car elle nous demande un rabais de 30 %, mais sur une base pertinente. Auparavant, on ne nous demandait aucun rabais, mais la base était bien plus basse.

Nous réalisons 100 à 150 millions d'euros de cessions immobilières par an. Nous construisons quelques milliers de logements sociaux. Peut-être peut-on en faire plus, la dynamique est en cours.

J'en viens au point financier. Je voudrais revenir sur le scepticisme qui est le vôtre à propos de notre capacité à traiter la dette. Je le répète, nous n'avons aucune capacité à la réduire. Je ne prends donc aucun engagement en ce sens. Nous avons la capacité de la stabiliser en cinq ans, à trois conditions. La première est que chaque entreprise réalise de la productivité. Je vous garantis que nous avons 10 % de productivité sous le pied ! Le système actuel exclut le développement de l'innovation technologique. Est-ce l'affaire de RFF ou de la SNCF de réaliser la surveillance embarquée des voies ? Dans les trains, les contrôleurs sont équipés informatiquement ; sur les voies, les mainteneurs ont un carnet à souche ! Des papiers se perdent en chemin ! On vit au Moyen Âge ! Pourquoi ? Ce n'est pas de la mauvaise volonté !

L'innovation, qui est un gisement considérable dans toutes les entreprises, est massivement sous-exploitée par la séparation. Je réfute donc tout scepticisme !

Quant aux 500 millions de dividendes et d'impôts sur les sociétés que l'État pourrait cesser de prélever, mon espoir est grand, mais non illimité ! Pour ce qui est du fait qu'on ne nous sollicitera plus pour financer les LGV, c'est pour moi une ardente obligation !

Je m'engage, avec Guillaume Pepy, sur l'idée que l'unification va dégager 1 milliard d'euros de productivité en cinq ans. Le trou étant de 3 milliards d'euros, il en reste deux ! Nous allons lancer demain Bordeaux-Toulouse, lors du conseil d'administration de RFF. C'est une étape dans la procédure. On verra le moment venu si l'on nous demande d'ajouter 2 milliards d'euros. Ces 2 milliards d'euros sont soi-disant rentables, mais étant donné le niveau des péages prévu, la SNCF va perdre de l'argent. Or, ces 2 milliards résultent de la capitalisation de péages futurs. Le système ressemble donc à un château de cartes, il est extrêmement fragile.

Concernant les banques, on peut dire que nous empruntons aujourd'hui dans d'excellentes conditions, y compris pour refinancer la dette ancienne, surtout grâce au fait que nous sommes adossés à l'État. Le marché apprécie la dette d'infrastructures, les dettes d'État étant par trop gigantesques. En réalité, nous empruntons 5 milliards d'euros, 3 milliards d'euros de dette nouvelle et 2 milliards d'euros de refinancement, soit un million par heure.

La concession est-elle un bon système ? Elle a pour avantage d'avoir les caractéristiques de la gestion privée, mais un inconvénient : le « PPPiste » s'endette à un coût bien plus élevé que nous, n'ayant pas l'avantage d'être adossé à l'État ! Il n'existe aucune concession ferroviaire qui n'ait jamais fonctionné ! Le contribuable n'a rien investi dans le tunnel sous la Manche, contrairement aux petits actionnaires. Perpignan-Figueras est en grande difficulté, car le trafic n'est pas du tout à la hauteur de ce qui était prévu. Quant à Tours-Bordeaux, le niveau des subventions publiques est bien plus faible que dans un financement classique. In fine, la SNCF va perdre de l'argent.

S'agissant des régions, nous n'avons pas d'état d'âme : qu'on ait des comptes par ligne, qu'elles soient propriétaires du matériel, aient la liberté tarifaire, soient garantes des gares régionales, tout cela ne nous pose absolument aucun problème.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - La réponse que vous avez donnée pour sortir du conflit social actuel m'amène à vous poser une question complémentaire.

Vous avez évoqué la reconnaissance de l'unité sociale du groupe. Cela va-t-il jusqu'à la mise en place d'un Comité central d'entreprise ?

**M. Jacques Rapoport.** - Oui, tout à fait. Il n'y a pas de doute dans notre esprit. Ce n'est pas mon affaire, mais celle des partenaires sociaux et du Gouvernement. C'est ensuite au Parlement de décider.

Le but est de redresser ce système. On a besoin de cheminots motivés. Si les 150 000 personnels traînent des pieds, on n'avancera pas ! Il y a des capitaux, de la technique, des ingénieurs, mais on a besoin de tout le monde ! Les inutiles sont déjà partis : il n'y a plus que des personnes utiles ! Il faut que le personnel ait le sentiment que ce projet fait avancer les choses.

**M. Raymond Vall, président.** – Merci pour cette audition qui a été particulièrement intéressante. Vous avez été sincère, passionné, et vous avez démontré vos qualités de chef d’entreprise.

Nous avons fait des erreurs dans le passé ; aujourd’hui, les autoroutes rapportent 2 milliards d’euros, et l’on continue à favoriser le transport routier ! Certaines décisions ont des conséquences graves.

Vous avez montré que vous avez la volonté de réussir. Avec M. Pepy, vous formez un très bon attelage. J’espère que vous réussirez. Je pense qu’un grand nombre de sénateurs vous soutiendront !

*La réunion est levée à 12 heures 50.*

## V. AUDITION DE M. FRÉDÉRIC CUVILLIER

**Réunie le mercredi 11 juin 2014, la commission a entendu M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d’état chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de loi portant réforme ferroviaire.**

*La réunion reprend à 16h35.*

**M. Raymond Vall, président.** – Je remercie le ministre de sa présence parmi nous. Après la concertation, la réforme ferroviaire est entrée dans sa phase parlementaire tout en faisant une irruption remarquée dans l’actualité. La commission du développement durable de l’Assemblée nationale s’est prononcée la semaine dernière, et le texte sera discuté en séance publique la semaine prochaine ; nous serons, pour notre part, appelés à nous prononcer entre fin juin et début juillet. Il est bon que nous abordions dès à présent le détail de cette réforme, et c’est pourquoi nous avons souhaité, monsieur le ministre, vous entendre. Cette audition s’engage dans un contexte social mouvementé, et c’est à vous qu’il revient de calmer le jeu...

Plusieurs sujets ont soulevé notre attention, au premier rang desquels celui de la dette, que nous avons longuement abordé avec les présidents Guillaume Pepy et Jacques Rapoport, lors de leurs auditions.

Autre sujet de préoccupation, la place des régions. Comment s’articulera la réforme ferroviaire avec la nouvelle carte des régions qui doit résulter de la future réforme des collectivités territoriales ? Où en est-on des volets mobilité dans les futurs contrats de plan État-régions ? *Quid* du maintien et de la réhabilitation des lignes secondaires, essentielles au désenclavement des territoires, en particulier des territoires ruraux ? Comment développer durablement, enfin, la mobilité ?

Nul doute que vous saurez nous répondre avec la franchise et la compétence dont vous avez toujours fait preuve. Nous sommes tous conscients de l’importance de ce débat.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** - Je vous remercie de vos propos amènes qui me sont un baume dans une actualité agitée. Les inquiétudes des salariés s'expriment sous différentes formes. Certaines organisations syndicales ont appelé à une grève reconductible, tandis que d'autres ont souhaité poursuivre autrement le dialogue. Nous sommes en contact depuis plus d'un an et demi avec l'ensemble de ces organisations, et je serai à leur disposition dès ce soir pour un tour d'horizon qui pourra se poursuivre dans les jours à venir.

Le Parlement, ainsi que je le leur ai indiqué, est là pour faire évoluer ce texte. La procédure législative est faite pour l'améliorer, et croyez bien que je ne ferai preuve d'aucune susceptibilité d'auteur. S'agissant des orientations visant à renforcer le service public, il est essentiel de travailler de concert. Je veux dire ici que contrairement à ce que j'ai entendu dans bien des reportages sur la grève, ce texte ne vise pas la libéralisation voire la privatisation du rail. Sur cette question, le combat se mène ailleurs, et le gouvernement français a fait savoir d'emblée qu'il n'anticiperait pas la libéralisation voulue par l'Europe. Dans les discussions sur le quatrième paquet ferroviaire, il entend parler d'une voix forte et défendre la spécificité de l'organisation ferroviaire à la française.

J'entends aussi beaucoup dire que la question des statuts serait indirectement en cause dans ce texte. Tel n'est pas le cas. Avertis par l'expérience malheureuse de la libéralisation mal préparée du fret, qui, négligeant la question de la condition des salariés, a donné lieu à des règles disparates entravant l'expression du dialogue social, nous avons anticipé. Ce que nous souhaitons, c'est, face à la éventuelle multiplication à venir des opérateurs ferroviaires, dresser le rempart d'une convention collective. Si concurrence il y a, elle doit s'exercer sur des bases claires, hors de tout dumping social. Dans tous les domaines de ma compétence, dans le transport routier, maritime, je me bats pour obtenir des règles harmonisées, tirant vers le haut. Il en va de même pour le ferroviaire. C'est une question qu'il est urgent de traiter, avant l'entrée de nouveaux acteurs dans le cadre de la libéralisation future qui nous met dans l'impérieuse nécessité de nous préparer à ce cadre évolutif.

La question m'avait été posée ici même il y a deux ans de la compatibilité de ce qui n'était alors que l'esquisse d'un texte avec le quatrième paquet ferroviaire, qui risquait de nous imposer un modèle d'organisation. J'affirmais alors que la Commission européenne devait reconnaître le principe de subsidiarité quant à l'organisation du service ferroviaire. Depuis, cette position du gouvernement français a été rejointe par plusieurs acteurs européens. Oui, nous avons besoin de réseaux à dimension européenne, interopérables, mais l'organisation du service ferroviaire ne doit pas être commandée par la pensée unique du commissaire Kallas, séparatiste, qui veut une étanchéité absolue entre le réseau et l'activité de transport, dont on a vu, en France, avec la loi de 1997, les

---

conséquences néfastes. J'ajoute que le paquet ferroviaire, que l'on agite souvent comme un chiffon rouge, n'est pas encore voté. Il est d'autant plus important que nous disposions d'une législation susceptible de peser sur ce que seront les règles européennes de demain.

La question du financement des infrastructures par le gestionnaire est centrale. Le modèle que nous mettons en place permet de s'assurer d'une contribution du transporteur, et de réduire ainsi le fardeau de la dette. Alors que l'Europe voulait voir coupé tout lien financier entre les entités, notre logique est à présent pleinement reconnue eurocompatible. Les infrastructures, patrimoine commun trop souvent négligé, doivent devenir une priorité, ce qui engage aussi leur mode de financement.

Nous ne pouvons pas, enfin, ne pas défendre, comme ce fut hélas trop longtemps le cas, notre conception du service public. Ainsi que je l'ai dit à M. Maurizio Lupi, mon homologue en Italie, pays qui assurera la prochaine présidence de l'Union européenne, on ne saurait aborder la question de la gouvernance sans que soient préalablement définies les obligations de service public. Car sans un cadre préétabli répondant aux enjeux de l'aménagement du territoire, on risque de voir se développer une forme de privatisation des lignes rentables, celles qui ne le sont pas étant laissées à la charge de l'État et des collectivités locales.

Lorsque la France énonce ainsi un principe d'intérêt général, elle est écoutée. A condition que des voix ne plaident pas, en interne, comme cela a été récemment le cas, pour le séparatisme, dont on a pourtant vu à quels dysfonctionnements il pouvait mener. Il faut savoir reconnaître ses erreurs...

Assurer confort, régularité, entretien des voies, telle est aujourd'hui notre tâche. La nation a besoin d'une stratégie du ferroviaire, sur laquelle s'exerce clairement un contrôle. C'est pourquoi nous prévoyons que les orientations de la politique ferroviaire devront être présentées au Parlement. C'est aussi pourquoi nous modifions la composition des organes directeurs, afin que l'État y soit mieux représenté et qu'y soit assurée la présence des régions, exigence d'autant plus forte que la carte territoriale est appelée à évoluer et que leur sera transmise une part plus importante de la compétence transports.

Nous devons améliorer la qualité du service public, maîtriser la trajectoire financière, aborder la question du cadre social en posant les règles définissant les lieux et moyens du dialogue social. Voilà qui exige que le système cesse d'être handicapé par sa gouvernance, et que les missions aujourd'hui éclatées soient rassemblées. L'organisation qui régit les infrastructures est si complexe que même les gens du ferroviaire ne s'y retrouvent pas. D'où notre projet d'une organisation simplifiée en deux grands corps de métier, avec SNCF Réseau et SNCF Mobilité.

Dans un contexte d'ouverture du marché, la transparence des règles du jeu - tarification, attribution des sillons...- est-elle ainsi garantie ?

m'objecteront certains. Je leur réponds que dans ce dispositif, le régulateur jouera pleinement son rôle. Il ne me paraît pas justifié, au seul motif d'éviter toute emprise de SNCF Mobilité, d'éclater le système. Je plaide pour un renforcement du secteur public, un État stratège, avec des moyens de financement et de pilotage, et la fin de l'enchevêtrement des responsabilités.

Il faut prendre à bras le corps la question de la dette. À hauteur de 40 milliards, avec 2,5 à 3 milliards d'accroissement automatique chaque année, elle interdit toute efficacité. Je le dirai ce soir aux organisations syndicales : ne rien faire serait manquer de courage politique. Si nous n'essayons pas, ensemble, de rendre des perspectives au secteur, nous obérons son avenir. Dans dix ans, la dette sera de 80 milliards. Certains veulent que l'État prenne la dette à son compte. Outre que l'effacer du tableau d'un coup d'éponge magique ne serait guère vertueux, le ministère des transports n'est pas de ceux qui sont assez près de la Seine pour y puiser...*(sourires)*.

Sans réforme de structure, nous ne stabiliserons pas la dette et c'est alors que l'État devra intervenir. Faisons plutôt la démonstration de l'efficacité du système ferroviaire en recherchant productivité et compétitivité - deux termes qui ne sont pas pour moi des gros mots. L'enjeu dépasse le seul groupe SNCF. L'ensemble du système ferroviaire est concerné. Il faut une stratégie qui rassemble l'ensemble des acteurs. D'où la création d'un haut comité du ferroviaire, pour que toutes les parties y débattent d'une stratégie nationale.

Je suis prêt à répondre à vos questions sur la nature des liens qui unissent les trois entités de ce groupe public ferroviaire fort que nous nous proposons de mettre en place. Loin de l'éclatement dont on a parlé, le groupe est certes fait de plusieurs entités, mais étroitement nouées entre elles par un lien fort, avec un Epic de tête qui lui assure une direction. Je le dirai aux organisations syndicales, nous voulons un groupe soudé par des liens assez serrés pour n'être pas défaits par une malheureuse alternance.

**M. Gérard Cornu.** - Malheureuse ?

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** - Si nous devons faire face aujourd'hui à une grève de cette ampleur, n'est-ce pas parce que des voix se sont élevées pour assurer qu'en cas d'alternance, les liens entre ces entités seraient coupés ? Mais au fond, il faut les remercier de nous avoir ainsi avertis, et mis en mesure de prévenir de telles velléités. Je reviendrai, si vous le souhaitez, sur l'organisation que nous avons retenue, avec un directoire et un conseil de surveillance dont le président, nommé par l'État, sera chargé de mettre les orientations du conseil à exécution et de trancher sur les questions stratégiques en cas de désaccord. Les missions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) seront prévues par la loi. L'Araf, appelée à se prononcer sur des questions comme le ratio de la dette et la soutenabilité financière du contrat entre l'État et SNCF Réseau, jouera

pleinement son rôle de régulateur, contrairement aux vaticinations que l'on a pu lire alors que l'encre de ce projet de loi n'est pas même encore sèche.

Le secteur ferroviaire a besoin d'un cadre social modernisé, avec des règles communes, pour répondre à toutes les exigences du service public. Les partenaires sociaux seront appelés à négocier une convention collective, qui s'appliquera à tous les opérateurs de la branche. En mettant en place le cadre du dialogue social, nous nous assurons que des règles communes s'appliqueront à tous, afin que l'opérateur ayant la charge du service public ne soit pas pénalisé.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Je vous remercie de cette présentation très claire et me contenterai, pour laisser du temps au débat, de quatre questions. Il faut à mon sens mettre l'accent sur le caractère intégré du futur groupe, qui suppose une intégration sociale. C'est là une question qui est au cœur de l'actualité. Elle suppose d'affirmer la compétence exclusive de l'Epic de tête en matière de gestion statutaire, mais passe aussi par l'affirmation de l'unité du groupe. La mise en place d'un comité central d'entreprise ne pourrait-elle y contribuer ? Estimez-vous souhaitable de renforcer le texte en ce sens ?

Les cheminots s'inquiètent de leur statut et de la future organisation du travail. S'il n'a jamais été question, dans ce texte, de mettre en cause le statut, une large concertation est en cours, sous l'autorité de M. Jean Bessière, sur l'organisation du travail. Pouvez-vous nous confirmer votre vœu d'une harmonisation par le haut ?

La situation financière actuelle du système ferroviaire ne peut perdurer. Quelle pourrait être la participation de l'Etat à l'effort ? Quel sort réserver à la dette d'Etat ? L'Etat pourrait-il renoncer à ses dividendes en cas de résultat positif à SNCF Mobilité ? Renoncer à percevoir certaines recettes fiscales ?

Un mot sur la place des régions, sujet sur lequel François Patriat s'étendra plus avant. Comment envisagez-vous leur place dans la nouvelle organisation, tant pour le transport de voyageurs que pour le réseau ? Quelle représentation au conseil d'administration de l'Epic de tête et à celui de SNCF Réseau ? Je mets à part celui de SNCF Mobilité, sachant que l'ouverture possible à la concurrence interdirait qu'elles y soient présentes. *Quid* de la propriété des matériels roulants ? *Quid* de la liberté de tarification ? Les élus régionaux ont encore bien d'autres questions, mais j'ai promis de n'être pas trop long...

**M. François Patriat, rapporteur pour avis de la commission des finances.** - Je remercie la commission du développement durable de m'avoir convié. L'audition de M. Rapoport, ce matin, sur la dette, les objectifs et les difficultés que traverse RFF, témoigne assez que des choix s'imposent, notamment en matière de lignes à grande vitesse. Il s'y est dit qu'avec 300 millions d'euros par an, tout le système secondaire fonctionnerait bien. Ce

serait une bonne nouvelle, tant les sommes demandées aux collectivités sont importantes. Puisse aussi, comme j'ai cru le comprendre, que priorité soit donnée au ferroviaire dans le volet mobilité des futurs contrats de projet État-régions.

Si les régions sont, demain, en responsabilité, cela réclamera des moyens. Il s'est dit, ce matin, que RFF empruntait un million par heure...

**M. Raymond Vall, président.** – 500 millions par mois.

**M. François Patriat, rapporteur pour avis.** – Stabiliser la dette est donc un vrai défi. À la différence de certains de nos collègues qui se sont exprimés ce matin, nous croyons à votre projet et souhaitons qu'il soit mis fin aux erreurs du passé. À un président de région qui s'étonnait du coût croissant de la convention, Guillaume Pepy répondait qu'il ne faisait que répercuter l'augmentation des péages. Mais on ne peut pas se renvoyer ainsi la balle. D'où l'intérêt d'une entité unique, où responsabilités et engagements sont partagés. Si demain, cependant, il doit y avoir des engagements avec les collectivités, il faudra clarifier la question des compétences et des ressources des régions...

Pensez-vous que la dette pourra être stabilisée, et à quel niveau, à cinq ans ? L'État doit-il en reprendre une partie ? RFF porte aujourd'hui une lourde charge. Vous avez parlé d'un milliard d'économies, partagé entre les deux entités, c'est bien, mais cela ne suffira pas à stabiliser la dette : ne pourrait-on pas soulager un peu l'outil pour qu'il soit, demain, plus efficace ?

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** – Vous m'interrogez sur la place des régions. Il s'agit de saisir l'opportunité de ce projet de réforme pour donner pleine mesure au cadre de financement du ferroviaire. Je comprends les réactions des présidents de région se tournant vers le ministre ou interrogeant les présidents de la SNCF, de RFF en rappelant qu'ils participent, avec les TER au financement des infrastructures et soutiennent la filière ferroviaire industrielle. Et c'est beaucoup, car ce sont des emplois, des exportations, des innovations. On sait combien la stratégie de filière, conduite avec Arnaud Montebourg, est importante.

Dans la gouvernance du système, deux sièges seront réservés aux régions dans la structure de tête et au conseil d'administration de SNCF Réseau. Étant entendu qu'il faudra veiller, le moment venu, à éviter toute interférence avec des questions qui seraient liées à SNCF Mobilité.

Nous étudions favorablement les demandes des régions quant à la propriété du matériel roulant et poursuivrons au Sénat les discussions que nous avons eues sur ce sujet à l'Assemblée nationale. On peut la concevoir comme bien de retour mais il ne faudrait pas que cela devienne une anticipation de la libéralisation – les trains devant être mis à la disposition, le moment venu, d'autres opérateurs. Cela dit, les régions financent, et il est légitime que lorsque l'on achète quelque chose, ce ne soit pas celui qui achète



en votre nom qui soit propriétaire. C'est vrai aussi de la propriété des biens immobiliers, mais c'est un dossier sur lequel il nous faut encore progresser. Quant à la liberté tarifaire, elle n'est envisageable que sous réserve que soit garantie l'existence d'une tarification sociale nationale. Après un désaccord courtois, la négociation nous a permis d'aboutir à ce consensus : liberté tarifaire sous réserve du maintien des tarifs sociaux et d'une clarification quant à la prise en charge de la redevance d'accès. Je sais que cela fait débat, mais il faut clarifier et savoir qui paie quoi.

En ce qui concerne l'équilibre financier, les chiffres sont éloquents. Chaque heure qui s'écoule coûte un million, dites-vous...

**M. Raymond Vall, président.** – 500 millions par mois.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** – Sans esprit de polémique, trop de lignes à grande vitesse ont été engagées concomitamment. Alors qu'il fallait s'en tenir à une ligne tous les cinq à six ans pour que cela soit financièrement soutenable, on en a engagé quatre sur la même période. C'est un rythme insoutenable et c'est bien pourquoi le débat stratégique doit avoir lieu au Parlement. C'est ce que prévoit ce texte.

L'État reversera ses dividendes vers le gestionnaire unique des infrastructures, c'est un effort qui n'est pas négligeable, et les déficits fiscaux consolidés au niveau du groupe seront intégrés au collectif budgétaire.

Grâce à une politique d'achats organisée dans la fonction support, SNCF Mobilité pourra mettre en place un plan d'économies d'un milliard. Quant au plan de performance et de synergies de SNCF Réseau, il devrait susciter une économie de 900 millions. Autant d'objectifs difficiles à atteindre, et dont nous devons tous nous porter garants. Les organisations syndicales savent bien où résident de possibles gains de productivité et d'efficacité commerciale. Elles émettent souvent des propositions qui produisent des résultats. Travaillons donc à partager des objectifs, plutôt qu'à développer une culture d'affrontement. M. Pepy, M. Rapoport, ont livré des chiffres. Il ne s'agit pas de s'en tenir là, mais de bâtir, à partir de ces données, une œuvre collective. Nous verrons avec les organisations syndicales comment aborder la suite de la réforme pour qu'elle soit effective. La stabilisation ne réduira pas la dette, qui appelle un traitement par étapes. Faute de quoi, c'est, *in fine*, le contribuable qui paiera. Dix milliards de dette de RFF sur 37 milliards sont qualifiés de dette maastrichtienne : voilà qui témoigne assez que les infrastructures sont un bien de la Nation, qui suppose un effort collectif de celle-ci. C'est pourquoi j'estime qu'il faut aller plus loin dans la reconnaissance du patrimoine ferroviaire comme patrimoine de la Nation.

J'en viens à la question sociale. J'écouterai les organisations syndicales et verrai dans quelle mesure il peut leur être apporté réponse. L'intégration passe par un niveau élevé de reconnaissance sociale. Ce qui peut amener des dérogations aux règles applicables en matière de

représentation des salariés, sur lesquelles il faudra faire un point. Il faudra trouver des lieux de négociation, étant entendu que nous ne souhaitons pas préempter les travaux à venir du Parlement. J'ajoute que le statut ne sera pas, quoi qu'il arrive, mis en cause.

**M. Raymond Vall, président.** - Je m'inquiète du financement des infrastructures dans les territoires. Où en est-on, monsieur le ministre, de l'écotaxe ? Vous avez parlé de patrimoine national. Comment a-t-on pu brader le patrimoine autoroutier, auquel un bénéfice de deux milliards est attaché ? Les organismes qui l'ont racheté, parmi lesquels des banques, ne pourraient-ils apporter leur contribution ? Le rendement attendu de l'écotaxe était de près d'un milliard. À quand une décision ? Au Sénat, après des discussions féroces au sein de la commission d'enquête, nous sommes parvenus à un consensus sur le fait que celle-ci ne pouvait arrêter le processus, et qu'il fallait laisser la possibilité à l'État d'appliquer l'écotaxe. La balle est maintenant dans votre camp...

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** - Les contrats de plan État-régions prévoient en effet qu'une part du financement serait assurée par les recettes attendues de l'écotaxe. Une taxe dont le principe avait, naguère, recueilli le consensus avant les événements que l'on sait, et qui posent la question des responsabilités. Le fait est que certains parlementaires n'ont pas pris toute la mesure de l'intérêt général.

Comment financer les infrastructures, telle est la question qui se pose. Dès lors qu'un contrat a été signé, il faut assurer la continuité de la parole de l'Etat. Ce qui n'empêche pas de négocier, et les discussions se poursuivent. Dans les territoires, les élus ont besoin de financer leurs infrastructures. Il est vrai que leur voix porte moins que d'autres : comme dans les grèves, on entend peu ceux qui ne participent pas, et qui sont souvent nombreux... Certaines régions ont un besoin crucial de se désenclaver, et des crédits de paiement ont été promis, qui doivent être honorés pour que soient lancés les chantiers, dont le secteur du BTP a besoin et qui bénéficieront à la croissance.

Plusieurs pistes restent à l'étude. J'ai pour ma part remis au Premier ministre un document suggérant des voies de financement de l'AFITF. Les Français comprennent bien le principe et y souscrivent : il est normal que l'usage des infrastructures, et en particulier des grandes voies de transit, donne lieu à contribution. Et quand les territoires réclament la mise en place d'un dispositif, il faut les entendre. N'enrayons pas la mécanique au risque de laisser des chantiers en berne et de ne pouvoir en engager de nouveaux. L'État doit entendre les territoires et assurer la cohérence, et c'est bien pourquoi le Premier ministre poursuit sa réflexion : la mise en place des modalités de financement des infrastructures fait partie du souci quotidien du gouvernement.

**M. Raymond Vall, président.** - Le sort du TGV Bordeaux-Toulouse sera discuté dans les jours à venir. Il serait injuste que par défaut de financement, cette dernière tranche de TGV ne voie pas le jour, et qu'un territoire se trouve ainsi pénalisé. Mais je comprends que vous nous incitez à créer des comités pour que soient enfin trouvées les voies d'une modulation entre infrastructures routières et ferroviaires... L'étendard de la révolte est hissé : ne vous privez pas, madame Escoffier, de défendre avec moi la région Midi-Pyrénées ! (*sourires*)

**Mme Anne-Marie Escoffier.** - Je reviens sur la question de la stratégie ferroviaire. Mais le transport ferroviaire ne saurait suffire à assurer la desserte du territoire. L'État réfléchit-il à sa mise en cohérence avec l'aérien, le routier et le maritime ? On ne saurait penser le ferroviaire sans envisager l'aérien. On l'a vu avec l'apparition du TGV à Marseille, à Montpellier, et demain, à Bordeaux, qui a fait flancher l'aérien. Assurer le maillage du territoire exige une réflexion globale.

**M. Gérard Cornu.** - Lorsque l'on réforme, il faut se montrer humble. Vous craignez, dites-vous, que l'alternance, que je ne qualifierai pas pour ma part de malheureuse mais de démocratique, ne vienne défaire ce que vous avez fait. Nous aurions, sur ce sujet, beaucoup d'exemples à vous servir en retour...

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** - Je ne manque pas d'humilité. Un ministre des transports doit en faire preuve tous les jours.

**M. Gérard Cornu.** - Les experts nous avaient dit, à l'époque, qu'il fallait scinder en deux entités ; ils nous disent aujourd'hui que cela est intenable ; peut-être nous diront-ils autre chose encore dans dix ans... Reste qu'il y a eu, c'est indéniable, un dysfonctionnement alarmant. La population a été sous le choc en apprenant la dépense que va représenter le rabetage des quais rendu nécessaire par un malheureux défaut de concertation entre les deux entités.

Votre projet, cependant, me laisse une inquiétude quant à l'attribution des sillons. Comment se fera-t-elle équitablement, avec un opérateur dominant à 95 % ?

La dette reste un vrai sujet de préoccupation. Je ne crois pas à sa stabilisation grâce à l'innovation et la recherche et à des gains en productivité et en efficacité. La séparation en deux entités n'interdit pas de les réaliser, et je ne vois pas en quoi la réunion en un groupe changerait les choses. J'ajoute que si nous avons la chance de bénéficier de taux d'intérêts bas, rien ne dit que cela ne changera pas d'ici quelques années. C'est là un vrai danger qui guette la stabilisation de la dette. En cette matière aussi, il faut être humble, car personne ne peut préjuger de l'avenir. La seule bouffée d'oxygène sera que l'État ne demande plus à RFF de participer aux lignes à grande vitesse.

**M. Rémy Pointereau.** – Ce projet vient remédier à la loi de février 1997, qui allait bien au-delà des exigences de l'Europe. Qu'est-ce qui inquiète autant les cheminots dans cette réforme ? Les grévistes feraient bien de réfléchir à leur responsabilité dans un contexte de crise nationale et internationale. À vous de le leur démontrer.

Comme je le disais ce matin au président de RFF, il faut distinguer la bonne et la mauvaise dette. La réforme n'effacera pas l'ardoise de 40 milliards, mais derrière cette dette d'investissement, il y a des actifs. L'État, qui a demandé un certain nombre de ces investissements, devrait la reprendre, pour la stabiliser. En finir avec le milliard et demi annuel consacré au TGV aiderait également ; il faudrait songer au partenariat public-privé pour investir dans ces grands chantiers. La relance de la croissance passe par la relance de l'investissement, dont l'investissement ferroviaire.

Ne peut-on aussi exiger de l'Europe qu'elle finance les investissements structurants, comme elle l'a fait à une époque pour l'Espagne, qui a largement bénéficié des fonds européens pour ses autoroutes et son rail ?

Dans les territoires ruraux, en voie de désertification, on a été très attentifs aux annonces du rapport Duron qui prévoyait, contrepartie de la mise en veille du déploiement du TGV, un effort de modernisation. Mais quand on demande, dans les contrats de projet, des crédits d'investissement, pour moderniser des lignes d'équilibre, comme celle qui relie Montluçon à Bourges par Saint-Amand, on nous propose quelques milliers d'euros, tout juste suffisants pour financer des études. Or, arrêter le déploiement des lignes à grande vitesse sans moderniser, c'est créer la fracture entre les territoires qui ont pu bénéficier de lignes à grande vitesse, souvent grâce au soutien de personnalités en vue, et ceux qui n'auront rien. J'aimerais connaître votre position sur la relance par l'investissement, y compris dans les territoires ruraux, où bien des lignes sont en déshérence.

**Mme Évelyne Didier.** – Les choix qui ont été faits par le passé sont aujourd'hui remis en cause, parce qu'ils ont eu des effets pervers. Cela nous appelle à l'humilité. Nous avons tous réclamé le TGV, sans nous assurer d'une stratégie financière, et nous en subissons les conséquences.

Le dogme du séparatisme entre réseau et activité de transport a produit les affrontements que l'on connaît. L'inquiétude des syndicats n'est pas sans relation avec les déclarations d'anciens ministres de l'ancienne majorité, qui continuent à le prôner. Je comprends leur vigilance. Ils n'appellent pas à la grève de gaité de cœur, mais pour marquer leur inquiétude : le gouvernement doit les rassurer, et montrer clairement que la séparation des activités, qu'ils craignent par-dessus tout, est étrangère à ce projet. Comment garantir un système intégré, avec un traitement social unifié, avec ce système d'entités ? Voilà sur quoi il faudra, monsieur le

---

ministre, apporter toutes les clarifications requises. Le système mis en place en 1997 a été une grosse erreur, et je comprends mal que d'anciens ministres disent qu'il faudra y revenir.

- Présidence de M. Michel Teston, vice-président -

**M. Jean-Pierre Bosino.** – La question de la dette est au cœur du problème et des inquiétudes des cheminots. Ils craignent une privatisation de la SNCF, une vente à la découpe, mais ils se demandent qui supportera la dette. Et M. Pepy ne nous a pas rassurés sur ce point. Vos chiffres et les siens, au reste, ne semblent pas coïncider. Existe-t-il un audit précis de la dette, indiquant celle qui trouve son origine dans les investissements consacrés au TGV ? On continue à emprunter pour rembourser les intérêts aux banques, qui profitent, pourtant, de ce patrimoine national, et devraient participer à l'effort.

On ne s'en sortira pas en faisant des économies sur le dos des personnels. M. Pepy nous assure que la mutualisation de dépenses de fonctionnement suscitera des économies. Mais ce n'est pas en économisant sur les photocopies qu'on trouvera 40 milliards. On ne pourra pas indéfiniment se contenter de traiter cette dette comme une « patate chaude » : on a séparé pour la mettre sur RFF, et aujourd'hui, on parle de la renvoyer à l'État.

Un mot sur la régionalisation. L'État doit rester le garant de l'égalité républicaine sur le territoire. Je vous remercie de l'avoir rappelé. Dans le temps, quel que soit le lieu où l'on habitait, on payait le même prix au kilomètre.

**M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État.** – Je serai bref, car je dois m'employer à résoudre un conflit que je ne souhaite pas voir durer. Il faut trouver le moyen d'en sortir, et que vienne le temps du débat parlementaire.

Le débat sur l'État stratège, madame Escoffier, doit avoir lieu, mais il y faut des outils. Vous avez devant vous un nostalgique de la planification, quand l'État pouvait organiser ses grands chantiers. Il est vrai cependant que les collectivités sont aujourd'hui des relais précieux. C'est pourquoi la logique de ce projet doit recouper celle de l'organisation territoriale à venir, ce qui suppose un travail interministériel dont vous avez pu mesurer, madame la ministre, toutes les subtilités... Reste qu'il faut une stratégie globale, organisant la cohérence entre TET, TER et TGV dans un schéma national, voire européen pour la grande vitesse. L'enjeu est de rendre la grande vitesse accessible, pas de doter chaque territoire de lignes à grande vitesse. On ne peut pas déplorer la dette, et réclamer des infrastructures partout. Le schéma national des infrastructures de transport, en l'absence de modalités de financement, ne pouvait pas fonctionner. Et reconnaissons qu'il n'a souvent été qu'une addition de revendications locales. C'est par la coopération entre un État stratège et des collectivités aux compétences clarifiées que l'on aboutira.

La Commission européenne elle-même, M. Cornu, reconnaît que le dispositif que nous soumettons au vote du Parlement, garantit l'impartialité dans l'attribution des sillons. Dans ce système intégré où un groupe unique est organisé, *via* des Epic, en deux métiers, nous pouvons garantir cette impartialité. Nous avons donc bien travaillé ; les positions du commissaire Kallas ont évolué à un point dont j'ai été moi-même surpris.

Nous ne réglerons pas la question de la dette par un projet de loi. C'est un chantier qui s'inscrit dans le temps. Il s'agit d'assurer au ferroviaire un financement pérenne, et de se prémunir contre les évolutions des taux d'intérêt.

Je remercie M. Pointereau de ses conseils sur l'attitude à adopter face à la grève des cheminots, mais il ne m'en voudra pas de prêter une oreille attentive à ceux que Mme Didier voudra bien me donner (*sourires*).

Le grand plan de modernisation du réseau, qui représente un effort de 2,5 à 2,7 milliards, est réorienté vers les transports du quotidien. Le financement des lignes secondaires passera par un cofinancement dans le cadre des contrats de plan État-régions : quand un transport est infranational, le financement doit être partagé. Rien ne sert de promettre ce que l'on ne peut pas tenir.

Oui, Madame Didier, il est important de donner des garanties aux salariés. On ne peut pas considérer à la fois, comme certain, que l'on ne peut pas revenir sur la privatisation des autoroutes, mais qu'on le pourra sur le système intégré du rail. Si avaient existé des lieux d'expertise de l'efficacité du ferroviaire, nous aurions vite compris que la réforme de 1997, qui a opposé les acteurs et interdit l'optimisation des moyens, n'allait pas dans le bon sens.

Quand on s'engage sur des investissements, il faut un cadrage extérieur. Le rôle de l'Araf est de donner force aux engagements. Si nous avons eu, à l'époque où il fut entrepris de lancer concomitamment quatre projets de lignes à grande vitesse, un régulateur fort, l'État aurait été mis devant ses responsabilités et nous n'en serions pas là. Nous devons aujourd'hui assumer cette dette. Certains passent commande, d'autres paient la facture...

Ce n'est pas aux salariés de payer la dette, monsieur Bosino. Mais l'État ne saurait en assurer la reprise que dans un cadre vertueux. Il y faut un travail collectif.

**M. Michel Teston, président.** - Je vous remercie de ces réponses et forme le vœu que votre rencontre avec les organisations syndicales se déroule dans le meilleur état d'esprit.

*La réunion est levée à 18h15.*

## VI. AUDITION DE M. PIERRE CARDO

**Réunie le mardi 17 juin 2014, la commission a entendu M. Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), sur le projet de loi portant réforme ferroviaire.**

*La réunion est ouverte à 15 h 05*

**M. Raymond Vall, président.** – Nous accueillons, après les présidents de la SNCF et de RFF et le ministre Frédéric Cuvillier, M. Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. M. Pépy nous a parlé de « muraille de Chine » : votre tâche sera essentielle pour en assurer le respect. Que pensez-vous de ce projet de loi ? Comment y voyez-vous votre rôle ? Quelles améliorations apporter au texte ? Que dire de sa faiblesse, rien n'étant réglé sur l'endettement ? Les chiffres sont si vertigineux – 500 millions d'euros doivent être empruntés chaque mois – qu'il est impossible de ne pas évoquer la question...

**M. Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.** – J'ai certes un avis personnel sur cette réforme ; en tant que régulateur, je n'ai pas à me prononcer sur l'architecture retenue, c'est une décision politique. La création de RFF en 1997 nous a fourni deux sources d'informations – la SNCF d'un côté et RFF de l'autre – et nous a sorti d'une asymétrie de l'information qui pouvait être gênante ; mais elle a aussi créé des tensions très vives ; le système devait évoluer. RFF, avec 1 200 à 1 400 salariés seulement, est nommément gestionnaire d'infrastructure. Sa tâche lui est prétendument facilitée par deux entités restées à la SNCF : SNCF Infrastructure, chargé de l'entretien et la rénovation des voies, avec 35 000 personnes, et la direction des circulations ferroviaires, qui attribue les sillons, avec 14 000 personnes. RFF n'a, concrètement, qu'à régler les factures émises par le gestionnaire d'infrastructure délégué (GID). On voit bien quel peut être le poids de chacun.

En tant que régulateur, la réunion de ces trois entités dans un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) me paraît une bonne chose, malgré les risques d'asymétrie d'information : tout dépend des pouvoirs que vous nous donnerez. Une liste des informations que nous aurions le droit d'aller chercher, connaissant mes interlocuteurs, serait interprétée comme exclusive. Évitions-la. Régulateur indépendant, nous avons des comptes à vous rendre, à rendre au juge – Conseil d'État et Cour d'appel de Paris. Il faut donner à l'Araf les moyens de son indépendance.

Le règlement des différends nous apprend beaucoup sur les problèmes du ferroviaire : les acteurs se plaignent tout particulièrement des incertitudes sur les sillons, ainsi que des sillons précaires, objets de plages travaux, ou inutilisés et rendus très tard, ce qui empêche d'optimiser le réseau – et réduit les recettes. SNCF Infrastructure et la direction de la circulation ferroviaire doivent se parler. Dans le GIU, le feront-ils ?

Beaucoup dépendra des personnes. Cette réunion semble positive, elle peut engendrer des économies, mais pas au niveau annoncé. Les recettes de RFF devraient être augmentées par une meilleure attribution des sillons, et par les pénalités qui contraindront les opérateurs à rendre dans des délais raisonnables ceux qui sont inutilisés.

Les opposants ont peur de l'ouverture à la concurrence. Mais le véritable concurrent, c'est la route ! Les entreprises cherchent depuis trente ans à fonctionner à flux tendu, donc sans stocks ; faute de pouvoir compter sur une livraison dans un délai précis et assuré par le ferroviaire, elles ont recours à la route, même si c'est plus cher - en l'occurrence, pas beaucoup plus. Compte tenu des subventions versées - quand elles le sont, ce qui ne fut pas le cas l'année dernière - le fret ferroviaire est moins cher qu'en Allemagne. Le problème n'est pas le prix, mais la fiabilité, qui pourrait éviter des gâchis et des tensions. La confiance peut revenir, si l'Araf vérifie qu'il n'y a pas de discrimination dans l'attribution des sillons. Nous ne sommes pas là seulement pour faciliter la concurrence, mais également pour faciliter l'usage du ferroviaire : le réseau ferré est un investissement qui appartient à la nation, qu'il s'agit de rentabiliser au maximum.

Cette structure et SNCF Mobilité seront chapeautées par la SNCF ; je signale à ce propos que la Société nationale des chemins de fer français disparaît. La SNCF devient un groupe de mobilité, comme l'indiquent les propos de son président depuis quelques mois. C'est une évolution logique. Le contenu de cet Epic de tête relève d'une décision du Parlement, sur laquelle je n'ai pas à me prononcer. Quelques questions peuvent néanmoins se poser : *quid* d'une direction informatique et d'une direction juridique en son sein ? Avec quelles missions ? Pouvons-nous être certains qu'il n'y aura pas d'échanges d'informations avec les deux autres Epic ? Le seul moyen de s'en assurer, c'est que des éléments externes le contrôlent. Le même service juridique ne saurait être chargé de traiter un contentieux où un opérateur attaquerait SNCF Réseau pour discrimination au profit de SNCF Mobilité. Il faut éviter toute suspicion de la part des opérateurs. Dans cette architecture qui se rapproche du modèle allemand, l'Epic de tête se justifie par la volonté de rassurer le monde cheminot, qui craint que l'on démantèle la maison.

Ce système verticalement intégré exige un régulateur fort, qui ne perde pas ses pouvoirs antérieurs. C'est pourquoi je me suis élevé contre la transformation, dans le texte initial, de notre avis conforme sur la tarification des sillons en avis motivé ou simple, qui ne s'impose pas. L'argument, c'est qu'il reviendrait au gestionnaire d'infrastructure de fixer la tarification... C'est vrai, mais notre avis conforme ne s'y oppose pas. Nous devons vérifier que la tarification faite par RFF ne comporte pas de principe discriminant. Nous avons donné un avis négatif une seule fois, l'année dernière, et nous sommes parvenus à un accord dans les deux mois impartis, malgré 9 millions de recettes en moins pour RFF. Le texte de la commission, à l'Assemblée nationale, a rétabli cet avis conforme, qu'il étend à la tarification



des gares et connexions et de certaines infrastructures de services, ce qui est très satisfaisant : aujourd'hui, nos interlocuteurs ne sont pas toujours capables de nous indiquer comment le prix a été élaboré, ce qui est contraire au principe de justification de la prestation de service facturée.

Petit aparté sur le problème des cours de marchandises : le fret doit en disposer de manière assez homogène sur le territoire. Les documents de référence du réseau (DRR) en comptaient 400 en 2013 mais seulement 170 aujourd'hui. Dans sa sagesse, le Sénat pourrait prévoir par amendement que le transfert se fonde sur le premier chiffre et non sur le second. Ce n'est pas à la SNCF de déterminer les cours transférées et les cours qu'elle garde pour les mettre en vente, compte tenu du foncier qu'elles représentent. Dans la carte de celles qui restent, l'Ouest de la France est démunie. Qu'il y ait moins de trafic n'est pas un argument. Ce n'est pas en fonction de l'activité actuelle de l'opérateur historique que doit être déterminé le maillage du territoire : c'est au politique, ou du moins au gestionnaire de l'infrastructure, le futur GIU, d'en décider, en fonction des marchés de demain : d'autres opérateurs pourraient répondre aux besoins d'industriels qui ne sont pas clients de la SNCF. Nous venons seulement de découvrir la nouvelle carte, et d'identifier ce problème. Le Sénat appréciera.

Le contrôle du respect de la trajectoire financière du contrat révisé tous les trois ans entre l'État et le futur gestionnaire d'infrastructure est une extension intéressante de notre mission. Nous sommes là pour informer le Parlement : RFF donnera son avis, mais il y aura un deuxième son de cloche. Nous pourrions être davantage impliqués dans la définition du coût complet. Celle qui est donnée dans le projet de loi, manifestement copiée sur le transport routier, n'est pas conforme à la réalité du ferroviaire. Le président Rapoport a envie que le GIU soit un bon outil industriel, fort bien. Mais il voit aussi son intérêt : comme l'État ne lui donne pas assez, et face à sa lourde dette, il a besoin pour abonder sa seule ressource, le péage, d'un coût complet le plus élevé possible. Mais il ne faudrait pas qu'il compte des éléments deux fois... Notre avis sur la question ne devrait pas être de ceux sur lesquels on s'assoit. Comment se terminera le débat entre les présidents de SNCF Mobilité et du GIU SNCF Réseau, au sein du conseil de surveillance ? L'arbitrage est confié au président de ce conseil, qui n'a pourtant pas à remplir une fonction exécutive. Tel est le sens de l'avis - non publié - du Conseil d'État.

**M. Michel Teston.** - C'est ce que dirait le Conseil d'Etat s'il était saisi ?

**M. Pierre Cardo.** - Je le crois... J'imagine M. Rapoport voulant des péages élevés pour combler son déficit, Guillaume Pépy se plaignant de ne plus rentabiliser ses TGV. L'arbitrage n'est peut-être pas à confier au conseil de surveillance...

La nouvelle architecture nécessite un régulateur indépendant et fort. Quelle mouche a piqué le gouvernement pour nous imposer ce commissaire du gouvernement, un œil de Moscou, si j'ose dire ? Nous allons payer un individu à participer à nos réunions...

**M. Charles Revet.** - Il faut bien en recaser !

**M. Pierre Cardo.** - Je fais régulièrement des auditions d'acteurs du ferroviaire sans compte-rendu, pour qu'ils soient libres de parole. Avec un commissaire du gouvernement, ils ne le seront pas. Lorsqu'il a été prévu d'en nommer un à l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep), l'Union européenne l'a immédiatement refusé. Je trouve vexant qu'on juge utile de m'encadrer. Si le gouvernement a des choses à dire au régulateur, il est capable de les dire. Je préférerais avoir des rendez-vous plus fréquents avec le ministre et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Le Sénat, dans sa sagesse, fera ce qu'il souhaite.

Autre surprise : qu'il soit jugé utile de modifier la composition du collège après seulement quatre ans de fonctionnement. Il compte aujourd'hui un permanent, désigné par le président de la République, et six vacataires, désignés par les présidents de l'Assemblée nationale, du Sénat, du Conseil économique, social et environnemental, par Bercy et par le ministère des transports. Il a d'abord été question de passer à cinq permanents ; Gilles Savary avec qui j'en ai parlé, hostile à rendre permanents tous les membres, a proposé un compromis, refusé par la commission à l'Assemblée nationale mais que le ministre s'est engagé à faire passer par amendement : trois permanents et quatre vacataires. Cela me semble plus équilibré : j'ai besoin de personnes en activité, et qui n'interrompent pas leur carrière pour venir six ans à l'Araf. Les vacataires viennent une demi-journée à une journée par semaine pour repartir à leur activité principale. J'ai été nommé permanent car j'étais en fin de carrière et non susceptible de me faire recruter par un opérateur après ce mandat. Afin d'éviter toute suspicion, cela devrait être le cas des deux vice-présidents permanents. Le texte n'est pas clair et il faut envisager des mesures transitoires : serons-nous trois plus deux ou trois plus quatre, solution que je préfère ? Il est prévu que le premier permanent soit nommé par le ministère et le suivant par le président d'une des chambres du Parlement ; pour redonner une légitimité à l'Araf, je préférerais que les deux soient nommés par les assemblées. En transition, un seul vice-président serait nommé d'abord et le second dans deux ans, afin d'assurer un renouvellement d'un des trois permanents tous les deux ans. L'extension de nos missions - il est question de nous confier la régulation du tunnel sous la Manche et d'autres activités par la suite - peut justifier cette nouvelle composition.

La création d'un Haut Comité du ferroviaire, pour que les acteurs puissent au contact du ministre exprimer leurs difficultés, est intéressante. Mais l'apparition brutale en commission d'un amendement créant un comité

des usagers l'est moins, même si la concertation à tous les niveaux peut sembler sympathique. Nous pratiquons la conciliation et nous sommes je crois plus écoutés que ne le serait un petit comité présidé par RFF, juge et partie. Un petit opérateur serait-il entendu ? J'ajoute que notre rôle va au-delà du règlement du différend : notre intervention nous donne à connaître les dysfonctionnements du système, nous détectons ainsi des failles dans le document de référence du réseau et recherchons une amélioration du système, souci que la commission dite de conciliation n'aura pas. La preuve que la disposition envisagée pose un problème, c'est que l'amendement commence par ces mots : « Sans empiéter sur les prérogatives de l'Araf... » Je déplore la création d'une structure de plus, alors qu'il faut simplifier le système. Tout cela a un coût - et nous le faisons gratuitement.

**M. Charles Revet.** - Cela ne fait rien : la France est riche !

**M. Michel Teston.** - Je ne vous poserai pas de question en dehors de vos compétences de régulateur, rassurez-vous, car il est bon que chacun reste à sa place dans la réforme... Dans sa forme initiale, le projet de loi ne prévoyait pas le maintien de l'avis conforme pour la tarification des sillons. Vous avez largement œuvré pour revenir - et je ne vous en fais pas grief - à la situation antérieure, option qui devrait être conservée. L'Assemblée nationale l'a même étendue aux gares et connexions et à certaines infrastructures de services. La mise en place d'un commissaire du gouvernement semble vous inquiéter. Pourtant il en existe un auprès de l'Autorité de la concurrence, de l'Autorité des marchés financiers (AMF) et de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) : il n'y a rien de vexant à cela. Le projet de loi vous soumet le contrat entre l'État et SNCF Réseau et la part contributive de ce dernier sur chaque projet d'investissement sur le réseau ferré national. L'Araf disposera alors d'un pouvoir de régulation économique, au-delà des compétences habituelles des autorités publiques indépendantes de régulation.

**M. Charles Revet.** - L'Union européenne nous impose d'organiser le ferroviaire de telle sorte que la concurrence puisse se développer le moment venu : ce projet de loi y pourvoit-il ? Je vous pose aussi une question que j'ai posée à Guillaume Pépy sans obtenir de réponse : l'École polytechnique de Lausanne et la Cour des comptes ont montré en quel état dégradé est tombé le réseau ferroviaire ; ne pourrions-nous confier à l'Araf la mission de chiffrer les travaux nécessaires pour le remettre à niveau ? Enfin la SNCF a levé le pied sur les activités de wagon isolé : le transfert des installations à RFF peut-il changer cet état de choses ?

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Cette réforme, proposée après dix-huit mois de débat, me convient, malgré quelques interrogations. Vous craignez que l'Epic de tête se voie attribuer trop de services. Pour ma part, je ne voudrais pas qu'il s'agisse d'une coquille vide. Votre rôle est de veiller à l'étanchéité. Je suis satisfait de la solution retenue sur votre avis conforme. Doit-on selon vous confier la gestion des gares et connexions au GIU ou,

comme le préconise M. Rapoport, à une troisième filiale ? Ce dernier semble vouloir avoir toutes les cours de marchandises à sa disposition.

**M. Michel Teston.** – La loi le prévoit.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Avec les péages, seule ressource financière de cette structure, vous soulevez le problème financier, qui est d'une grande gravité mais qui n'est pas résolu. Je voterai la loi mais reste préoccupé. J'avais cru comprendre que la composition du collège de l'Araf était fixée. J'ai moi aussi du mal à accepter la création d'un comité des usagers ; j'aurais préféré que le Haut Conseil du ferroviaire fonctionne plutôt comme autrefois le Conseil supérieur du service public ferroviaire, où tout le monde – SNCF intégrée, ministères et syndicats – se rencontrait. C'est une bonne idée, mais il faut lui donner un contenu.

**M. Pierre Cardo.** – Merci de souligner les efforts que je déploie pour améliorer certains points dans le projet de loi ; mais en ce domaine, je ne suis qu'un amateur à côté de M. Pépy !

L'Autorité de la concurrence, qui agit *ex post*, n'a pas le même rôle que l'Araf, dont l'action est préventive. L'Arcep, qui nous est comparable, s'est vu il y a deux ans attribuer un commissaire du gouvernement : l'Union européenne l'a refusé au nom de l'indépendance de cette autorité. Franchement, quel est l'intérêt de cette novation ? Quel en est l'objectif ? La CRE n'a pas le même fonctionnement que nous : l'État a un regard sur ses décisions, alors que l'on attend de nous une expertise indépendante. Notre but, au fond, est de disparaître, après avoir tellement amélioré le système qu'aucun conflit ne serait plus envisageable ! Nous sommes une première instance, mais nous allons surtout chercher la vérité des chiffres, ce qui n'est pas toujours facile – demandez aux régions ! Je vous invite aussi à prendre connaissance du règlement de différend que nous rendrons prochainement concernant le syndicat des transports d'Île de France (Stif) sur la tarification de Gares et connexions. Nous avons travaillé deux ans sur les règles de la séparation comptable de ce dernier service, mais pas du tout sur le contenu, faute de pouvoir nous exprimer sur la tarification. Le Stif attaquera probablement le coût et notamment le taux de rémunération du capital, trop élevé, car son calcul comprenait un risque inexistant.

Vous dites que je suis « d'accord avec la réforme »... Dès lors qu'elle est adoptée au conseil des ministres, elle devient une décision politique sur laquelle je n'ai pas à me prononcer en tant que régulateur. À titre personnel, je crois que plus les choses sont séparées, plus simples elles sont ! Plus la structure de l'Epic de tête sera étoffée, plus je devrai vérifier que ses fonctions ne contribuent pas au financement d'activités concurrentielles.

Je me réjouis de l'extension des champs de l'avis conforme. Le contrôle sur le contrat entre l'État et SNCF Réseau nous donne un pouvoir économique. Cela ne consistera pas seulement à constater que SNCF Réseau s'écarte de la trajectoire, mais aussi le cas échéant à constater qu'il y est forcé

par l'État qui ne remplit pas ses obligations, comme ce fut le cas pour la subvention fret de 135 millions d'euros l'année dernière. Le Parlement a intérêt à avoir un régulateur qui puisse lui fournir des informations non partisans sur ce sujet.

**M. Michel Teston.** – L'exemple est éloquent.

**M. Pierre Cardo.** – Quant à l'ouverture à la concurrence, le projet de loi ne prépare pas grand-chose. La question qui se posera pour le trafic de voyageurs, comme elle se pose déjà pour le fret, est renvoyée aux discussions sur la convention collective et le décret socle. Nous savons que les TER allemands coûtent 20 à 25 % moins cher que les nôtres ; les conducteurs des différentes entreprises, filiales y compris, font beaucoup plus d'heures que ceux de Fret SNCF. Soit les discussions rapprochent les coûts du travail de la concurrence et de Fret SNCF, et ce dernier est sauvé ; soit tout le monde remonte au niveau du coût de Fret SNCF et alors le transport routier prendra l'essentiel du marché.

**M. Charles Revet.** – Ma question était plutôt : la nouvelle organisation garantira-t-elle un accès équitable au réseau pour tous les opérateurs ?

**M. Pierre Cardo.** – Si le régulateur a des pouvoirs suffisants, oui. Les opérateurs s'adressent à nous dès qu'ils ont un problème. Le plus souvent, il n'est même pas nécessaire de rendre une décision : les parties se mettent d'accord avant. La loi prévoit le contrôle de l'indépendance de la nomination de la présidence de SNCF Réseau. Tout cela nous prémunit contre les risques de discrimination.

**M. Charles Revet.** – Très bien !

**M. Michel Teston.** – Vous pourrez donc voter ce projet de loi !

**M. Charles Revet.** – Si vous votez tous mes amendements, oui.

**M. Pierre Cardo.** – La remise en état de l'outil n'est pas notre spécialité. Nous pouvons donner notre avis sur un travail tel que celui de l'École polytechnique de Lausanne, pas le réaliser nous-mêmes. Il serait intéressant de connaître non seulement l'état actuel du réseau, mais aussi celui de son utilisation future. Certains sillons sont gâchés sans raison, certaines voies très peu utilisées. Certaines régions imposent une tarification très faible, et les trains sur certains trajets circulent à vide. Il faut que les personnes en position de décider le fassent en connaissance de cause. Entretien 30 000 ou 20 000 kilomètres ne représente pas le même coût.

Si l'Allemagne a choisi une organisation intégrée, c'est que la Deutsche Bahn a fait pression pour en garder la maîtrise. Le régulateur allemand, quoique autonome, n'est pas indépendant, à la différence du britannique. Le Haut Comité est intéressant ; mais quelle serait la validité juridique des décisions prises ? Nous ne ferons pas partie de ce comité que

RFF présidera : il traitera au coup par coup les problèmes mais ne modifiera pas ses systèmes en profondeur.

**M. Michel Vermeulen, secrétaire général de l'Araf.** – Il est prévu de soumettre à un avis motivé le montant des concours financiers publics aux projets de développement de SNCF Réseau ; aujourd'hui, RFF ne peut financer qu'à hauteur de ce qu'il peut retirer en péage avec un taux de rentabilité interne de 8 %, montant dont le gouvernement déduit celui de la subvention publique. Vous connaissez les éléments de la discussion : si RFF ne finance pas assez selon les collectivités territoriales, il finance toujours trop pour la direction du budget... Un troisième expert donnera son avis, l'Araf.

**M. Pierre Cardo.** – Nous sommes satisfaits de voir disparaître le rapporteur pour les sanctions. La commission des sanctions que nous proposons est non seulement plus conforme à la procédure, qui doit séparer l'instruction du prononcé des sanctions, mais coûte beaucoup moins cher qu'un rapporteur payé à titre permanent, puisqu'elle serait constituée de magistrats de la Cour de cassation, du Conseil d'État et de la Cour des comptes, qui seront payés uniquement lors des réunions. Sachez qu'en quatre ans, nous n'avons jamais eu de sanctions ! Cela résoudrait la QPC soulevée pour l'Arcep.

**M. Raymond Vall, président.** – Je vous remercie pour ces nombreux éclairages.

*La réunion est levée à 16 h 15.*

## VII. EXAMEN DU RAPPORT ET DU TEXTE

**Réunie le mercredi 2 juillet 2014, la commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur le projet de loi n° 650 (2013-2014) portant réforme ferroviaire.**

**M. Raymond Vall, président.** – Nous examinons le projet de loi portant réforme ferroviaire et la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF. Je salue François Patriat, rapporteur pour avis de la commission des finances.

### EXAMEN DU RAPPORT

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Voici une réforme très attendue par de nombreux acteurs du système ferroviaire – les nombreux spécialistes du sujet au sein de la commission ne me contrediront pas. J'ai d'ailleurs souhaité les associer à l'examen de ce texte, en ouvrant mes auditions aux

membres du groupe de travail Mobilités et transports, ainsi qu'à ceux dont le groupe politique n'y était pas représenté.

Cette réforme nécessaire et urgente assure la cohérence du système ferroviaire tout en étant compatible avec le droit européen. Des discussions sont en cours sur un « quatrième paquet ferroviaire », avec de nouvelles étapes d'ouverture à la concurrence. Ce texte n'a pas pour objet d'anticiper ces étapes, que je n'appelle pas de mes vœux. Nous devons cependant nous préparer à cette échéance, sous peine de nous exposer aux mêmes déconvenues que lors de la libéralisation du fret ferroviaire.

Nous devons pour cela nous attaquer aux trois handicaps dont souffre notre système ferroviaire, à commencer par la séparation de la gestion de l'infrastructure entre RFF et la SNCF, organisée par la loi de 1997. Cette séparation, que plus personne ne défend, comme l'ont montré les Assises du ferroviaire de l'automne 2011, a causé de nombreux dysfonctionnements dans l'entretien du réseau : surcoûts de gestion, manque de réactivité, dilution des responsabilités...

Une dette colossale (44 milliards d'euros, dont 37 milliards pour le réseau) pèse sur notre système ferroviaire. La réforme de 1997 a laissé ce problème sans réponse, RFF ayant été considéré comme une structure de défaisance. L'État, qui cherchait à satisfaire aux critères de Maastricht, n'a pas souhaité en reprendre une partie, contrairement à ce que l'Allemagne avait fait pour la *Deutsche Bahn*. RFF a ainsi hérité de plus de 20 milliards de dette, sans qu'aucune mesure structurelle vienne en réduire la progression. La double dérive des coûts de gestion du réseau existant et de développement de nouvelles lignes a conduit à son emballement : si l'on ne fait rien, la dette atteindra près de 80 milliards en 2025. Cette situation insoutenable coûte chaque année 1,3 milliard d'intérêts, une somme qui serait mieux placée dans l'entretien et la régénération du réseau.

Notre système ferroviaire a enfin souffert de l'insuffisante préparation à l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire : faute d'un cadre social homogène, elle a conduit au déclin de Fret SNCF. L'État n'a pas pleinement joué son rôle d'arbitre. Faute de s'impliquer dans les décisions stratégiques, il a laissé de larges marges de manœuvre à la SNCF et à RFF.

Ces éléments de contexte démontrent l'absolue nécessité et l'urgence de cette réforme créant un gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, qui rassemble les activités exercées par RFF, SNCF Infra et la direction des circulations ferroviaires (la DCF). Le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant des services de transport ferroviaire sont rassemblés dans un même groupe public ferroviaire - en jargon européen, on parle d'une structure verticalement intégrée. Il s'agit, en quelque sorte, de mettre en place une holding ferroviaire à la française, tout en conservant le statut d'EPIC de ses différentes composantes. Le groupe public ferroviaire sera composé d'un EPIC de tête, dénommé SNCF, chargé de l'unité sociale et de

missions transversales, et de deux EPIC filles, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

L'expérience du terrain a en effet montré que seul un système intégré était réellement efficace : les problématiques d'entretien du réseau et les contraintes d'exploitation ne peuvent pas être systématiquement dissociées. La *Deutsche Bahn* a d'ailleurs choisi une organisation similaire. Ce modèle intégré n'a pas eu, dans un premier temps, les faveurs de la Commission européenne. Fort heureusement, les ministres français et allemands ont démontré que ce modèle était plus pertinent que celui d'une séparation intégrale entre la gestion de l'infrastructure, d'une part, et l'exploitation des services de transport, d'autre part. Il nous revient d'appuyer la position du ministre en adoptant ce texte.

Le projet offre en outre aux concurrents de la SNCF de réelles garanties d'indépendance dans l'exercice des fonctions essentielles, soit la tarification et l'allocation des sillons conformément au droit européen. L'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), dont le rôle a été considérablement renforcé après l'examen du texte à l'Assemblée nationale contrôlera le respect de ces exigences.

Ce texte comporte également des mesures fortes destinées à mettre fin à la dérive financière du système. Le pilotage du système ferroviaire sera renforcé, puisque le projet de loi organise un retour de l'État-stratège. Un contrat avec chacun des trois EPIC du groupe public formalisera leurs objectifs. Pour SNCF Réseau, une trajectoire financière sera définie afin d'assurer, d'ici dix ans, la couverture intégrale par ses ressources des frais de maintenance du réseau, sans recours à l'endettement. Le projet de loi instaure aussi une règle de maîtrise de l'endettement pour les investissements sur le réseau. Lorsque certains ratios seront dépassés, l'État et les collectivités qui demandent de nouveaux projets d'investissement devront les financer intégralement.

Il reviendra à l'ARAF de vérifier la bonne application du contrat, comme de la règle de maîtrise de l'endettement. L'autorité se voit ainsi dotée d'un nouveau rôle de régulateur économique du système.

Le choix d'une structure verticalement intégrée conserve au sein du groupe public ferroviaire les recettes financières de l'exploitant, pour les réinvestir dans le réseau, l'État renonçant à son dividende.

Ce projet de loi instaure enfin un cadre social commun à l'ensemble des salariés de la branche ferroviaire, qui sera élaboré pour l'essentiel par les partenaires sociaux. Un décret-socle établira les règles relatives à la durée du travail, garantissant un haut niveau de sécurité des circulations et assurant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il reviendra à la négociation collective de déterminer les caractéristiques de ce cadre social.

Le texte a été substantiellement complété à l'Assemblée nationale, sous l'impulsion de Gilles Savary, dont je voudrais souligner l'engagement



---

et la compétence. Les députés ont tenu compte des aspirations des cheminots, en renforçant, à l'article 1<sup>er</sup>, l'intégration du groupe public ferroviaire. Ils ont créé un comité central de groupe et des délégués syndicaux centraux à l'échelle du groupe. Ils ont aussi précisé les missions de l'EPIC de tête, afin de garantir l'unité de traitement de l'ensemble des salariés des trois établissements. La SNCF sera également chargée de coordonner la gestion domaniale, ce qui évitera aux élus d'être ballottés entre différents interlocuteurs. Sous réserve de quelques amendements rédactionnels, je suis satisfait de l'équilibre trouvé par les députés sur ces questions. Il est très important que nous conservions les garanties obtenues pour la réunification de la famille cheminote.

Les députés ont en outre complété les dispositions relatives à la gouvernance, en ajoutant au Haut comité du ferroviaire un Comité des opérateurs du réseau, rattaché à SNCF Réseau. Composé des différents clients de SNCF Réseau, il sera chargé de l'élaboration de la charte du réseau et du règlement amiable des différends liés à son application. Le Haut comité du ferroviaire, rebaptisé Haut comité du système de transport ferroviaire, sera quant à lui destinataire d'un rapport stratégique d'orientation du Gouvernement, un an avant le renouvellement des contrats passés entre l'État et les trois EPIC. Ce rapport, qui exposera la politique de l'État en matière de mobilité au sens large, sera transmis au Parlement. Je vous proposerai d'inscrire ce dispositif dans une perspective pluriannuelle et de compléter son contenu, afin de donner davantage de visibilité sur la situation financière du système de transport ferroviaire et sur les moyens financiers consacrés au réseau. Je souhaiterais en outre qu'il comporte un volet spécifique sur la politique nationale en matière de fret ferroviaire.

Les députés ont instauré, à l'article 1<sup>er bis</sup>, un schéma national des services de transport, qui déterminera les services de transport de voyageurs conventionnés par l'État et encadrera les services de transport non conventionnés d'intérêt national. Il sera présenté devant le Parlement tous les cinq ans.

Le Parlement sera également destinataire des projets de contrats entre l'État et les trois EPIC du groupe public ferroviaire. J'approuve totalement ces dispositions qui renforcent le contrôle du Parlement sur le système de transport ferroviaire national. Je vous proposerai d'affirmer le principe de la présence d'un député et d'un sénateur au conseil de surveillance de la SNCF.

À l'article 2, les députés ont précisé le contenu du contrat conclu par SNCF Réseau avec l'État et la règle de maîtrise de l'endettement. Celle-ci distingue désormais, d'une part, les investissements de maintenance ou de renouvellement du réseau, qui devront être financés suivant la trajectoire définie dans le contrat, c'est-à-dire, avec l'objectif d'une couverture à terme des coûts d'entretien du réseau par les ressources de SNCF Réseau ; d'autre

part, les investissements de développement, qui seront appréciés au regard de ratios fixés par décret, comme le prévoyait le texte initial.

Les députés ont étendu la possibilité offerte à SNCF Réseau de confier à des tiers certaines de ses missions de gestion de l'infrastructure à l'ensemble des lignes à faible trafic ainsi qu'aux infrastructures de service. Comme ce type de délégation doit être strictement encadré, afin d'écarter toute perspective de démantèlement du réseau ferré national, un amendement identifiera SNCF Réseau comme le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national.

Les deux articles suivants, introduits par amendements du Gouvernement à l'Assemblée nationale, suivent la même logique. L'article 2 *bis* A ouvre aux régions la possibilité de racheter certaines petites lignes d'intérêt purement local, afin de ne pas les laisser se détériorer. Il s'agit de lignes à voie métrique qui ne sont pas reliées au réseau national. L'article 2 *bis* B, les autorise à créer ou exploiter des lignes d'intérêt régional. Il règle certains cas ponctuels, comme celui de la ligne Digne-Nice dont la région PACA pourra devenir gestionnaire de pleine compétence. Pas plus que le précédent, cet article ne remet en cause l'unicité du réseau national, puisque seules des infrastructures d'intérêt purement local sont visées. SNCF Réseau restera compétent pour créer et exploiter les lignes du réseau ferré national.

Le nouvel article 2 *ter* prévoit quant à lui la remise d'un rapport au Parlement sur les solutions à mettre en œuvre pour le traitement de la dette historique du système ferroviaire. Je vous présenterai un amendement incluant explicitement dans ce rapport l'examen d'une reprise, par l'État, de tout ou partie de la dette de SNCF Réseau.

À l'article 4, les pouvoirs de l'ARAF ont été sensiblement renforcés par l'Assemblée nationale. Son avis conforme sur les redevances d'infrastructures a été rétabli et étendu aux redevances des gares et relatives à l'accès aux infrastructures de services. L'autorité sera en outre chargée de veiller à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions essentielles.

La composition et le fonctionnement de l'autorité ont été remaniés. Son collège conservera sept membres, mais le président et deux vice-présidents nommés par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat, exerceront leurs fonctions à temps plein. Le rapporteur chargé de l'instruction a été supprimé. L'ARAF a en revanche été dotée d'une commission des sanctions composée de trois magistrats. Outre quelques amendements de cohérence ou rédactionnels, je proposerai d'inscrire dans la loi le principe de la publicité de l'ensemble des propositions, avis et décisions de l'ARAF, en conformité avec la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

L'article 5 *bis* constitue également un apport important de nos collègues députés. Il répond à certaines revendications-phares des régions en

---

leur confiant un rôle de chef de file en matière d'aménagement des gares d'intérêt régional, en leur octroyant la liberté tarifaire, sous réserve du maintien des tarifs sociaux nationaux, en permettant de leur transférer la propriété du matériel roulant et en imposant une présentation comptable séparée des contrats de service TER. L'équilibre trouvé sur ces points correspond à une solution de compromis que nous souhaitions.

L'Assemblée nationale a renforcé le volet sécurité et sûreté ferroviaires. L'article 6 *ter* A impose ainsi une remontée à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) des événements mettant en cause la sécurité ferroviaire et prévoit un mécanisme de sanction en cas de manquement à cette obligation. Je suis favorable à cette initiative qui préfigure l'instauration d'une culture du compte-rendu. Après le terrible accident de Brétigny-sur-Orge, il convient d'afficher la mobilisation de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire dans ce domaine.

L'article 6 *ter* pose le principe du libre accès des forces de l'ordre aux véhicules ferroviaires, pour l'exercice de leurs missions de protection de l'ordre public, et l'assortit d'une sanction pénale. Cette mesure facilite la présence policière à bord des trains nationaux comme étrangers. En outre, afin de consolider les compétences de la surveillance générale (SUGE) de la SNCF, cet article habilite ses agents à établir des procès-verbaux pour constater des infractions et dresser des contraventions.

À l'article 7 qui rattache la SUGE à l'EPIC de tête, les députés ont fait en sorte que sa mobilisation soit systématique pour l'ensemble des opérateurs, dès lors que les tarifs associés à ses prestations sont transparents, non discriminatoires et contrôlés par un avis conforme de l'ARAF. Cette solution efficiente et de bon sens s'inscrit dans une logique d'économies d'échelle, tout en préservant les conditions d'une saine concurrence.

L'article 9 *bis* a été introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, en coordination avec le dépôt de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF. L'objectif est purement technique, puisqu'il s'agit d'adapter les dispositions relatives au contrôle parlementaire en matière de nominations à la modification de l'architecture du groupe, en prévoyant l'audition des deux membres du directoire et du président du conseil de surveillance de la SNCF devant les commissions compétentes du Parlement, en application de l'article 13 de la Constitution.

Aux articles 10, 11 et 16, les députés ont considérablement clarifié et sécurisé les opérations de transfert de propriété entre les trois EPIC, à la fois sur les aspects juridiques, comptables et fiscaux. Ils ont également soulevé la question de la gestion des gares de voyageurs, et prévu la remise au Parlement d'un rapport gouvernemental sur le sujet. Celui-ci présentera l'impact d'un transfert des gares à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports. Je suis favorable à une telle clause de revoyure,

dans la mesure où il n'est pas possible de traiter de façon satisfaisante dès aujourd'hui ce sujet éminemment complexe.

Quant à l'article 11 *bis*, il transfère à SNCF Réseau les terminaux de marchandises appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, ainsi que certaines installations de services autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien. Je vous proposerai un amendement modifiant la liste de référence servant de base à la négociation entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les infrastructures transférées.

Enfin, les modifications à l'Assemblée des articles 6, 14 et la création de l'article 18 *bis* résolvent certaines difficultés identifiées par les organisations syndicales. À l'article 6, les députés ont ouvert aux salariés de RFF qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement un droit d'opter pour le statut des cheminots. À l'article 14, l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour l'aboutissement de la convention collective a été repoussée d'un an, afin de laisser davantage de temps aux partenaires sociaux pour la négociation collective. Enfin, des élections professionnelles anticipées seront organisées dans un délai d'un an à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, en vertu du nouvel article 18 *bis*. Je suis entièrement favorable à ces dispositions.

À l'article 18, l'habilitation du Gouvernement à prendre des mesures législatives par voie d'ordonnance pour des mises en cohérence de textes a été étendue à la transposition de la directive 2012/34/UE.

Le projet de loi, complété par les députés, fournit des outils pertinents pour un nouveau départ du système ferroviaire. L'équilibre atteint par l'Assemblée doit être conservé. Aussi vous recommanderais-je de l'adopter, sous réserve de quelques ajustements et d'améliorations rédactionnelles. Je suis également favorable à la proposition de loi relative à la nomination des dirigeants de la SNCF, qui donne toute sa place au Parlement.

**M. Raymond Vall, président.** - Félicitations pour ce rapport très complet.

**M. François Patriat, rapporteur pour avis de la commission des finances.** - L'excellent rapport de M. Teston me dispense de reprendre le constat. La constitution de SNCF Réseau doit dégager des gains de productivité estimés à 900 millions par an d'ici dix ans. Ensuite, SNCF Mobilités est engagé dans un plan de performances qui doit dégager 1 milliard en 2020. Une partie de cette somme serait transférée de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau via l'EPIC de tête. Autrement dit, une partie des bénéfices de l'exploitant rééquilibrera les comptes du gestionnaire du réseau, d'où l'importance de constituer un groupe unique.

L'État, qui ne percevrait plus de dividendes de la part de SNCF Mobilités, a accepté que le groupe ferroviaire se constitue en groupe fiscal. Ainsi, les déficits de SNCF Réseau compensant les bénéfices de SNCF

Mobilités, l'impôt sur les sociétés dû par le groupe diminuera. Au total, l'effort de l'État représente 500 millions pour SNCF Réseau.

L'objectif de la réforme consiste à stabiliser la dette de SNCF Réseau à horizon de dix ans, même si MM. Pépy et Rapoport ont évoqué un horizon de cinq ans. D'ailleurs, mes interlocuteurs sont restés très prudents sur la cible visée d'ici 2025. Certains ont évoqué une stabilisation à hauteur de 60 milliards à cette date ; d'autres se sont moins avancés.

Le projet de loi comprend deux garde-fous pour éviter que SNCF Réseau ne dérive de la trajectoire financière fixée par l'État. Premièrement, l'ARAF émettra un avis sur le projet de budget annuel de SNCF Réseau et l'incitera à le corriger s'il s'écarte de la trajectoire ; deuxièmement, grâce à la règle d'or, au respect de laquelle veillera l'ARAF, la société ne s'endettera plus de manière inconsidérée pour des investissements de développement : quand le politique voudra une nouvelle ligne, ce sera à lui de s'engager financièrement, pas à SNCF Réseau.

Cette trajectoire financière est-elle tenable ? Aux dires de la SNCF et de RFF, l'État ne va pas assez loin et les comptes ne seront pas équilibrés d'ici dix ans. Il est vrai que des contraintes fortes pèsent sur le secteur. D'abord, les recettes de SNCF Réseau risquent de ne pas être dynamiques. Avec la crise économique, les trafics voyageurs et marchandises ont baissé. Les hausses des péages d'infrastructure, fortes ces quatre dernières années, seront limitées au moins jusqu'en 2018. SNCF Réseau ne pourra pas jouer de l'effet-prix. Ensuite, les subventions publiques seront au mieux maintenues. Enfin, SNCF Réseau reste exposé, comme l'État, au risque d'une remontée des taux d'intérêt.

Cela implique d'importants efforts sur la dépense. Deux idées sont régulièrement avancées pour redonner des marges de manœuvre à SNCF Réseau. La première consisterait à ce que l'État reprenne une partie de sa dette. En requalifiant un tiers de la dette de RFF, soit environ 10 milliards, de dette publique, l'INSEE a levé un tabou. Néanmoins, il a reconnu qu'un actif - le réseau - était inscrit face à cette dette, de sorte que le stock de dette publique nette, celui pris en compte pour le calcul des ratios maastrichtiens, n'est pas modifié. A l'inverse, si l'État venait à reprendre cette dette, il n'y aurait plus d'actif inscrit en contrepartie et la dette nette augmenterait à due concurrence. Pour l'instant, cette reprise de dette ne paraît pas réalisable, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne doit pas être envisagée à terme. D'abord, RFF reste un emprunteur crédible sur les marchés. Une analyse de Standard & Poor's montre que les investisseurs considèrent qu'il s'agit d'une dette de l'État français, la différence de taux d'intérêt entre les deux étant minime. Ensuite, la reprise de dette pèserait sur les ratios maastrichtiens que nous nous efforçons de respecter.

Il est enfin permis de s'interroger sur le caractère vertueux d'une reprise de dette, laquelle pousse SNCF Réseau à se transformer et à se

---

moderniser, oblige à choisir avec parcimonie les projets de développement. En effet, nous devons nous interroger sur les bons choix à opérer pour notre réseau ferré national. Le tout LGV a vécu : il faut être sérieux. Tous les rapports d'expertise soulignent que le réseau est trop grand, qu'il doit être réduit si nous voulons le maintenir dans un état de performance acceptable. En région Bourgogne, le réseau est trop grand et vétuste ; nous avons chaque semaine des accidents sur le réseau fret. Le rapport de la commission Mobilité 21, l'année dernière, a souligné que nous devons opérer des choix, établir des priorités dans la construction de nouvelles infrastructures, dans un contexte budgétaire tendu. Je crains qu'une reprise de la dette dès maintenant n'occulte ces questions fondamentales.

Cela dit, une partie de la dette de SNCF Réseau ne sera pas amortissable par le système ferroviaire. À terme, l'État sera contraint de s'engager plus en faveur du système, soit par une reprise de dette, soit par l'augmentation de ses subventions. Le rapport demandé par l'article 2 *ter* doit nous aider à y voir plus clair sur les modalités de traitement de la dette historique.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances a émis un avis favorable aux articles 1<sup>er</sup>, 2, 2 *ter*, 4 et 5 qui comportent des dispositions qui intéressent plus directement l'équilibre financier de la réforme. J'ai déposé quatre amendements rédactionnels dont la portée est limitée et le sous-amendement de votre rapporteur me satisfait pleinement.

**M. Raymond Vall, président.** – Réduire le réseau ? Dans le Gers, nous avons vu la fermeture de la dernière ligne de fret Agen-Auch qui transporte 100 000 tonnes de stocks céréaliers, soit l'équivalent de 3 500 camions. Que faire ? Investir pour rendre cette ligne à nouveau praticable ? Certes, seuls 40 à 50 convois circulent sur cette voie par an, mais elle est indissociable de notre économie agricole. Quand il ne reste dans notre département qu'une infrastructure, ne faut-il pas la garder ?

**M. François Patriat, rapporteur pour avis.** – Environ soixante-dix trains circulent sur les 45 kilomètres de la ligne entre Époisses et Alésia, soit là encore, l'équivalent de 3 500 camions. L'an dernier, la voie s'est effondrée, entraînant avec elle le convoi. L'on demande à la région de participer à la reconstruction, pour un investissement de 9 millions, RFF ne participerait qu'à hauteur de 2 millions. Comment voulez-vous que je fasse ? Alors, il va y avoir des camions en plus sur la route, mais pour un coût sensiblement identique.

Entre 2004 et 2006, la région a dépensé 8 millions pour six gares bois. Cinq ont fermé et la seule encore ouverte a un tonnage insignifiant. Peut-on se payer le luxe de continuer ainsi longtemps ?

**M. Raymond Vall, président.** – Les territoires ruraux se battent pour conserver des infrastructures qui contribuent à aménager le territoire.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Je félicite Michel Teston, le rapporteur de ce texte majeur, qui travaille depuis fort longtemps sur ce dossier. M. Patriat apporte un éclairage indispensable sur l'aspect financier de cette réforme et rappelle opportunément la règle d'or, même si nous n'apprécions pas trop le terme. Nous devons éviter d'accroître le déficit de SNCF Réseau. D'ailleurs, depuis fort longtemps, je souhaite que l'État reprenne une partie de la dette historique de la SNCF. J'espère que, suivant la recommandation de l'Insee, nous aurons un signal fort dans les prochains mois en ce sens.

Secteur important, le ferroviaire réalise 32 milliards de chiffre d'affaires annuel ; il emploie plus de 150 000 cheminots et le groupe SNCF 250 000 personnes. La séparation entre SNCF et RFF en 1997 a été une mauvaise solution et elle a mis en difficulté le réseau ferroviaire français dont la dette s'élève actuellement à 42 milliards. La dégradation des infrastructures et la mauvaise coordination entre le rail et le train ont détérioré la qualité du service. En réunifiant RFF et SNCFF au sein d'un groupe public, le projet de loi propose un modèle intelligent et eurocompatible. Le Gouvernement tire la leçon de l'échec passé et donne les moyens au service public de faire face aux grandes mutations du transport, alors que le rail n'a jamais été autant concurrencé. La nouvelle architecture en trois EPIC renforce les moyens du gestionnaire des infrastructures tout en rationalisant la gestion. Grâce à la réforme, la SNCF, entreprise qui appartient à notre patrimoine national, entamera la mutation qui lui permettra de faire face aux nouvelles exigences du secteur ferroviaire et à la concurrence sur le trafic voyageur.

Je salue le ministre qui a su plaider à Bruxelles la cause du modèle français du rail, d'une entreprise publique qui contribue à l'aménagement du territoire. Les usagers et les salariés du secteur ferroviaire y gagneront : les premiers bénéficieront d'une meilleure qualité de service et les seconds verront leur statut garanti.

Dans une organisation verticalement intégrée, cette réforme impose un pilotage stratégique unique, une cohérence économique et une politique de ressources humaines unifiée pour tout le groupe. J'apprécie le retour de l'État stratège, qui devient majoritaire au sein du conseil d'administration du nouveau groupe, ce qui n'empêchera pas le Parlement d'intervenir, puisqu'il sera consulté sur les contrats d'objectifs.

Je ne croyais pas en 1997 alors que je bataillais contre la loi Pons pouvoir, dix-sept ans après, plaider pour une loi de réunification. Le groupe socialiste votera cette loi avec détermination et avec la certitude d'avancer dans la bonne direction.

**M. Louis Nègre.** – Le groupe UMP est favorable à cette réforme, dans la mesure où nous avons constaté sur le terrain de nombreux dysfonctionnements. Bravo à nos deux rapporteurs pour leur travail de grande qualité. Spécialiste incontesté, Michel Teston est une référence !

Avec le ferroviaire, on en arrive très vite à l'aménagement du territoire : on touche à la substance vive de la Nation. Les rapports de l'École polytechnique de Lausanne montrent que nous avons pris un grand retard en matière de maintenance. Les LGV ont monopolisé les investissements et la commission Mobilité 21 a souligné que nous connaissons la même dérive avec le routier : dans quelques années, nous devons réaliser de lourds investissements pour récupérer la dégradation du réseau - celle du ferroviaire se poursuivra au moins jusqu'en 2018.

Nous sommes favorables à la création d'un groupe unifié. En revanche, pourquoi le projet initial du gouvernement supprimait-il l'avis conforme de l'ARAF ? Grâce à l'Assemblée nationale, l'Autorité disposera de plus de pouvoirs. Nous nous en félicitons, car un régulateur doté de pouvoirs importants est indispensable pour jouer le rôle de juge de paix.

Nous sommes également favorables au retour de l'État stratège. Sur ce monopole naturel, ma position est d'inspiration colbertiste ou montebourienne ! En fait, j'ai une vision gaulliste : le réseau ne doit pas être démantelé. La France qui avait l'un des meilleurs du monde se doit de recouvrer sa position.

Pourquoi ne pas prévoir dans le texte que les rapports soient votés par le Parlement ? J'ai bataillé pendant dix-huit mois avec mon gouvernement pour obtenir un Grenelle du ferroviaire et j'ai réussi à obtenir les Assises du ferroviaire.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - J'y ai participé !

**M. Louis Nègre.** - Rapporteur du schéma national des infrastructures de transport (Snit), j'avais demandé au gouvernement de l'époque un vote du Parlement. Dans ce texte, il n'est question que d'une transmission. Que faut-il en déduire ?

Je suis également favorable à la règle d'or, car la France ne doit pas devenir la Grèce. J'ai bien entendu la remarque du président Vall, mais l'argent public investi dans la période entre les deux rapports de l'École polytechnique de Lausanne a été mal investi.

Le projet de loi organise une usine à gaz, avec trois EPIC, sans compter toutes les institutions qui gravitent autour de ces établissements. L'Assemblée nationale a créé un comité central unique : le centralisme démocratique revient à la mode - chassez le naturel, il revient au galop ! Pour autant, cette réforme ferroviaire est-elle eurocompatible ? La Cour européenne n'a-t-elle pas condamné les EPIC ?

En revanche, les points principaux ne sont pas traités. Nous sommes loin des conclusions des assises ferroviaires : nous ne sommes même pas sûrs de pouvoir stabiliser la dette alors qu'il faut assainir le système. Eurostat, l'Insee et la Cour des comptes ont dit qu'une dizaine de milliards



---

pouvait être transférée sur la dette maastrichtienne, ce qui aurait soulagé RFF de 480 millions de charges financières – excusez du peu...

Il est dommage de ne pas avoir saisi l'occasion de cette réforme pour assainir les comptes. Je suis très déçu également en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence : depuis vingt ans, l'Europe nous demande de nous préparer. Avec ce texte, on en est encore là...

Les gares iront à SNCF Mobilités, c'est-à-dire à une entreprise ferroviaire : comment assurer un traitement équitable de toutes ces entreprises si l'une d'entre elles a la main mise sur les équipements qui les concernent toutes ? Autre sujet d'étonnement, les régions sont appelées à payer pour un matériel... qui ne leur appartient pas ! Sauf en région Île-de-France : pourquoi ? Le texte voté par l'Assemblée nationale revient à la SNCF de bon papa : tout ça pour ça ?

**Mme Évelyne Didier.** – Je félicite nos rapporteurs pour leur travail. Au nom de mon groupe, je m'opposerai à tout ce qui dégrade le texte venant de l'Assemblée nationale et je voterai tout ce qui l'améliore. Nos amis ont rejeté cette réforme à l'Assemblée nationale, et le groupe au Sénat ne souhaite pas s'impliquer dans une négociation. Nous avons pris en compte la forte mobilisation des cheminots pour améliorer le service public ; nous déposerons des amendements en ce sens en séance. Nous nous opposons à la régionalisation du patrimoine ferroviaire : nous défendons l'unicité du réseau. La notion d'intérêt local nous semble aléatoire et évolutive. Je crains que seules les lignes principales, demain, soient entretenues.

Une réforme est nécessaire, car celle de 1997 n'est pas satisfaisante, elle a déstabilisé le fret. Cette fois, cependant, c'est le transport voyageurs qui est menacé. Le texte ne nous convient pas car il ne prend pas assez en compte les intérêts du pays, des territoires, des cheminots et de tous les salariés du secteur ferroviaire. Quant à la dette, nous subissons encore aujourd'hui les mauvais choix faits à l'origine : l'État aurait dû la reprendre, comme l'a fait l'Allemagne.

Les dépenses qui ne sont pas consenties aujourd'hui entraîneront demain la dégradation de notre patrimoine ferroviaire. Imagine-t-on ce qui se passerait si nous n'entretenions pas nos écoles ou nos routes ? Le ferroviaire contribue au report modal et à la lutte contre les gaz à effet de serre. La route ne doit plus être le principal vecteur de transport de fret en France.

**M. Robert Navarro.** – Toutes mes félicitations à nos rapporteurs. Cette réforme reste au milieu du gué : oui, nous avons besoin d'un chemin de fer de qualité, il y va de l'aménagement du territoire, des performances économiques, de la circulation des personnes. Une évolution est donc souhaitable, mais des milliers de kilomètres de voirie ne pourront plus dans l'avenir être maintenus à un bon niveau de sécurité et de qualité. Il faut l'assumer. Depuis trois contrats de plan, des dizaines de kilomètres de voies

---

ferrées doivent être rénovés dans ma région et ne le sont pas faute de crédits. Il est temps de mettre fin à ces pratiques hypocrites. D'autant que l'État se désengagera aux dépens des collectivités : ce n'est pas acceptable.

Le ferroviaire représente 15 % du budget de ma région depuis cinq ans, soit près de 200 millions par an. Dans nos cartons dorment trois projets de lignes, l'un à 140 millions d'euros, l'autre à 60 millions et le dernier à 30 millions : or nous ne disposons pas du premier euro pour les financer. Sur trois millions d'habitants, 21 000 prennent le TER quotidiennement. Comment justifier de telles dépenses ? Il faudra avoir le courage de fermer certaines lignes ferroviaires et maintenir un réseau qui s'autofinance. Enfin, il faudra bien réaliser les tronçons manquants de TGV que l'Europe exige.

Cette réforme est une étape importante, mais une étape seulement. Je suis favorable à des chemins de fer performants, d'autant que je suis moi-même cheminot. Le ferroviaire n'est pas un coût mais un investissement, si l'argent est utilisé de façon intelligente. On ne pourra continuer à demander aux régions d'entretenir des voies ferrées non rentables ou d'investir dans des projets qui ne s'autofinancent pas. Ce n'est pas parce qu'un réseau est étendu qu'il est performant.

**M. Ronan Dantec.** – Merci à nos deux rapporteurs. Michel Teston s'intéresse à cette question depuis fort longtemps. La réforme est nécessaire car la structuration actuelle de la SNCF et de RFF ne fonctionne pas. Le groupe écologiste votera donc ce texte qui va dans le bon sens, même s'il reste à mi-chemin, puisque la loi ne dit pas si nous maintenons une forme d'État dans l'État, où les décisions se prennent entre hommes du rail, ou si nous intégrons le rail dans une stratégie plus large de mobilité. Mes amendements viseront à clarifier cela.

Le projet de loi de transition énergétique va plus loin dans la planification, notamment grâce à la programmation pluriannuelle de l'énergie qui s'imposera à l'opérateur historique. Nous aurions pu faire de même ici, avec une vraie planification, validée par le Parlement, et qui s'imposerait à l'opérateur historique. A-t-on peur de rompre avec des habitudes prises de longue date à la SNCF ?

Même réflexion au sujet de la régionalisation : une partie de la mobilité doit être gérée à cette échelle. Les régions ont récupéré deux malheureux postes dans les instances de gouvernance de la SNCF. J'espère que nous parviendrons à trois postes, pour que les régions autres que l'Île-de-France soient correctement représentées. En séance publique, nous devons aller plus loin et discuter de la planification régionale et nationale.

Ce texte doit également s'intégrer dans une stratégie de mobilité dite bas carbone. En Bretagne, la région a financé des gares afin de développer le fret, mais les lignes concernées sont désertes ! C'est que l'on n'a pas songé à articuler ces investissements et la nouvelle éco-taxation qui doit favoriser le report modal. Il manque là encore une vision planificatrice d'ensemble. Sans

être nostalgique du général de Gaulle ni de Colbert – et pour Arnaud Montebourg, il est encore trop tôt ! – je considère que ce projet de loi aurait dû aller plus loin en ce sens.

**M. Henri Tandonnet.** – Je félicite nos rapporteurs et connais la passion de Michel Teston pour le sujet. Le groupe UDI-UC estime que la réforme ferroviaire est nécessaire pour définir les structures et régler le problème de la dette, afin de préparer l'avenir : le fer doit être le transport du XXI<sup>e</sup> siècle.

Le texte voté par l'Assemblée nationale a été profondément remanié. La création de trois EPCI n'a pas notre préférence, mais le regroupement prévu devrait améliorer la gestion du réseau. Nous sommes favorables au renforcement des pouvoirs de l'ARAF qui pourra ainsi contrôler les liens entre les établissements publics. En revanche, le fonctionnement de la gouvernance au sein du directoire ne nous convient pas.

La question du rôle des régions, cruciale, n'a pas été réglée. Le président de ma région peste contre des investissements sans rendement. L'écotaxe résoudra-t-elle ces difficultés ? Le texte ne résout pas non plus le problème de la dette : la règle prudentielle sera-t-elle suffisante ? Pourquoi ne pas prévoir une vraie programmation budgétaire ?

Enfin, le Gouvernement a mis beaucoup d'huile dans les rouages lors de la grève des cheminots, mais cela ne va pas dans la bonne direction, car la concurrence internationale est négligée. Une extension de la convention collective à tout le territoire n'est pas une riche idée. L'amplitude des heures travaillées n'a pas été abordée. Cela pèsera sur l'avenir de la SNCF. Notre position est a priori bienveillante mais notre vote sur l'ensemble dépendra du sort réservé à nos amendements.

**M. Francis Grignon.** – Félicitations à nos rapporteurs. Je me réjouis de cette intégration à l'allemande, car la séparation nous a grandement pénalisés. La *Deutsche Bahn* compte deux sociétés mais un seul président.

L'ARAF aura un rôle déterminant – je me réjouis des modifications intervenues – surtout si en 2019 l'ouverture à la concurrence étrangère se produit. Pour les gares, la formule reste à trouver. La concurrence pose deux questions délicates : le statut et les règles relatives aux conditions de travail. M. Pepy nous a dit que la SNCF embauchait les jeunes de moins de 30 ans sous statut, et au-dessus de cet âge au régime général, afin de garantir l'avenir du système de retraite des cheminots. En 1995, j'étais le rapporteur du budget de l'industrie : 80 % de ce budget était alors consacré aux retraites de Charbonnages de France. Si nous prolongeons le statut pour payer les retraites de ceux qui sont sous statut, cela n'aura pas de fin ! Le texte comprend une petite ouverture, puisqu'il prévoit que la SNCF pourra employer des salariés sous le régime des conventions collectives. Dans quelles proportions ? Où placer le curseur ? Le texte confie au conseil de

---

surveillance le soin de trancher. Ce dernier doit-il se mêler de telles questions ? Cela me semble incongru !

À l'époque où je travaillais sur la concurrence, le sujet des conditions de travail était un *casus belli* pour la CGT. L'article 13 prévoit, cela me semble très positif, que l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1940, relative au régime de travail des gens de chemin de fer, est abrogé. Ce ne sera donc plus le ministre chargé des transports qui définira avec la CGT les conditions de travail. Je me rappelle comment le RH 077 avait été élaboré du temps de M. Gaysot : les conditions de travail étaient très pénalisantes pour la productivité...

**Mme Évelyne Didier.** - Et très valorisantes pour les salariés !

**M. Francis Grignon.** - L'article 14 prévoit qu'à titre transitoire les employés garderont les mêmes conditions de travail, qui seront précisées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 par une commission paritaire dans laquelle siègera l'UTP. Ayant vécu en 1995 les grèves suscitées par M. Juppé, je comprends qu'on ne puisse pas tout bousculer... L'ouverture est néanmoins intéressante. Je m'abstiendrai sur ce texte.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Je remercie François Patriat, ainsi que ses collègues de la commission des finances, pour leur travail précieux. Merci à tous pour vos commentaires utiles. Je suis comme Jean-Jacques Filleul pour une reprise de la dette, c'est pourquoi je vous proposerai un amendement prévoyant d'inclure ce sujet dans le rapport du Gouvernement au Parlement. C'est à juste titre que M. Filleul a insisté sur le rôle majeur qu'a joué le ministre Frédéric Cuvillier, qui a su convaincre le commissaire Slim Kallas de ne pas imposer une séparation totale entre le gestionnaire des infrastructures et l'exploitant ferroviaire historique. Notre collègue salue le retour de l'État-stratège, moi aussi : l'État s'est montré défaillant en laissant la SNCF et RFF décider des orientations de la politique ferroviaire nationale.

Louis Nègre a manié la carotte et le bâton : c'est dans sa nature !

**M. Louis Nègre.** - Je suis honnête intellectuellement...

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Citant les deux rapports de l'École polytechnique de Lausanne, il a souligné le retard pris dans la maintenance du réseau. Ayant participé à la commission Mobilité 21, il en a repris les conclusions : il faut privilégier l'entretien du réseau à la construction de lignes nouvelles. Il se dit favorable à une réunification des infrastructures : c'est la conclusion que nous avons unanimement tirée des assises du ferroviaire. Il souhaite que l'avis conforme de L'ARAF soit rétabli. L'Assemblée nationale l'a fait pour les redevances d'infrastructures, et l'a étendu aux redevances des gares ainsi qu'à l'accès aux infrastructures. M. Nègre se dit favorable à l'unicité du réseau : je vous proposerai un amendement reconnaissant que SNCF Réseau est le propriétaire unique du réseau ferré national. Quant au rôle du Parlement, je vous propose d'inscrire dans la loi qu'un député et une sénatrice, ou l'inverse, siègent au conseil de

---

surveillance de l'EPIC de tête. Enfin je suis moi aussi favorable au maintien de la règle d'or.

Trois Épic font-ils une usine à gaz ? J'estime pour ma part que les problèmes d'entretien des infrastructures et ceux liés à la circulation ne doivent pas être disjoints des contraintes de l'exploitation. Les systèmes ferroviaires qui fonctionnent le mieux au monde sont ceux qui sont verticalement intégrés. C'est le cas de la *Deutsche Bahn*. L'EPIC est-il conforme aux règles européennes ? Je connais bien ce débat, pour avoir été chef de file de mon groupe lors des débats sur le changement de statut de la Poste en 2009. Le commissaire européen a confirmé au ministre Cuvillier que le dispositif lui semble « conforme aux orientations prises par la Commission européenne ». Je ne saurais mieux dire !

Pourquoi ne pas transmettre une partie de la dette à l'État ? François Patriat a très bien expliqué les difficultés que cela poserait, en particulier pour les 10,8 milliards d'euros que l'Insee a considérés comme une dette maastrichtienne. Je propose donc que le rapport qui sera soumis au Parlement comprenne des éléments précis sur cette question.

Louis Nègre est déçu que le texte n'aborde pas l'ouverture de la concurrence. Celle-ci sera prévue par le quatrième paquet ferroviaire, n'anticipons pas ! Le présent projet de loi concerne l'organisation du système ferroviaire. Renforçant les pouvoirs de l'ARAF, il n'interdit pas l'ouverture à la concurrence. Le transfert à SNCF Réseau des gares de voyageurs pose des problèmes complexes. Une clause de revoyure a donc été prévue. Seules les gares de marchandises sont transférées à SNCF Réseau pour l'instant. L'Assemblée nationale a renforcé la place des régions. Certains amendements, vous le verrez, portent sur ce point.

Madame Didier, mon rapport prévoit d'encadrer précisément toutes les délégations, notamment pour la gestion de lignes, nous y reviendrons à l'article 2. L'un de mes amendements précise que SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau national. Les lignes évoquées à l'article 2 bis de mon rapport sont d'intérêt purement local : elles ne sont pas reliées au réseau national et sont souvent à voie métrique. L'État aurait dû reprendre la dette de la SNCF dans le passé. Il est à présent beaucoup plus difficile de le faire, étant donné la situation budgétaire de notre pays. Je suis entièrement d'accord pour affirmer le rôle essentiel du fret ferroviaire dans ce texte : nous devons faire en sorte que le réseau routier ne soit pas le seul moyen de transport des marchandises.

Robert Navarro juge qu'il faut reconnaître une place aux régions, sans que, pour autant, l'État se décharge sur elles de ses responsabilités. L'article 1er bis précise qu'un schéma détermine la place des trains d'équilibre du territoire – qu'il ne faut pas confondre avec les TER pris en charge par les régions. Pour les TGV, le schéma encadrerait les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assurera ses services.

Ronan Dantec se demande si le rail est bien intégré dans une réflexion plus large sur la mobilité. Une vraie planification par l'État serait nécessaire. Je souhaite que le rapport stratégique d'orientation du Gouvernement remis au Haut comité du système de transport ferroviaire un an avant le renouvellement du contrat passé entre l'État et les trois EPIC donne une meilleure visibilité sur la situation financière du système. Pouvons-nous accroître le nombre de représentants des régions dans les principales instances du dispositif ? Ce n'est guère facile s'agissant du conseil de surveillance.

Henri Tandonnet a indiqué que son groupe était favorable à la réforme mais défavorable à une organisation en trois EPIC. Il est sceptique sur la création d'un directoire à deux. Mais l'histoire nous enseigne que les directoires à trois se terminent mal ! En cas de désaccord entre les deux membres du directoire, c'est le président du conseil de surveillance de l'EPIC de tête qui tranchera.

La règle prudentielle est-elle suffisante ? C'est une interrogation que nous avons tous. Il s'agit de stabiliser la dette et d'empêcher qu'on puisse imposer à SNCF Réseau des investissements qu'elle ne serait pas capable de supporter. Quant au choix de la convention collective et du décret-socle relatif à la durée du travail et des pauses, je précise que les partenaires sociaux débattront sous la présidence d'un haut fonctionnaire de qualité, M. Jean Bessière, qui s'attachera à trouver de bonnes solutions.

J'indique à Francis Grignon que la question délicate du transfert à SNCF Réseau des gares de voyageurs est renvoyée à plus tard. Comment associer les collectivités territoriales à cette gestion ? Je ne crois pas raisonnable d'aller plus loin que le texte de l'Assemblée nationale.

**M. Louis Nègre.** – C'est pourtant ce qui a été voté dans la loi Mapam à votre demande !

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Sur la question du statut, je vous renvoie à l'alinéa 44 de l'article 1er : un accord pluriannuel négocié au niveau du groupe public ferroviaire réglera la question. L'abrogation de l'article 1er de l'acte de 1940 tire les conséquences de la réforme, car cet article visait uniquement un établissement.

#### EXAMEN DES ARTICLES

**M Raymond Vall, président.** – Merci pour ces réponses exhaustives. Nous passons à l'examen des amendements.

**M. Louis Nègre.** – Le groupe UMP s'abstiendra sur tous les amendements rédactionnels.

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

*Les amendements rédactionnels n° 2, 3, 4, 5, et 6 sont adoptés.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 65 détaille les conditions de développement du fret ferroviaire en soulignant la nécessité d'octroyer des sillons plus fiables aux opérateurs de transport de marchandises.

*L'amendement n° 65 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** - L'amendement n° 74 prévoit une loi d'orientation et de programmation ferroviaire, afin que les acteurs aient, comme en Allemagne, une visibilité à 15 ans, à 5 ans, et annuelle. Certes, la loi de programmation militaire se heurte à l'annualité budgétaire...

**M. Raymond Vall, président.** - Si nous adoptons cet amendement, que ferait votre groupe à la fin de la discussion ?

**M. Louis Nègre.** - Nous sommes favorables à toute amélioration de ce texte.

**Mme Sophie Primas.** - Cette position n'engage que M. Nègre !

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Le texte de l'Assemblée nationale prévoit déjà un schéma national des services de transport d'intérêt national. Par ailleurs, le rapport d'orientation stratégique, après avis du Haut comité du système de transport ferroviaire national, sera transmis au Parlement. Mon amendement n° 38 satisfait plusieurs des préoccupations des auteurs : le rapport devra s'inscrire dans une perspective pluriannuelle et détailler la stratégie ferroviaire de l'État, les moyens qui seront consacrés au réseau, la politique de l'État en matière de fret. Une loi d'orientation aurait nécessairement un caractère partiel puisqu'elle ne concernerait que les crédits de l'État. Avis défavorable.

**M. Ronan Dantec.** - Cet amendement est très important. Une loi d'orientation et de programmation pluriannuelle est nécessaire. Elle pourrait concerner l'ensemble des mobilités et des opérateurs.

**M. Louis Nègre.** - Le texte prévoit que le rapport sera « transmis » au Parlement. Qu'est-ce à dire ? Sera-t-il rangé sur une étagère ? Y aura-t-il un débat ? Un vote ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Je vous propose de retirer l'amendement et de débattre du sujet en séance publique.

*L'amendement n° 74 est retiré.*

*Les amendements rédactionnels n° 7 et 8 sont adoptés.*

**M. Louis Nègre.** - L'amendement n° 75 est identique à l'amendement n° 131 de M. Dantec. Il prévoit la présence des associations de protection de l'environnement au Haut comité.

**M. Ronan Dantec.** - En effet. Je vois que nous entretenons les mêmes relations coupables avec ces associations...

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis favorable sous réserve d’une rectification : la référence à l’article L. 140-1 doit être remplacée par la référence à l’article L. 141-1.

**MM. Ronan Dantec et Louis Nègre.** – **D’accord !**

*Les amendements n° 75 rectifié et 131 rectifié sont adoptés, ainsi que l’amendement rédactionnel n° 9.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L’amendement n° 38 inscrit expressément le rapport stratégique d’orientation dans une perspective pluriannuelle et complète son contenu, afin de donner davantage de visibilité sur la situation financière et les moyens consacrés au réseau. Il insère un volet spécifique sur la politique nationale de fret ferroviaire.

**M. Louis Nègre.** – Je suggère que vous le retiriez, comme je l’ai fait pour le mien, afin que nous puissions trouver une rédaction qui nous convienne à tous.

*L’amendement n° 38 est retiré.*

*L’amendement rédactionnel n° 10 est adopté, ainsi que l’amendement de cohérence n° 138.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L’amendement n° 11 clarifie la rédaction de l’article qui pourrait laisser penser que la mobilité des agents entre les trois EPIC s’effectue par mise à disposition. Les agents ne doivent pas rester affectés à un seul établissement mais pouvoir être embauchés indifféremment par les trois EPIC du groupe public ferroviaire.

*L’amendement n° 11 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – **L’amendement n° 12 supprime une référence restrictive** : le rôle des institutions représentatives du personnel ne se limite pas à contribuer à « la définition et à l’animation des politiques de ressources humaines ».

**M. Louis Nègre.** – Exact !

*L’amendement n° 12 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – **L’amendement n° 13** précise que les comités d’établissement sont maintenus et distingue les dispositions relatives aux différentes catégories d’institutions représentatives du personnel.

*L’amendement n° 13 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – **L’amendement n° 77** insère la phrase suivante : « compte tenu de son rôle, la SNCF ne peut pas exercer de missions opérationnelles relevant de SNCF Réseau ». **L’EPIC de tête ne doit pas interférer dans l’exercice des fonctions essentielles de SNCF Réseau, même dans les situations de crise.**



**M. Michel Teston, rapporteur.** - Le système intégré que nous cherchons à bâtir doit justement assurer de façon plus efficace la gestion des crises, lesquelles ont souvent des répercussions sur l'ensemble du système - pour l'exploitant comme pour le gestionnaire du réseau. Avis défavorable.

*L'amendement n° 77 n'est pas adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 15 précise que le rôle de l'EPIC de tête est de favoriser la coordination des différents acteurs concernés, non de se substituer à eux en matière de mise en accessibilité du système de transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

*L'amendement n° 15 est adopté, ainsi que l'amendement de simplification rédactionnelle n° 16.*

**M. Louis Nègre.** - Il est très important que les fonctions informatique et juridique, pour ce qui concerne l'activité des filiales, ne soient pas confiées à l'EPIC de tête. Comment ce service pourrait-il gérer, par exemple, un différend entre un opérateur et l'opérateur historique, ou une plainte contre le gestionnaire du réseau, si les chargés d'affaires sont, en même temps, au service de SNCF Réseau et de la SNCF ? L'amendement n° 128 restreint les fonctions mutualisées. Sinon, il n'y aura plus de muraille de Chine. J'irai plus loin : ce sera la percolation...

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Avis défavorable. Le risque que vous évoquez n'est pas avéré. Si l'on se réfère à l'étude d'impact annexée au projet de loi, les fonctions mutualisées sont la gestion administrative des ressources humaines - paye, assurance maladie, prévoyance, prestations sociales - et le cas échéant, « sans préjudice des besoins propres à SNCF Réseau et SNCF Mobilités », les services juridiques, l'organisation et le pilotage de la politique d'achats généraux... Les responsables des deux EPIC filles seront en mesure de déterminer ce qu'il est pertinent de mutualiser.

**M. Francis Grignon.** - Ceci est-il conforme au texte de la lettre du commissaire Kallas ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'ARAF aura pour mission de vérifier l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice de ses missions.

**M. Louis Nègre.** - Mieux vaudrait assurer cette indépendance en amont que devoir la vérifier après coup...

*L'amendement n° 128 n'est pas adopté.*

*Les amendements rédactionnels n° 19 et 20 sont adoptés.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 136 clarifie la compétence de l'Épic de tête vis-à-vis des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale.

**M. Louis Nègre.** - Que signifie la précision « directement ou indirectement » ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Est visé, par exemple, le cas de la filiale d'ingénierie commune à la RATP et à la SNCF, Systra, et les filiales de celle-ci.

*L'amendement n° 136 est adopté, ainsi que l'amendement d'harmonisation rédactionnelle n° 22.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 54 reconnaît à la SNCF la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage, dont bénéficient également les EPIC filles, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

**Mme Évelyne Didier.** – Absolument.

*L'amendement n° 54 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – Les usagers sont les premiers contributeurs financiers au système ferroviaire. Par conséquent, conformément au dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983, au moins un représentant des usagers doit être nommé au conseil de surveillance. C'est l'objet de l'amendement n° 79.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable. Les usagers seront représentés aux conseils d'administration de SNCF Réseau comme de SNCF Mobilités, ainsi qu'au Haut comité du système de transport ferroviaire. L'EPIC de tête assurant peu de missions opérationnelles à destination des usagers, leur présence semble moins légitime au conseil de surveillance. Par ailleurs, les membres du conseil de surveillance doivent être pour un tiers des représentants des salariés, pour la moitié des représentants de l'État, deux de ses membres représentent les régions et le Stif et deux sont des parlementaires. Si l'on ajoute un représentant des usagers, il faudrait passer de 24 à 27 membres, alors que le nombre initialement envisagé était de 18 !

**M. Louis Nègre.** – Ce serait une erreur politique que de les exclure. Le système ferroviaire est financé par l'État à hauteur de 1,8 milliard d'euros, par les régions pour 6 milliards et par les usagers pour 9 milliards d'euros. Donnons à ceux-ci la place qui leur revient !

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Ils sont représentés aux conseils des deux EPIC filles ainsi qu'au Haut comité du transport ferroviaire.

**M. Louis Nègre.** – Les usagers sont les clients du système ferroviaire. Quant à l'EPIC de tête, le nombre de ses salariés est passé de 100 à près de 10 000 : n'a-t-il vraiment aucune mission opérationnelle ?

**Mme Évelyne Didier.** – Cela me donne des idées. Dans de nombreuses entreprises, la représentation des usagers pourrait être améliorée...

**M. Jean-Jacques Filleul.** – N'allons pas trop loin ! L'EPIC de tête n'est pas une organisation opérationnelle, et les usagers seront représentés partout où ils doivent l'être.

**M. Francis Grignon.** – Je vous rappelle tout de même que les TER sont financés à 30 % par les usagers et à 70 % par les contribuables, qui ne sont représentés que par les deux parlementaires.

**Mme Évelyne Didier.** – C'est très juste !

*L'amendement n° 79 n'est pas adopté.*

**M. Ronan Dantec.** – L'amendement n° 129 résulte de savants calculs et prévoit que le nombre de représentants des régions est au moins équivalent à un sixième du nombre de membres du conseil de surveillance. C'est un minimum. Sinon, une seule région, hors l'Ile-de-France, siègera.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable. Si le rôle joué par les régions dans le système ferroviaire est indéniable, et a été reconnu, avec l'attribution de deux sièges au conseil de surveillance, ainsi qu'au conseil d'administration de SNCF Réseau, le groupe public ferroviaire reste une entreprise nationale.

*L'amendement n° 129 n'est pas adopté, non plus que l'amendement de repli n° 130.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 23 assure la présence d'un député et d'un sénateur au sein du conseil de surveillance, pour renforcer le contrôle du groupe public ferroviaire par le Parlement.

**M. Louis Nègre.** – Nous pourrions préciser que la majorité et la minorité doivent être représentées. Je propose quatre parlementaires.

**M. Ronan Dantec.** – Il faudrait refaire tous les calculs...

*L'amendement n° 23 est adopté.*

*L'amendement n° 80 n'est pas adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 24 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – L'infrastructure étant le seul bien national en monopole naturel intangible, le président du directoire de SNCF devrait être le président du conseil d'administration de SNCF Réseau. Le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités, dont les missions entrent dans le champ de la concurrence, ne peut être désigné comme président du directoire. Telles sont les précisions apportées par l'amendement n° 127.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable. La nomination du président de SNCF Réseau à la tête du directoire pourrait laisser entendre qu'il poursuit d'autres objectifs, plus larges, de promotion du groupe public ferroviaire par exemple. Pour des motifs tenant à son indépendance, il ne semble pas souhaitable qu'il exerce un tel rôle.

*L'amendement n° 127 n'est pas adopté.*

*Les amendements rédactionnels n° 25, 26, 58, 27, 28, et 67 sont adoptés, ainsi que l'amendement de précision n° 69 et l'amendement rédactionnel n° 56.*

**Mme Évelyne Didier.** – Sur l'article 1<sup>er</sup>, je m'abstiendrai.

*L'article 1<sup>er</sup> est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

*Articles additionnels après l'article 1<sup>er</sup>*

**M. Ronan Dantec.** – L'amendement n° 134 crée un versement transport additionnel hors périmètre urbain au profit des régions.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – En effet, le financement de la compétence des régions en matière de transport pose problème. Cela dit, le versement additionnel au versement transport en zone urbaine risque de peser sur la compétitivité des entreprises. Je propose un retrait au profit de l'amendement n° 73 qui prévoit un versement interstitiel hors périmètre de transport urbain (PTU) avec un taux maximal plus élevé, de 0,55 % contre 0,3 % ici.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – L'amendement n° 73 que je présente avec Roland Ries me semble en effet préférable.

**M. Roland Ries.** – C'est un vieux débat. Nous sommes unanimes pour dire que les régions doivent bénéficier d'une ressource dédiée. Mais les entreprises à l'intérieur des PTU sont soumises à un versement transport qui peut aller jusqu'à 2 % de leur masse salariale. C'est considérable ! Dans le même temps, et parfois à moins d'un kilomètre de distance, d'autres entreprises ne payent rien. Au lieu de ponctionner davantage les entreprises qui sont à l'intérieur du périmètre, il faut réduire ce différentiel, qui ne se justifie guère.

**M. Ronan Dantec.** – Je propose un sous-amendement empêchant que le plafond actuel de 2 % soit dépassé. Le fonctionnement des TER participe à l'attractivité des grandes agglomérations. Il est aberrant que celles-ci ne participent pas à leur financement.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Cela réduirait la recette pour les autorités organisatrices à l'intérieur du PTU. Ce n'est pas un bon système.

**M. Louis Nègre.** – Nous sommes d'accord pour dire que les régions doivent être les autorités de plein exercice, et qu'il faut leur trouver une ressource pour cela. Mais il faut progresser en parallèle sur la productivité du système ferroviaire, qui pourrait être accrue de 15, voire 20 ou même 40 % ! Autre source d'économie, la lutte contre la fraude devrait être intensifiée.

**M. Ronan Dantec.** – Je retire mon amendement, pour éviter un vote défavorable. Restera à trouver une ressource, sans faire payer les ruraux...

*L'amendement n° 134 est retiré.*

*Articles 1<sup>er</sup> bis, 1<sup>er</sup> ter et 1<sup>er</sup> quater*

*Les articles 1<sup>er</sup> bis, 1<sup>er</sup> ter et 1<sup>er</sup> quater sont adoptés sans modification.*

**M. Ronan Dantec.** – L'amendement n° 135 revient à la charge en ce qui concerne une loi d'orientation, fondement d'une politique de mobilité intermodale.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Même réponse que précédemment : retrait.

*L'amendement n° 135 est retiré.*

### *Article 2*

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 83 confie à SNCF Réseau la gestion des gares de voyageurs.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Une réflexion est en cours. Il est trop tôt pour prendre une décision. À l'article 10 du projet de loi, l'Assemblée nationale a prévu une clause de revoyure à ce sujet. Avis défavorable.

*L'amendement n° 83 n'est pas adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 29 est adopté, ainsi que l'amendement de cohérence n° 34.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 161 pose le principe d'une délibération annuelle du Haut comité sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolutions du contrat conclu entre SNCF Réseau et l'État. Le résultat de ses délibérations sera rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation remis par le Gouvernement avant chaque échéance triennale.

**M. Ronan Dantec.** – Par cohérence, vous devriez le retirer !

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Ce n'est pas exactement le même sujet.

**M. Louis Nègre.** – Je suis d'accord. Le Haut comité, c'est une autre affaire.

*L'amendement n° 161 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 84 précise que le contrat de performance de SNCF Réseau n'a de portée que s'il comporte les éléments requis pour assurer l'équilibre financier de manière durable : ensemble des dépenses, ensemble des ressources et objectifs de productivité.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable. Je ne suis pas certain qu'il soit possible de déterminer le niveau des ressources de SNCF Réseau à trois voire dix ans. Même chose pour les recettes commerciales. Dès lors, entrer dans un tel niveau de détail ne me semble pas pertinent. En ce qui concerne les objectifs de productivité, le contrat doit les fixer, mais il revient ensuite à l'EPIC de s'organiser pour les remplir.

*L'amendement n° 84 n'est pas adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 37 précise que la couverture du coût complet se mesure à l'aune de l'ensemble des ressources de SNCF Réseau, qui incluent, outre les péages, les subventions publiques.

*L'amendement n° 37 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 70 a été déposé par M. Patriat au nom de la commission des finances. Il améliore la rédaction des dispositions relatives au contrat signé entre l'État et SNCF Réseau.

*L'amendement n° 70 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 71, également de **M. Patriat**, améliore la rédaction des dispositions relatives à la règle de maîtrise de l'endettement. Mon sous-amendement introduit un impératif de répartition durable et soutenable, entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires, lors de l'établissement des règles de financement et des ratios destinés à maîtriser l'endettement de SNCF Réseau. La maîtrise ne doit pas se traduire par une augmentation inconsidérée des péages, qui se répercuterait sur le prix du transport ferroviaire comme sur le trafic.

**M. Roland Ries.** - C'est un bon amendement. L'objectif principal est la stabilisation de la dette, en stoppant les dérives qui s'accumulent année après année. Les emprunts doivent être adossés à des perspectives de recettes. La modernisation du réseau ne suscitant pas de recettes supplémentaires, les investissements en ce domaine doivent être mesurés. Nous devons rester vigilants.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Oui, notamment pour éviter la hausse des péages. C'est l'esprit de mon sous-amendement.

**M. Louis Nègre.** - Je suis très prudent sur les problèmes financiers. J'ai voté contre l'amendement n° 70. L'objectif recherché étant ici de ne pas aggraver la dette, je m'abstiens sur l'amendement n° 71 et le sous-amendement n° 66.

*Le sous-amendement n° 66 est adopté.*

*L'amendement n° 71, modifié, est adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 85 n'est pas adopté.*

*Les amendements rédactionnels n° 30 et 31 sont adoptés.*

**M. Ronan Dantec.** - L'amendement n° 132 est de cohérence politique : il prévoit la nomination, parmi les représentants de l'État au conseil d'administration de SNCF Réseau, d'un représentant des associations de protection de l'environnement.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Je préférerais que cet amendement soit retiré et examiné en séance, où nous pourrions envisager les problématiques de représentation dans leur ensemble.

**M. Ronan Dantec.** – C’est pourtant le rôle de la commission du développement durable de rappeler l’importance de l’article L. 141-1 du code de l’environnement. Je propose plutôt de voter l’amendement en l’état, puis nous verrons.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Nous n’avons pas abordé la question de la représentation des parlementaires, il serait donc préférable de débattre de cet amendement en séance publique, après y avoir réfléchi davantage.

**M. Ronan Dantec.** – Ne soyons pas timorés, et ne renions pas notre appartenance à la commission du développement durable. Il y a un quasi-consensus entre nous !

**M. Roland Ries.** – Je ne suis pas contre.

**M. Louis Nègre.** – J’avais proposé un amendement semblable pour que ces associations disposent d’une voix qui porte au Haut comité. Je suis beaucoup plus prudent au sujet de SNCF Réseau, qui est plus opérationnel.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – J’y suis favorable pour le Haut comité ; pour les EPIC opérationnels se pose un problème de nombre de places et il faudra donc faire le point sur le nombre de représentants. Je suis d’accord pour que nous élaborions ensemble une proposition.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le mieux serait que ces représentants soient intégrés dans le contingent des représentants choisis par l’État ; or il y en a déjà un pour le Stif, deux pour les régions, et un pour les usagers. Le renvoi de l’amendement à la discussion en séance publique nous laisserait le temps de nous concerter avec le Gouvernement.

*L’amendement n° 132 est retiré.*

**M. Louis Nègre.** – L’amendement n° 86 instaure une formation restreinte du conseil d’administration de SNCF Réseau, à laquelle ne participeraient pas les représentants de la SNCF, et qui statuerait sur les questions relatives à la gestion des fonctions essentielles.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – La présence de ces représentants ne remet pas en cause l’indépendance décisionnelle du conseil d’administration du gestionnaire d’infrastructures. La mise en place de cette formation restreinte ne semble dès lors pas nécessaire.

*L’amendement n° 86 n’est pas adopté.*

*L’amendement rédactionnel n° 33 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – L’amendement n° 87 étend les règles interdisant aux dirigeants de SNCF Réseau d’assumer des responsabilités dans une entreprise ferroviaire à l’ensemble du personnel de SNCF Réseau gérant des fonctions essentielles.

---

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'article 3 du projet de loi prévoit que les règles de la confidentialité s'appliquent aussi aux non-dirigeants disposant d'informations commerciales. Une commission de déontologie y veillera, y compris après la cessation de leurs fonctions. Ce régime, déjà très contraignant, me paraît suffisant : défavorable.

*L'amendement n° 87 n' est pas adopté.*

*Les amendements rédactionnels n° 57 et n° 59 sont adoptés, ainsi que l'amendement d'harmonisation n° 42.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 72 de François Patriat supprime l'alinéa 79 de l'article 2, qui dispose que « tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise ». Notre collègue de la commission des finances souligne que cet alinéa est peu compréhensible. Mais plutôt que de le supprimer, je vous propose par l'amendement n° 137 de le reformuler. Je ne puis donc être favorable à l'amendement n° 72.

*L'amendement n° 72 n'est pas adopté.*

*L'amendement n° 137 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 35 est important : il remplace l'alinéa 85 de l'article 2 par trois alinéas dont le deuxième précise que SNCF Réseau reste le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national.

**M. Louis Nègre.** – Et la ligne Nice-Digne ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Elle ne fait pas partie du réseau national. Nous verrons cela un peu plus bas.

*L'amendement n° 35 est adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 60 est adopté.*

*L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

### **Article 2 bis A**

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 88 anticipe l'application au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de la modification envisagée de la directive européenne de 2012, qui oblige les États membres à supprimer toute disposition limitant le droit d'accès aux marchés domestiques à une entreprise ferroviaire. Il autorise l'accès des entreprises ferroviaires à l'ensemble du marché domestique, sous réserve de ne pas compromettre une obligation de service public.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs n'est pas l'objet du projet de loi. En revanche, la nouvelle organisation de la SNCF, avec ses deux filiales distinctes, sous le contrôle renforcé de l'ARAF, est parfaitement compatible avec le droit communautaire et prépare l'entreprise à un environnement



---

concurrentiel. Il convient de procéder par étapes, et de s'en tenir pour l'heure au dispositif prévu par le projet de loi.

**M. Louis Nègre.** – Je regrette ce manque de vision.

*L'amendement n° 88 n'est pas adopté.*

*L'amendement de cohérence n°139 et l'amendement de précision n°140 sont adoptés.*

*L'article 2 bis A est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 2 bis B**

*L'article 2 bis B est adopté sans modification.*

#### **Article 2 bis**

*L'amendement de coordination n° 48 est adopté.*

*L'article 2 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 2 ter**

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 36 inclut expressément, dans le rapport du Gouvernement au Parlement, l'examen d'une reprise de tout ou partie de la dette ferroviaire par l'État. C'est le moment d'affirmer le souhait du Parlement d'aller dans ce sens : cet amendement devrait être voté à l'unanimité.

**M. Louis Nègre.** – Dommage que le seul signataire soit M. Teston, j'aurais bien soutenu cette proposition, si elle conduit à récupérer au moins une partie de ces dix milliards d'euros !

*L'amendement n° 36 est adopté.*

*L'article 2 ter est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 3**

*L'amendement de précision n° 43 est adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 44 est adopté.*

*La réunion, suspendue à 13h05, reprend à 14h35.*

### **&&Réforme ferroviaire – Suite de l'examen du rapport et du texte de la commission &&**

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 108 étend les pouvoirs des régions dans le processus de décision d'investissement dans les gares. Alors que des investissements lourds sont décidés sans leur accord, je propose

qu'un comité des opérateurs et des autorités organisatrices soit habilité à valider les projets d'investissements de développement en gare.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - La consultation des collectivités territoriales, déjà prévue par le décret « Gares », a été confirmée par plusieurs amendements adoptés par l'Assemblée nationale. Il ne semble pas raisonnable d'aller plus loin en octroyant à des comités de gare un pouvoir de validation des projets entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Mon avis est défavorable.

**M. Louis Nègre.** - Le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) était monté au créneau, toutes sensibilités confondues, contre le décret « Gares ». Le véritable enjeu réside dans la création de centres commerciaux, qui est l'avenir des gares : elle devrait recueillir l'accord de toutes les parties prenantes, faute de quoi les villes s'opposent aux régions.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Il n'est pas nécessaire d'octroyer aux comités de gare un pouvoir de validation des projets entrepris par les deux EPIC filles.

**M. Louis Nègre.** - Je cherche à ce que le système fonctionne...

**M. Raymond Vall, président.** - Les partenaires territoriaux sont toutefois susceptibles d'apporter des contributions financières.

**M. Jean-Jacques Filleul.** - L'alinéa 20 répond parfaitement aux préoccupations de Louis Nègre.

**Mme Évelyne Didier.** - Nous pratiquons de toute façon des financements croisés entre régions, communautés de communes, et communes. Il y a forcément accord.

**M. Louis Nègre.** - Je formalise ce qui se passe sur le terrain, en allant dans le sens d'Évelyne Didier : allant au-delà de la simple consultation, les comités de gares deviendraient des structures de démocratie participative locale.

**M. Jean-Pierre Bosino.** - On renforcerait par là la régionalisation, mais les régions n'auraient plus le choix de participer ou non.

**M. Louis Nègre.** - Elles n'y seraient pas obligées.

**Mme Marie-Françoise Gaouyer.** - Le contrat de plan État-régions prévoyait des accords pour la mobilité : chez moi, la région Picardie a pris en charge les rails et le matériel roulant, la Haute-Normandie les gares. Des accords existent aussi avec la SNCF : de nombreuses enseignes sont représentées à la gare Saint-Lazare et y trouvent largement leur compte ; en contrepartie, elles sont tenues par leur cahier des charges d'ouvrir en province, des boutiques dont les bénéficiaires seront faibles.

**Mme Évelyne Didier.** - Nous ne sommes pas dans le conflit.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement va trop loin dans le pouvoir donné aux collectivités locales. Je préfère les solutions de conventionnement retenues jusqu'ici.

**M. Louis Nègre.** – Cette avancée démocratique n'enlèverait de pouvoir à personne.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Il ne convient pas de conférer aux collectivités un pouvoir de décision sur ce qui relève de la négociation et du partenariat entre les deux EPIC et ces collectivités. Gardons la discussion de cet amendement pour la séance publique.

*L'amendement n° 108 est retiré.*

*Les amendements rédactionnels n° 46, 47 et 62 sont adoptés.*

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 89 transpose la possibilité, ouverte par la directive 2012/34, pour une entreprise ferroviaire de se porter candidate à la location d'une infrastructure de service inutilisée depuis deux années. Le nombre des terminaux de marchandises a nettement diminué depuis 1997 par rapport au patrimoine initial dont la SNCF est affectataire : sur un total d'environ 2 560 cours, seules 1 153 présentant en 1996 et 1997 une activité minimale liée au transport ferroviaire de fret, ou accueillant un occupant privé, ont été considérées comme de véritables cours de marchandises et affectées à la SNCF ; ne figurent plus au DRR que 186 cours de fret appartenant à la SNCF et 358 appartenant à RFF. Ce défaut d'utilisation compromet la conservation de notre patrimoine et l'ouverture à la concurrence.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le Gouvernement m'a fait savoir que cette transposition ferait l'objet d'un avis du Conseil d'État. En attendant, l'adoption d'un tel amendement ne me paraît pas souhaitable. Nous reviendrons d'ailleurs sur le nombre des cours de marchandises lorsque nous examinerons les deux amendements proposés à l'article 11 bis. Pour l'instant, avis défavorable.

**M. Louis Nègre.** – Mon souci est de préserver le patrimoine national.

**Mme Évelyne Didier.** – Abstention.

*L'amendement n° 89 n'est pas adopté.*

*L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 4**

*Les amendements rédactionnels n°s 63 et 49 sont adoptés*

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 90 confie à l'ARAF le soin de préciser les règles relatives aux conditions de marché des services non-conventionnés, comme le recommande le rapport d'information présenté par Roland Ries au nom de la commission des affaires européennes du Sénat.

**M. Michel Teston, rapporteur** - J'émet un avis défavorable à cet amendement, parce qu'il s'inscrit dans la perspective d'une ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs, qui n'est pas l'objet de ce projet de loi.

*L'amendement n° 90 n'est pas adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 32 vise à rendre publics l'ensemble des propositions, avis et décisions de l'ARAF, conformément au paragraphe 11 de l'article 55 de la directive européennes 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen.

*L'amendement n° 32 est adopté.*

*L'amendement de conséquence n° 50 est adopté.*

*Les amendements rédactionnels n° 68 et n° 1 sont adoptés.*

**M. Louis Nègre.** - L'amendement n° 93 vise lui aussi à préserver l'outil de travail ferroviaire en conférant à l'ARAF le pouvoir de s'opposer à des projets de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Les compétences de l'ARAF sont déjà sensiblement renforcées par ce projet de loi. La procédure proposée par Louis Nègre ne paraît pas utile, parce qu'elle augmenterait le temps nécessaire aux déclassements, rallongeant d'autant la réalisation des opérations d'aménagement ou des projets immobiliers, qui n'ont déjà pas beaucoup avancé.

**M. Louis Nègre.** - La réalisation d'un projet immobilier prend des années, la modification n'aurait sous ce rapport qu'un effet mineur et contribuerait à préserver le patrimoine ferroviaire.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Sa défense me tient aussi à cœur, j'y ai consacré une grande part de mon engagement politique ! Mais de quels moyens l'ARAF disposerait-elle pour exercer cette compétence supplémentaire ?

*L'amendement n° 93 n'est pas adopté.*

*L'amendement de précision n° 39 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Avec l'amendement n° 41, l'ARAF accèdera à la comptabilité de la SNCF, en plus de celle des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure.

*L'amendement n° 41 est adopté.*

*L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### *Article 5*

**M. Michel Teston, rapporteur.** - L'amendement n° 141 promeut, par une modification du code des transports, le développement de services de

---

mobilité complémentaires au train, répondant à la demande des voyageurs et des chargeurs. Les missions de l'EPIC SNCF Mobilités doivent s'étendre à ces nouveaux services, que l'actuelle SNCF développe déjà.

**M. Louis Nègre.** – Je vous invite à la prudence sur ce point.

**M. Roland Ries.** – Je m'associe à la mise en garde de Louis Nègre : il n'appartient pas à l'opérateur ferroviaire d'avoir la haute main sur l'ensemble des offres de mobilité. Il est nécessaire de préserver la compétence des autorités organisatrices de mobilité, en particulier dans les agglomérations et les futures métropoles. Je crains que cet amendement ouvre la voie à des dérives et suscite les critiques des autorités organisatrices, dont ces services sont la responsabilité première.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Il ne s'agit que du développement de services de mobilité complémentaires au train.

**M. Louis Nègre.** – L'objet de l'amendement emploie l'expression « doivent s'étendre », qui est un peu forte...

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Remplaçons-la par « peuvent ».

**M. Raymond Vall, président.** – Il est vrai que la SNCF pourrait ne pas être intéressée. Ne bloquons pas l'intervention d'une collectivité.

**M. Roland Ries.** – SNCF Mobilités est un opérateur de transport au même titre que d'autres. La coordination des services incombe à la région ou à la communauté urbaine. « Peuvent » est préférable.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – En effet. La stratégie de Guillaume Pépy est bien d'aller jusque chez l'habitant.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'exploitant ferroviaire créé par ce texte s'appellera SNCF Mobilités. Au pluriel ! Comment pourrions-nous le priver du terme qui désigne ses missions ?

**M. Louis Nègre.** – Vous vous placez en opposition frontale avec toute la législation définissant les périmètres et les compétences des opérateurs de transport. On pourrait imaginer qu'ils soient compétents en matière de mobilité sous réserve d'un accord préalable avec l'autorité organisatrice ; à défaut, vous heurterez de plein fouet les communautés urbaines... dans lesquelles vous êtes majoritaires.

**M. Roland Ries.** – Le libre-service des vélos fait partie de l'offre de mobilité complémentaire du rail : c'est bien l'autorité organisatrice qui est compétente dans ce domaine. On risque de créer des situations dommageables de compétition, voire de rejet de responsabilité des uns sur les autres. Qui arbitrera ces conflits ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Selon les informations que nous a fournies le Gouvernement, ma formulation ne modifie pas la répartition des compétences entre la SNCF et les autorités organisatrices. Je suis néanmoins

prêt à retirer l'amendement pour qu'il soit réexaminé après complément d'information.

*L'amendement n° 141 est retiré.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le fret ferroviaire connaît un net déclin. Comme il n'est guère évoqué dans le projet de loi, l'amendement n° 142 le place au nombre des objectifs assignés à SNCF Mobilités dans le cadre de son contrat décennal avec l'État.

*L'amendement n° 142 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 94 est de coordination.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable, par coordination.

*L'amendement n° 94 n'est pas adopté.*

*L'amendement n° 133 est retiré*

**M. Louis Nègre.** – Renvoyer la décomposition de chaque offre régionale en lignes à une négociation nationale entraîne une forme de recentralisation de la gestion du TER. En application du principe de libre administration des collectivités territoriales, l'amendement n° 95 confie à chaque région la responsabilité de fixer elle-même son offre régionale, comme une autorité de transport de plein exercice.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Il n'est pas aisé de parvenir à une décomposition par lignes propres. Sur ce point important, je m'en remets à la sagesse de la commission.

**M. Jean-Jacques Filleul.** – Je m'apprêtais à défendre un amendement semblable en séance, d'autant que l'Association des régions de France est demandeuse. Je me rallie à cette proposition de sagesse.

**M. Jean-Pierre Bosino.** – Cela pose la question de l'égalité de traitement sur l'ensemble du territoire, dans les régions riches et les régions pauvres.

**Mme Sophie Primas.** – Comme pour les rythmes scolaires...

*L'amendement n° 95 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Un décret simple suffit pour fixer le contenu du rapport annuel transmis par SNCF Mobilités à la région pour chaque convention TER, d'où l'amendement n° 144.

*L'amendement n° 144 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – Le Conseil d'État assimile les conventions TER à des contrats de délégation de service public. L'amendement n° 96 précise que le rapport dû par SNCF Mobilités aux régions est d'un degré de précision identique.

**M. Raymond Vall, président.** – Cet amendement est incompatible avec ce que nous venons de décider.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le contenu détaillé du rapport annuel relève en outre du pouvoir réglementaire.

**M. Louis Nègre.** – Il s'agit d'une exception au contrat de service public que vous êtes sur le point de valider.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Je vous renvoie à l'amendement n° 144 ; le décret pourra renvoyer à l'article R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales.

**M. Louis Nègre.** – Je veux la garantie du ministre en séance que le décret demandera à la SNCF la même précision que celle qui s'impose dans un contrat de service public.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Je m'engage à informer le ministère, de manière que le décret tienne compte de votre demande.

*L'amendement n° 96 est retiré.*

*L'amendement rédactionnel n°145 est adopté.*

*L'amendement de cohérence n°146 est adopté.*

*L'article 5 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article additionnel après l'article 5**

**M. Louis Nègre.** – L'amendement n° 106 transpose le règlement européen « Obligations de services publics » (OSP) pour que les autorités organisatrices choisissent librement le mode d'attribution de leurs contrats, en attribution directe, en régie ou à travers une délégation de service public. Les présidents de régions y sont très favorables.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le règlement « OSP » étant en cours de révision, il n'est pas utile de le transposer, d'autant que l'échéance de 2019 pour l'ouverture à la concurrence pourrait être reportée à 2023.

**M. Louis Nègre.** – Vous refusez une fois de plus d'anticiper.

**M. Roland Ries.** – C'est un sujet important : les délégations de service public fonctionnent bien dans le transport public urbain. Les régions pourraient prendre la gestion en régie directe ; il leur appartient d'en décider. Le modèle de délégation de service public doit être disponible comme une possibilité adaptable. Sous cette forme, l'amendement n'est pas abouti, mais je ne suis pas hostile à sa philosophie. Faisons confiance aux régions et revoyons les choses.

*L'amendement n° 106 n'est pas adopté.*

#### **Article 5 bis**

*L'amendement de coordination n° 147 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – La séparation comptable des contrats TER ne serait techniquement pas possible pour l'exercice comptable

en cours. L'amendement n° 148 précise qu'elle ne vaut que pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

*L'amendement n° 148 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** - L'amendement n° 98 accorde la liberté tarifaire aux régions, en tant qu'autorités organisatrices de plein exercice, le tarif national demeurant pour les trajets nationaux en correspondance, ainsi que pour les trajets interrégionaux. Dans une volonté d'équité territoriale et de justice sociale, les régions respecteront un cadre tarifaire national. L'accès de tous les usagers à des billets combinés pour des trajets avec correspondances sera garanti, ce qui justifie de conserver un prix de référence au niveau national pour ces trajets spécifiques.

Afin d'assurer le droit au transport des personnes les plus fragiles économiquement et socialement, il est possible d'élargir à l'ensemble du territoire national les tarifications spécifiques actuellement en œuvre pour les transports urbains. Roland Ries est le pionnier de l'application de ces tarifications.

Pour pérenniser leurs politiques d'investissement dans les TER, les régions doivent maîtriser leurs recettes et définir elles-mêmes la totalité de leurs tarifs, comme toute autorité organisatrice. La liberté tarifaire constitue aussi un outil essentiel pour la mise en œuvre de la compétence en matière d'intermodalité, qui leur a été confiée par la loi « Mapam ». L'exemple allemand montre qu'une forte intégration tarifaire entre les autorités organisatrices ferroviaires et les autorités organisatrices urbaines améliore sensiblement l'attractivité des transports publics. Seule une réelle liberté tarifaire, y compris sur les abonnements, répondra aux enjeux de l'intermodalité.

Cela contribuera à simplifier et à clarifier les tarifs du TER, dont le système actuel souffre d'une grande complexité et présente plus de 1 400 tarifications différentes pour les TER, liées à la superposition des tarifs nationaux, des tarifs commerciaux de la SNCF et des tarifications spécifiquement régionales. Cette illisibilité est préjudiciable à l'utilisateur.

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Les députés ont trouvé un équilibre en matière de liberté tarifaire pour les régions, au regard du financement par l'État de la redevance d'accès TER, qui doit représenter 1,5 milliard d'euros. Il semble prudent de ne pas remettre en cause cette solution de compromis en supprimant la référence aux tarifs sociaux nationaux, auxquels l'État est particulièrement attaché.

**Mme Sophie Primas.** - En région parisienne, le Stif n'est pas très attaché aux tarifs sociaux, que nous avons été contraints de supprimer sur une ligne qu'il a intégrée à son réseau. Or le Stif est du même bord que le Gouvernement...

**M. Michel Teston, rapporteur.** - Je maintiens ma position.



**M. Jean-Pierre Bosino.** – Il ne s’agit pas seulement de tarifs sociaux : il n’y a décidément plus d’égalité de traitement sur l’ensemble du territoire.

**M. Louis Nègre.** – C’est déjà le cas. En Languedoc-Roussillon...

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Sur certaines lignes, à certaines heures...

*L’amendement n° 98 n’est pas adopté.*

**M. Louis Nègre.** – L’amendement n° 107 part d’une interrogation : pourquoi celui qui paye le matériel n’en est-il pas propriétaire ? C’est unique au monde !

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le matériel roulant récent a été financé intégralement par les régions mais il est, en droit, propriété de la SNCF.

**M. Louis Nègre.** – Qui a décidé cela ? Nous sommes le législateur.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Pour le matériel plus ancien, le financement n’a été que partiel. Les régions devraient par conséquent verser une indemnité compensatoire. La commission des finances a fait savoir que l’article 40 s’opposait à cette mesure.

**M. Louis Nègre.** – Comment ?

**M. Roland Ries.** – C’est un comble ! Les régions souhaitent unanimement être propriétaires du matériel roulant qu’elles financent. Quelle est la position du Gouvernement ? Je ne vois pas en quoi l’article 40 s’applique. Soyons logiques !

**M. Louis Nègre.** – Nous marchons sur la tête. C’est incompréhensible par qui que ce soit !

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avez-vous lu le texte de l’Assemblée nationale ? Il précise que « les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l’autorité organisatrice compétente qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l’objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d’une indemnité égale à la valeur nette comptable nette des subventions versées par l’autorité organisatrice. »

**M. Louis Nègre.** – Qu’est-ce que cela veut dire ? Je ne comprends pas...

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Le matériel financé entièrement par les régions pourra faire l’objet d’une cession sans indemnité. Pour le matériel plus ancien, que les régions n’ont payé qu’en partie, une indemnité compensatrice est nécessaire. C’est pourquoi l’article 40 s’applique à votre amendement.

**M. Roland Ries.** – Ces matériels entreront à l’actif des régions.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Je vous propose d'en parler avec le cabinet du ministre. La formule actuelle ne se traduirait par un versement des régions à la SNCF que pour les voitures corail et pour les rames réversibles régionales.

*L'amendement n° 107 est déclaré irrecevable.*

*L'article 5 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article additionnel après l'article 5 bis**

**M. Jean-Jacques Filleul.** – L'amendement n° 73 plafonne à 0,55 % le versement transport interstitiel. Cela aidera des collectivités relativement importantes situées hors des PTU.

**M. Roland Ries.** – Je ne comprends pas la position des régions sur ce sujet. Pour avoir plus, elles acceptent de n'avoir rien. Le versement transport interstitiel représente près de 700 millions d'euros. C'est toujours mieux que rien.

**M. Louis Nègre.** – Nous n'avons pas encore réussi à dégager une ressource pérenne pour les régions. Créer un versement transport supplémentaire là où il n'existe pas, pourquoi pas ? Alors, augmentons également la productivité du système ferroviaire et développons la lutte contre la fraude, cela rapportera plus que les 0,55 % évoqués. Il ne faut pas alourdir la barque des entreprises.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Il n'y a pas de solution parfaite. Celle du versement transport interstitiel paraît moins dommageable pour les entreprises que celle d'un versement additionnel. Avis favorable.

*L'amendement n° 73 est adopté et devient article additionnel.*

#### **Article 6**

*L'amendement rédactionnel n° 55 est adopté, ainsi que l'amendement n° 64.*

*L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article additionnel après l'article 6**

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 149 prévoit que tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique doit s'assurer que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des circulations ferroviaires. Cet amendement d'appel a déjà été présenté, puis retiré, par le rapporteur Gilles Savary à Assemblée nationale dans l'attente de la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes électromagnétiques. Toutefois, la modification de l'ordre du jour a finalement conduit le Sénat à examiner la proposition de loi relative à l'exposition aux ondes avant le projet de loi portant réforme ferroviaire. Nous avons adopté celle-ci jeudi dernier, sans aucune disposition relative aux interférences sur les installations ferroviaires, et nous n'avons aucune certitude sur le calendrier

---

de la deuxième lecture. Aussi convient-il d'interpeller à nouveau le ministre pour obtenir un engagement plus ferme de sa part de régler ce problème.

*L'amendement n° 149 est adopté et devient article additionnel.*

**Article 6 bis**

*L'article 6 bis est adopté sans modification.*

**Article 6 ter A**

*L'article 6 ter A est adopté sans modification.*

**Article 6 ter**

*L'article 6 ter est adopté sans modification.*

**Article 6 quater**

*L'article 6 quater est adopté sans modification.*

**Article 7**

*L'amendement rédactionnel n° 150 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Dans la mesure où l'EPIC de tête, qui accueillera la SUGE, reprendra la dénomination « SNCF », il n'apparaît pas souhaitable de lui appliquer l'article L. 612-3, qui dispose que la dénomination d'une personne morale exerçant pour autrui une activité mentionnée à l'article L. 611-1 fait ressortir qu'il s'agit d'une personne de droit privé et éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police. En conséquence, l'amendement n° 151 supprime la référence à cet article.

**M. Louis Nègre.** – La SUGE, c'est la police ferroviaire. Elle a un pouvoir régalien et c'est le système ferroviaire qui la paye ! Logiquement, cela devrait être une police d'État. Cela allégerait la dette...

*L'amendement n° 151 est adopté.*

*L'article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

**Article 8**

*L'amendement rédactionnel n° 61 est adopté.*

*L'article 8 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

**Article 9**

*L'article 9 est adopté sans modification.*

**Article 9 bis**

*L'article 9 bis est adopté sans modification.*

**Article 10**

---

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 152 prévoit que le traitement des dommages constatés se fera par une renégociation des polices d'assurance des établissements, non par la loi.

**Mme Évelyne Didier.** – Je vote contre cet amendement.

*L'amendement n° 152 est adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 153 établit l'effet de transmission universelle de patrimoine comme principe d'organisation du transfert, afin de pouvoir traiter les actifs et passifs concernés par la constitution du GIU et de l'EPIC de tête.

*L'amendement n° 153 est adopté.*

**M. Louis Nègre.** – Pour simplifier la gestion foncière des gares, mais aussi pour garantir que le patrimoine ferroviaire restera bien le patrimoine de la Nation, l'amendement n° 102 réunit le foncier ferroviaire comprenant les infrastructures et les gares et le confie à SNCF Réseau. Actuellement, le quai appartient à SNCF Mobilités et la bordure à RFF...

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Une question aussi complexe ne peut être traitée si rapidement. L'élaboration d'un accord entre la SNCF et RFF sur ce sujet a pris plusieurs années. Avis défavorable.

**M. Louis Nègre.** – C'est complexe, certes. Est-ce une raison pour ne pas se pencher sur la question ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** – J'en ai parlé avec le président de RFF : RFF n'est pas en mesure de gérer ce transfert dans l'immédiat. Une clause de revoyure a été introduite à l'article 10 : restons-en là. La priorité actuelle est la constitution d'un gestionnaire unifié des infrastructures. RFF, qui comptait 1 800 agents, doit absorber la direction des circulations ferroviaires et ses 14 000 agents, ainsi que SNCF Infra, ce qui représente 40 000 personnes supplémentaires.

**M. Louis Nègre.** – Je suggère que le ministre s'engage en séance à traiter ce problème dans un délai déterminé.

**Mme Évelyne Didier.** – J'imagine qu'il y a aussi en jeu des équilibres financiers : un tel transfert aurait un impact sur l'actif et le passif.

*L'amendement n° 102 n'est pas adopté.*

*L'article 10 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

### **Article 11**

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 154 est identique à un autre que nous avons adopté précédemment.

*L'amendement n° 154 est adopté, ainsi que l'amendement n° 155.*

---

*L'article 11 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

### **Article 11 bis**

**M. Louis Nègre.** – Parmi les terminaux et infrastructures de services de fret qui avaient été exclus de l'apport à Réseau ferré de France par la loi du 13 février 1997, car ils étaient dévolus à l'exploitation des services de la SNCF, certains ne sont plus utilisés par ces services et ne figurent plus à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015. Ces installations appartenant à l'État et appelées à être gérées par SNCF Mobilités peuvent se révéler utiles pour des opérateurs de fret ou des chargeurs, dans le cadre d'un développement du transport ferroviaire de fret. L'amendement n° 103 évite de limiter le transfert à SNCF Réseau aux seules installations figurant à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Avis défavorable. L'inclusion des gares de voyageurs et des centres d'entretien dans le périmètre des infrastructures de services pouvant être transférées remet en cause l'équilibre trouvé à l'Assemblée nationale. Certes, l'offre de référence SNCF en 2015 est bien moins importante pour les marchandises qu'en 2013 : 171 cours fret contre 399. Mon amendement n° 156 transfère l'ensemble des cours de marchandises figurant à l'offre de référence 2015, et laisse SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'entendre pour les autres, sachant qu'en cas de désaccord l'arrêté interministériel constatera un transfert automatique sur la base de l'offre de référence 2013. Cela se fera sous le contrôle de l'ARAF.

**M. Louis Nègre.** – De quand le document de référence antérieur à 2013 date-t-il ?

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Les chiffres sont les suivants : en 2011, il y avait 648 cours fret. Ce chiffre est tombé à 171 en 2015.

**M. Louis Nègre.** – Quelle décroissance... Mon but est de sauver le patrimoine de la SNCF : une fois qu'il aura été bradé, il n'y aura pas de retour possible.

**Mme Évelyne Didier.** – Que dire de l'emprise des lignes ? On ne peut pas laisser de friches en centre-ville... Pour autant, s'en séparer crée une situation irréversible.

**M. Raymond Vall, président.** – Surtout lorsque ces terrains sont vendus à des margoulines qui extorquent des sommes énormes aux collectivités territoriales.

**M. Louis Nègre.** – D'où l'importance du transfert à SNCF Réseau. Il faut se caler sur le document 2011.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Les doublons ont été éliminés entre 2011 et 2013.

*L'amendement n° 103 n'est pas adopté.*

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 157 est similaire à un autre que nous avons déjà adopté.

*L'amendement n° 157 est adopté, ainsi que l'amendement n° 156.*

**M. Louis Nègre.** – L'ensemble des autorités organisatrices de transport sont concernées par la mise en œuvre de l'intermodalité et la définition du modèle économique des gares. Conformément aux recommandations de l'Autorité de la concurrence, l'amendement n° 104 propose le rattachement du gestionnaire des gares du transporteur SNCF Mobilités au gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

**M. Michel Teston, rapporteur.** – Pour les gares de voyageurs comme pour le foncier, je vous propose de nous en remettre à la clause de revoyure qui est prévue à l'alinéa 9 de l'article 10.

*L'amendement n° 104 n'est pas adopté.*

*L'amendement rédactionnel n° 158 est adopté.*

*L'article 11 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 12**

*L'amendement de précision n° 51 est adopté.*

*L'article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 13**

*L'article 13 est adopté sans modification.*

#### **Article 14**

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 52 supprime les mots : « avec leur employeur ». Cette expression est ambiguë : c'est à l'échelle du groupe public ferroviaire et non de chacun des trois EPIC qu'un accord collectif relatif à la durée du travail pourra être négocié.

*L'amendement n° 52 est adopté.*

*L'article 14 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 15**

*L'article 15 est adopté sans modification.*

#### **Article 16**

*L'amendement rédactionnel n° 160 est adopté, ainsi que l'amendement de cohérence n° 159.*

*L'article 16 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 17**

---

**M. Michel Teston, rapporteur.** – L'amendement n° 53 tire les conséquences du maintien à sept membres de la composition du collège de l'ARAF et de la mise en place de deux vice-présidents.

*L'amendement n° 53 est adopté.*

*L'article 17 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

**Article 18**

*L'article 18 est adopté sans modification.*

**Article 18 bis**

*L'article 18 bis est adopté sans modification.*

**Article 19**

*L'article 19 est adopté sans modification.*

*La commission adopte le texte du projet de loi dans la rédaction issue de ses travaux.*

**M. Raymond Vall, président.** – Il nous reste à adopter les deux articles de la proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF.

*La commission adopte sans modification le texte de la proposition de loi organique.*

*La réunion est levée à 16h15.*





---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Jeudi 5 décembre 2013

- *CGT Cheminots SNCF* : MM. **Gilbert Garrel**, **Grégory Roux**, **Éric Ferreres** et **Henri Bascunana** ;

- *UNSA Cheminots SNCF* : MM. **Éric Tourneboeuf** et **Étienne Picher** ;

- *CFDT SNCF* : MM. **Didier Aubert** (UFCAC-CFDT), **Olivier Boissou** (FGAAC-CFDT), **Sébastien Mariani** (CFDT-RFF).

### Jeudi 19 décembre 2013

- *SUD Rail SNCF* : MM. **Philippe Mühlstein**, **Francis Dianoux**, **Gilles Deprez** ;

- *Table ronde avec des syndicats de Réseau Ferré de France (RFF)* : MM. **Daniel Godard** et **Richard Mary** (CFE-CGC), MM. **Thomas Clavel** et **Sébastien Mariani** (CFDT), MM. **Thomas Le Gouezigou**, **Étienne Picher** et **Éric Tourneboeuf** (UNSA).

### Jeudi 23 janvier 2014

- M. **Jean-Louis Bianco**, auteur du rapport « Réussir la réforme du système ferroviaire » ;

- *Association française du rail (AFRA)* : MM. **Pascal Sainson**, président d'Europorte, président de la commission fret, **Joachim Fried**, directeur pour les affaires politiques et économiques européennes à la Deutsche Bahn et administrateur de l'association, et **Jacques Malécot**, délégué général ;

- *Association des voyageurs usagers du chemin de fer (AVUC)* : MM. **Michel Pottier**, président, et **Willy Colin**, porte-parole.

Jeudi 30 janvier 2014

- *Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)* : MM. **Pierre Cardo**, président, et **Michel Vermeulen**, secrétaire général ;

- *Autorité de la concurrence* : M. **Bruno Lasserre**, président, Mme **Élisabeth Flüry-Hérard**, vice-présidente, MM. **Umberto Berkani**, rapporteur général adjoint, et **David Viros**, conseiller Europe.

Jeudi 13 février 2014

- M. **Edmond Hervé**, sénateur d'Ille-et-Vilaine, auteur du rapport d'information « Le service ferroviaire et les collectivités territoriales » ;

- *Association Objectif OFP* : MM. **Jacques Chauvineau**, président, et **André Thinières**, délégué ;

- M. **Jean Bessière**, directeur honoraire du travail, chargé de piloter la négociation collective de branche.

Jeudi 20 février 2014

- *Transdev* : MM. **Jean-Marc Janailiac**, président, et **Laurent Mazille**, directeur adjoint aux relations institutionnelles ;

- *Union des transports publics et ferroviaires (UTP)* : M. **Claude Faucher**, délégué général, et Mme **Valérie Beaudoin**, directrice du département législation et affaires européennes.

Jeudi 10 avril 2014

- *Établissement public de sécurité ferroviaire* : M. **Denis Huneau**, directeur général ;

- M. **Olivier Dutheillet de Lamothe**, président de la section sociale du Conseil d'État, auteur d'un rapport sur les conditions de l'harmonisation sociale dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires.

Jeudi 17 avril 2014

- *Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT)* : MM. **Jean Lenoir**, vice-président, et **François Jeannin**, membre du bureau ;

- *Force Ouvrière Cheminots* : MM. **Sylvain Papillaud**, et **Fabrice Charrière** ;

- *Association des Régions de France (ARF)* : MM. **Jacques Auxiette**, président de la commission « Infrastructures et transports » et président de

---

la région des Pays de la Loire, **Amaury Lombard**, conseiller, et **Matthieu Liénard**, délégué régional à la mobilité de la région des Pays de la Loire.

Mercredi 7 mai 2014

- *LISEA Tours-Bordeaux* : M. **Laurent Cavrois**, président, et Mme **Pauline d'Héré**, chargée des relations institutionnelles.

Mardi 24 juin 2014

- *Association française du rail* : MM. **Claude Steinmetz**, directeur ferroviaire France de Transdev, président de la commission voyageurs, et **Jacques Malécot**, délégué général.

Jeudi 26 juin 2014

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : MM. **Thierry Guimbaud**, directeur des services de transport, **Fabien Balderelli**, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, **Jean-Pascal Biard**, sous-directeur du travail et des affaires sociales, **Ludovic Espinasse**, chef du bureau des opérateurs de transport ferroviaire, et **Arnaud Crolais**, chargé d'études réforme ferroviaire.

Lundi 30 juin 2014

- *Union des transports publics et ferroviaires (UTP)* : MM. **Claude Faucher**, délégué général, et Mme **Valérie Beaudouin**, directrice du département législation et affaires européennes.



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<b>PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE</b>	<b>PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE</b>	<b>PROJET DE LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE</b>
	<b>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS</b>	<b>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS</b>	<b>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DES TRANSPORTS</b>
<b>Code des transports</b>	<b>Article 1<sup>er</sup></b>	<b>Article 1<sup>er</sup></b>	<b>Article 1<sup>er</sup></b>
Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé	Au livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, il est inséré avant le titre I <sup>er</sup> un titre préliminaire ainsi rédigé :	Au début du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, il est ajouté un titre préliminaire ainsi rédigé :	<b>Alinéa sans modification</b>
Livre I <sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé	« Titre préliminaire	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Système de transport ferroviaire national	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Chapitre préliminaire	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Principes généraux	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Art. L. 2100-1. – Le système de transport ferroviaire national est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer la gestion du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, l'exécution des services de transport l'utilisant et l'exploitation des infrastructures de services qui lui sont reliées.	« Art. L. 2100-1. – Le système de transport ferroviaire national est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer :	<b>« Art. L. 2100-1. – Alinéa sans modification</b>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>« 1° (nouveau) La gestion du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 ;</p> <p>« 2° (nouveau) L'exécution des services de transport utilisant ce réseau ;</p> <p>« 3° (nouveau) L'exploitation des infrastructures de service reliées à ce réseau.</p>	<p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° Sans modification</p>
	<p>« Le système de transport ferroviaire national concourt au service public ferroviaire. Il contribue à la mise en œuvre du droit au transport tel que défini au livre I<sup>er</sup> de la première partie du présent code.</p>	<p>« Le système de transport ferroviaire concourt au service public ferroviaire et à la solidarité nationale, dans un souci de développement durable et d'aménagement équilibré du territoire. Il <del>concourt</del> au développement du transport ferroviaire et contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au livre I<sup>er</sup> de la première partie.</p>	<p>« Le système de transport ferroviaire concourt au service public ferroviaire et à la solidarité nationale <u>ainsi qu'au</u> développement du transport ferroviaire, dans un souci de développement durable et d'aménagement équilibré du territoire. Il contribue à la mise en œuvre du droit au transport défini au livre I<sup>er</sup> de la première partie du présent code.</p>
	<p>« Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. À cette fin, il assure ou veille à ce que soient assurées les missions suivantes :</p>	<p>« Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et internationales. Il assure ou veille à ce que soient <del>assurées les missions suivantes</del>, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination :</p>	<p>« Art. L. 2100-2. – L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et internationales. Dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination, il assure ou veille à ce que soient <u>assurés</u> :</p>
	<p>« 1° La cohérence de l'offre offerte aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux usagers du système de transport ferroviaire national ;</p>	<p>« 1° La cohérence de l'offre <del>offerte</del> aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux utilisateurs du système de transport ferroviaire national ;</p>	<p>« 1° La cohérence de l'offre <u>proposée</u> aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux utilisateurs du système de transport ferroviaire national ;</p>
	<p>« 2° La permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur son fonctionnement, ainsi que la</p>	<p>« 2° La permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur le fonctionnement du système,</p>	<p>« 2° La permanence opérationnelle du système et la gestion des situations de crise ayant un impact sur le fonctionnement du système,</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>coordination opérationnelle nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale et en cas d'atteinte à la sûreté de l'État ;</p> <p>« 3° La préservation de la sûreté des personnes et des biens, de la sécurité du réseau et des installations relevant du système de transport ferroviaire national, ainsi que la prévention des actes qui pourraient dégrader les conditions de sûreté et de sécurité du fonctionnement du système de transport ferroviaire ;</p> <p>« 4° La conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire en vue d'en accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique et l'interopérabilité.</p>	<p>ainsi que la coordination <del>opérationnelle</del> nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale et en cas d'atteinte à la sûreté de l'État ;</p> <p>« 3° <b>Sans modification</b></p> <p>« 4° L'organisation et le pilotage de la filière industrielle ferroviaire, notamment la conduite ou le soutien de programmes de recherche et de développement relatifs au transport ferroviaire, en vue d'en accroître la sécurité, l'efficacité économique et environnementale, la fiabilité, le développement technologique, la multimodalité et l'interopérabilité ;</p> <p>« 5° (nouveau) La programmation des investissements <del>d'infrastructures, de développement, d'entretien et de régénération</del> du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, <del>des installations</del> de service et <del>des</del> interfaces intermodales ;</p> <p>« 6° (nouveau) La complémentarité entre les lignes à grande vitesse, les lignes d'équilibre du territoire et les lignes régionales, en vue de satisfaire aux objectifs d'un aménagement et d'un</p>	<p>ainsi que la coordination nécessaire à la mise en œuvre des réquisitions dans le cadre de la défense nationale et en cas d'atteinte à la sûreté de l'État ;</p> <p>« 3° <b>Sans modification</b></p> <p>« 4° <b>Sans modification</b></p> <p>« 5° La programmation des investissements de développement <u>et de renouvellement</u> du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 <u>et des investissements relatifs aux infrastructures</u> de service et <u>aux</u> interfaces intermodales ;</p> <p>« 6° <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« Art. L. 2100-3. – Le Haut comité du ferroviaire constitue une instance d'information et de concertation des acteurs du système de transport ferroviaire national. Il favorise la coopération opérationnelle de tous ces acteurs et constitue un lieu de débat sur les grandes évolutions du système de transport ferroviaire national.</p>	<p>développement équilibré et harmonieux des territoires et de garantir l'égalité d'accès aux services publics ;</p> <p>« 7° (nouveau) <del>Les conditions</del> de développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal.</p> <p>« Art. L. 2100-3. – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire <del>constitue</del> une instance d'information et de concertation des parties prenantes au système de transport ferroviaire national. <del>Il constitue également un lieu de débat sur les</del> grands enjeux du système de transport ferroviaire national <del>et leurs évolutions</del>, y compris dans une logique intermodale.</p> <p>« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit <del>notamment</del> des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des exploitants d'<del>installations</del> de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, de l'État, ainsi que des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.</p>	<p>« 7° <u>L'amélioration de la qualité du service fourni aux chargeurs, notamment par un accroissement de la fiabilité des capacités d'infrastructure attribuées au transport de marchandises, dans un objectif</u> de développement de l'activité de fret ferroviaire et du report modal.</p> <p>« Art. L. 2100-3. – Le Haut Comité du système de transport ferroviaire <u>est une</u> instance d'information et de concertation des parties prenantes du système de transport ferroviaire national. Il débat <u>des</u> grands enjeux du système de transport ferroviaire national, y compris dans une logique intermodale.</p> <p>« Le Haut Comité du système de transport ferroviaire réunit des représentants des gestionnaires d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des exploitants d'<u>infrastructures</u> de service, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des grands ports maritimes, des partenaires sociaux, des chargeurs, des voyageurs, <u>des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement</u>, de l'État, ainsi que des personnalités choisies en raison de leur connaissance du système de transport ferroviaire national. Il est présidé par le ministre chargé des transports.</p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>« Il <del>favorise</del> la coopération entre <del>tous</del> ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées, ou <del>dont la mobilité est réduite</del>, du matériel roulant, des quais et des gares.</p>	<p>« Il <u>encourage</u> la coopération entre ces acteurs, en lien avec les usagers, afin de favoriser la mise en accessibilité aux personnes handicapées ou <u>à</u> mobilité réduite du matériel roulant, des quais et des gares.</p>
		<p>« L'année précédant la conclusion ou l'actualisation des contrats prévus aux articles L. 2102-3, L. 2111-10 et L. 2141-3, le Haut Comité du système de transport ferroviaire est saisi par le Gouvernement d'un rapport stratégique d'orientation, qui présente :</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« 1° (nouveau) La déclinaison de la politique nationale en matière de mobilité et d'interopérabilité entre les différents modes de transport ;</p>	<p>« 1° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« 2° (nouveau) Les orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport ;</p>	<p>« 2° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« 3° (nouveau) Les modalités de coordination des différents services de transport de voyageurs ;</p>	<p>« 3° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« 4° (nouveau) Le déploiement des systèmes de transport intelligents ;</p>	<p>« 4° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« 5° (nouveau) La stratégie ferroviaire de l'État concernant le réseau existant ;</p>	<p>« 5° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« 6° (nouveau) Les grands enjeux, notamment financiers, sociétaux et environnementaux, du système de transport ferroviaire national.</p>	<p>« 6° <b>Sans modification</b></p>
		<p>« Ce rapport, après avis par le Haut Comité du</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 2100-4. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent chapitre ainsi que les conditions d'adoption d'une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre les différentes parties prenantes du système de transport ferroviaire national.</p>	<p>système de transport ferroviaire, est transmis au Parlement. Il est rendu public.</p> <p>« Art. L. 2100-4. – Il est institué auprès de SNCF Réseau un comité des opérateurs du réseau, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'installations de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des diverses catégories de candidats autorisés, et des personnes mentionnées aux articles L. 2111-11, L. 2111-12 et L. 2122-12 du présent code.</p> <p>« SNCF Réseau en assure le secrétariat.</p> <p>« Le comité des opérateurs du réseau constitue l'instance permanente de consultation et de concertation opérationnelle entre SNCF Réseau et ses membres. Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, il adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications successives sont soumises à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</p>	<p>« Art. L. 2100-4. – Il est institué auprès de SNCF Réseau un comité des opérateurs du réseau, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants d'infrastructures de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des diverses catégories de candidats autorisés et des personnes mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2111-1.</p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Le comité des opérateurs du réseau constitue l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres. Il est informé des choix stratégiques de SNCF Réseau et des personnes mentionnées au dernier alinéa du même article L. 2111-1, relatifs à l'accès et à l'optimisation opérationnelle du réseau ferré national. Le contrat mentionné à l'article L. 2111-10 lui est transmis.</p> <p>« Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, il adopte une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et à</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>« Sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3, ni des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférant à l'interprétation et à l'application de la charte du réseau mentionnée au troisième alinéa du présent article.</p> <p><del>« Le comité des opérateurs du réseau est informé des choix stratégiques de SNCF Réseau relatifs à l'accès et à l'optimisation opérationnelle du réseau ferré national lorsque ces choix ont un impact tangible sur la gestion du réseau, ainsi que du contrat prévu à l'article L. 2111-10.</del></p> <p>« <del>Ce</del> comité se réunit au moins quatre fois par an, et à l'initiative de SNCF Réseau ou d'un tiers au moins <del>des</del> membres <del>du comité</del>.</p>	<p><u>favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Cette charte et ses modifications sont soumises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</u></p> <p>« Sans préjudice des compétences exercées par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3, ou des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le comité des opérateurs du réseau peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférant à l'interprétation et à l'application de la charte du réseau mentionnée au quatrième alinéa du présent article.</p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p>« <u>Le</u> comité se réunit au moins quatre fois par an, et à l'initiative de SNCF Réseau ou d'un tiers au moins <u>de ses</u> membres.</p>
	« Chapitre I <sup>er</sup>	<b>Alinéa</b> <b>sans</b> <b>modification</b>	<b>Alinéa</b> <b>sans</b> <b>modification</b>
	« Groupe ferroviaire public	<b>Alinéa</b> <b>sans</b> <b>modification</b>	<b>Alinéa</b> <b>sans</b> <b>modification</b>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	« Section 1	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Organisation	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	<p>« Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent un groupe public ferroviaire appartenant au système de transport ferroviaire national. Il remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.</p>	<p>« Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire, dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.</p>	<p>« Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe remplit <u>une mission, assurée conjointement par chacun des établissements publics dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer. Il remplit des missions de service de transport public terrestre régulier de personnes, des missions de transport de marchandises et des missions de gestion de l'infrastructure ferroviaire, dans une logique de développement durable et d'efficacité économique et sociale.</u></p>
	<p>« Les dispositions du chapitre II du titre II du livre II de la première partie sont applicables aux trois établissements du groupe public ferroviaire. Pour leur application à la SNCF et à SNCF Réseau, l'autorité organisatrice au sens de ces dispositions s'entend comme étant l'État.</p>	<p>« Le chapitre II du titre II du livre II de la première partie est applicable aux trois établissements du groupe public ferroviaire. Pour son application à la SNCF et à SNCF Réseau, l'autorité organisatrice au sens du même chapitre II s'entend comme étant l'État.</p>	<b>Alinéa sans modification</b>
	<p>« Art. L. 2101-2. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités emploient des salariés régis par un statut particulier élaboré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives.</p>	<p>« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives. <del>Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités peuvent pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements du groupe public ou dans les filiales de ceux-ci avec continuité de leur contrat de travail auprès de l'établissement public considéré.</del></p> <p>« Un accord pluriannuel, négocié au niveau du groupe public ferroviaire avec les organisations représentatives des salariés, fixe les modalités de mise en œuvre du présent article. À défaut d'accord, et au plus tard six mois à compter de la constitution du groupe public ferroviaire, les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par le conseil de surveillance de la SNCF.</p>	<p>« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives.</p> <p><u>« Sans discrimination liée à leur statut d'emploi ou à leur origine professionnelle, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités peuvent pourvoir tout emploi ouvert dans l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, avec continuité de leur contrat de travail, ou dans leurs filiales.</u></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2101-3. – Par <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2101-3. – Par dérogation aux dispositions des articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail,</p>	<p>« Art. L. 2101-3. – Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, pour les</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>pour les personnels de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités régis par un statut particulier, une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement peut compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application dans les limites fixées par le statut particulier.</p> <p>« Section 2</p> <p>« Institutions représentatives du personnel</p> <p>« Art. L. 2101-4. – Les dispositions du livre III de la deuxième partie du code du travail relatives aux institutions représentatives du personnel s'appliquent à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités sous réserve des dispositions spécifiques prévues par la présente section.</p> <p>« Art. L. 2101-5. – Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par les dispositions du titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. Les dispositions de l'article L. 2331-1 du code du travail ne sont pas applicables à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.</p>	<p>personnels de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités régis par un statut particulier, une convention de branche ou un accord professionnel ou interprofessionnel ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension ou d'élargissement peut compléter les dispositions statutaires ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2101-4. – Le livre III de la deuxième partie du code du travail relatif aux institutions représentatives du personnel s'applique au groupe public ferroviaire constitué de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, sous réserve des dispositions spécifiques prévues à la présente section.</p> <p>« Art. L. 2101-5. – <del>En vue d'assurer la mission dévolue à la SNCF en application du 3° de l'article L. 2102-1 :</del></p> <p>« 1° (nouveau) Il est constitué auprès de la SNCF,</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2101-4. – <b>Sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2101-5. – I. – <u>Il est constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2327-1 du code du travail relatives au comité central d'entreprise, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.</u></p> <p>« 1° Alinéa supprimé</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p><del>par dérogation à l'article L. 2327-1 du code du travail, un comité central du groupe public ferroviaire commun à la SNCF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités et une commission consultative auprès de chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés de plusieurs comités d'établissement.</del></p>	
		<p>« À l'exception de l'article L. 2327-14-1, qui ne s'applique qu'au comité central du groupe public ferroviaire, les dispositions du code du travail relatives à la composition, à l'élection, au mandat et au fonctionnement du comité central d'entreprise mentionné à l'article L. 2327-1 du même code s'appliquent au comité central du groupe public ferroviaire et aux commissions consultatives et sont adaptées, en tant que de besoin, par décret en Conseil d'État.</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« Les attributions du comité central d'entreprise mentionné au même article L. 2327-1 sont réparties entre le comité central du groupe public ferroviaire et les commissions consultatives, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État ;</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
			<p><u>« I bis (nouveau). – Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 dudit code, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public</u></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie du code du travail, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent au sens de l'article L. 2331-1 du code du travail constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne.</p>	<p>« 2° Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par le titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. L'article L. 2331-1 du même code n'est pas applicable à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.</p> <p>« Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie dudit code, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent, au sens du même article L. 2331-1, constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.</p> <p><del>« Par dérogation aux articles L. 2323-83 à L. 2323-86 et L. 2327-16 dudit code, la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire est assurée, contrôlée et mutualisée dans des conditions et selon des modalités fixées par accord collectif du groupe public ferroviaire ou, à défaut de la conclusion d'un tel accord</del></p>	<p><u>ferroviaire ou, à défaut de la conclusion d'un tel accord dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.</u></p> <p>« II. – Il est constitué auprès de la SNCF un comité de groupe entre les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et leurs filiales. Ce comité est régi par le titre III du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État. L'article L. 2331-1 du même code n'est pas applicable à chacun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.</p> <p><u>« III (nouveau). – Pour l'application du titre IV du livre III de la deuxième partie dudit code, les établissements publics constituant le groupe public ferroviaire et les entreprises qu'ils contrôlent, au sens du même article L. 2331-1, constituent, auprès de la SNCF, un groupe d'entreprises de dimension européenne, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.</u></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p><del>dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.</del></p> <p>« Art. L. 2101-6 (nouveau). – Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, le délégué syndical central est désigné au niveau de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire. Ce délégué syndical central est désigné par un syndicat qui a recueilli au moins 10 % des suffrages dans les conditions définies à l'article L. 2122-1 du même code, en additionnant les suffrages de l'ensemble des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.</p> <p>« Les négociations obligatoires prévues audit code se déroulent au niveau de la SNCF pour l'ensemble du groupe public ferroviaire.</p> <p>« Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, les négociations prévues à l'article L. 2242-12 du code du travail se déroulent, respectivement, au niveau de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Pour ces négociations, les organisations syndicales représentatives au niveau de chaque établissement public mandatent spécifiquement un représentant choisi parmi leurs délégués syndicaux d'établissement. La représentativité des organisations syndicales au niveau de l'établissement public est appréciée conformément aux règles définies aux articles L. 2122-1</p>	<p>« Art. L. 2101-6 – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		à L. 2122-3 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné. La validité des accords mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 3312-5 et aux 1° et 2° de l'article L. 3322-6 dudit code est appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12 du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné.	
	« Chapitre II	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« SNCF	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Section 1	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Objet et missions	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Art. L. 2102-1. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « SNCF » a pour objet d'assurer :	« Art. L. 2102-1. – <b>Alinéa sans modification</b>	« Art. L. 2102-1. – <b>Alinéa sans modification</b>
	« 1° Le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe public ferroviaire ;	« 1° Le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe public ferroviaire ;	« 1° <b>Sans modification</b>
	« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de celui-ci, notamment en matière de gestion de crises et de préservation de la sécurité du	« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des	« 2° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>réseau, de la sûreté des personnes et des biens ;</p> <p>« 3° La définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire ;</p> <p>« 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire.</p>	<p>personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire définies à l'article L. 2221-1, ainsi qu'en matière de mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou <del>dont la</del> mobilité est réduite ;</p> <p>« 3° La définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire, dont les politiques de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et de mobilité entre les différents établissements publics du groupe public ferroviaire, ainsi que <del>la négociation sociale d'entreprise, en veillant au</del> respect de l'article L. 2101-2, dans le cadre de l'accord pluriannuel ou de la décision du conseil de surveillance prévus au dernier alinéa du même article L. 2101-2 ;</p> <p><del>« 3° bis (nouveau) L'hébergement des structures et filiales de conseils ou d'ingénierie à compétence ferroviaire générale ;</del></p> <p>« 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, <del>y compris la négociation annuelle obligatoire dans les conditions prévues à l'article L. 2101-6,</del> la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique de logement, le service de paie, l'audit et le contrôle des</p>	<p>personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire définies à l'article L. 2221-1, ainsi qu'en matière de <u>coordination des acteurs pour la</u> mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou <u>à mobilité réduite</u> ;</p> <p>« 3° La définition et l'animation des politiques de ressources humaines du groupe public ferroviaire, dont les politiques de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et de mobilité entre les différents établissements publics du groupe public ferroviaire, <u>dans le</u> respect de l'article L. 2101-2, ainsi que <u>les négociations collectives intéressant le groupe public ferroviaire, dans les conditions prévues à l'article L. 2101-6</u> ;</p> <p>« 3° bis <b>Supprimé</b></p> <p>« 4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, <u>dont</u> la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique <u>du</u> logement, <u>la</u> gestion <u>administrative</u> de <u>la</u> paie, l'audit et le contrôle des risques.</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
		<p>risques.</p> <p>« La SNCF ne peut exercer aucune des missions mentionnées aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1.</p> <p>« Un décret en Conseil d'État précise les missions de la SNCF et leurs modalités d'exercice.</p> <p><del>« Art. L. 2102-1-1 (nouveau). Le groupe public ferroviaire constitué de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités remplit une mission, assurée conjointement par chacun des établissements publics dans le cadre des compétences qui leur sont reconnues par la loi, visant à exploiter le réseau ferré national et à fournir au public un service dans le domaine du transport par chemin de fer.</del></p> <p>« Art. L. 2102-1-2 (nouveau). – Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code de la construction et de l'habitation, <del>l'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF"</del> est considéré comme employeur des agents et salariés des trois établissements publics industriels et commerciaux qui composent le groupe public ferroviaire. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2102-1-3 (nouveau). – Pour l'exercice des missions prévues au 4<sup>o</sup> de l'article L. 2102-1, SNCF Mobilités et SNCF Réseau recourent à la</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Supprimé</b></p> <p>« Art. L. 2102-1-1. –</p> <p>« Art. L. 2102-1-2. – Pour l'application de l'article L. 5424-2 du code du travail et du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code de la construction et de l'habitation, <u>la SNCF est considérée</u> comme employeur des salariés <u>de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités</u>. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2102-1-3. – <b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 2102-2. – Les attributions dont la SNCF est dotée par le présent code à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités s'apparentent à celles d'une société détentrice au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance au plan décisionnel des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>« La SNCF peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.</p>	<p>SNCF. À cette fin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau concluent des conventions avec la SNCF.</p> <p>« Les conventions mentionnées au premier alinéa du présent article ne sont soumises, <del>le cas échéant,</del> ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.</p> <p>« Art. L. 2102-2. – Les attributions dont la SNCF est dotée par le présent code à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce. Ces attributions s'exercent dans le respect des exigences d'indépendance, au plan décisionnel et organisationnel, des fonctions de SNCF Réseau mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 du présent code, en vue de garantir en toute transparence un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure du réseau ferré national.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p>« Les conventions mentionnées au premier alinéa du présent article ne sont soumises ni à la loi n° 70-9 du 2 janvier 1970 réglementant les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce, ni à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.</p> <p>« Art. L. 2102-2. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« La SNCF peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. <u>Elle détient pour le compte du groupe public ferroviaire, directement ou indirectement, les</u></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« Art. L. 2102-3. – La SNCF conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans pour une nouvelle durée de dix ans.</p>	<p>« Art. L. 2102-3. – La SNCF conclut avec l'État un contrat-cadre pour l'ensemble du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat-cadre, qui intègre les contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire. Le projet de <del>contrat</del> et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le projet de <del>contrat</del> est transmis au Parlement avant chaque échéance triennale.</p> <p>« La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du <del>contrat</del> mentionné au premier alinéa <del>du présent article</del>. Ce rapport d'activité est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.</p>	<p><u>participations des filiales de conseil ou d'ingénierie ferroviaire à vocation transversale.</u></p> <p>« Art. L. 2102-3. – La SNCF conclut avec l'État un contrat-cadre pour l'ensemble du groupe public ferroviaire pour une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat-cadre, qui intègre les contrats prévus aux articles L. 2111-10 et L. 2141-3, garantit la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire. Le projet de <u>contrat-cadre</u> et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le projet de <u>contrat-cadre</u> est transmis au Parlement avant chaque échéance triennale.</p> <p>« La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du <u>contrat-cadre</u> mentionné au premier alinéa. Ce rapport d'activité est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.</p> <p><u>« Art. L. 2102-3-1 (nouveau). – La SNCF a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.</u></p>
	« Section 2	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Organisation	<b>Alinéa sans modification</b>	<b>Alinéa sans modification</b>
	« Art. L. 2102-4. – La SNCF est dotée d'un conseil	« Art. L. 2102-4. – La SNCF est dotée d'un conseil	« Art. L. 2102-4. – <b>Alinéa sans modification</b>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>de surveillance et d'un directoire. Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public ne lui est pas applicable.</p> <p>« Pour l'application à la SNCF des dispositions du chapitre II du titre II de cette même loi, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilées à des filiales au sens du 4 de son article 1<sup>er</sup>.</p> <p>« Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance.</p> <p>« Art. L. 2102-5. – Le président du conseil de surveillance de la SNCF est nommé par décret parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci.</p>	<p>de surveillance et d'un directoire. Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public n'est pas applicable au conseil de surveillance de la SNCF.</p> <p>« Pour l'application à la SNCF du chapitre II du titre II de la même loi, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales, au sens du 4 de l'article 1<sup>er</sup> de ladite loi.</p> <p>« Les statuts de la SNCF sont fixés par décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance. Au moins deux membres du conseil de surveillance sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.</p> <p>« Art. L. 2102-5. – Le président du conseil de surveillance de la SNCF est désigné parmi les <del>membres du collège des</del> représentants de l'État au conseil de surveillance. Il est choisi en fonction de ses compétences professionnelles. Il est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance.</p> <p>« Le président du conseil de surveillance de la SNCF ne peut être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau, ni des organes dirigeants de SNCF Mobilités.</p>	<p>« Pour l'application à la SNCF du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales, au sens du 4 de l'article 1<sup>er</sup> de la même loi.</p> <p>« Les statuts de la SNCF sont fixés par décret en Conseil d'État. Le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié du nombre de membres du conseil de surveillance. Au moins deux membres du conseil de surveillance sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France. <u>Un député et un sénateur sont membres du conseil de surveillance.</u></p> <p>« Art. L. 2102-5. – Le président du conseil de surveillance de la SNCF est désigné parmi les représentants de l'État au conseil de surveillance. Il est choisi en fonction de ses compétences professionnelles. Il est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de vice-président.</p> <p>« La nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration.</p> <p>« La nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et désignation en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, la reconduction ou la révocation du vice-président du directoire sont prises conformément à l'article L. 2111-16.</p> <p>« La durée des mandats des membres du directoire est fixée dans les statuts de la SNCF. Elle est identique à celle des mandats des administrateurs et des présidents des conseils d'administration de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.</p> <p>« Les mandats des membres du directoire</p>	<p>« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de vice-président.</p> <p>« La nomination en qualité de président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Mobilités et nomination en qualité de président de ce conseil d'administration.</p> <p>« La nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et <del>désignation</del> en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, le renouvellement ou la révocation du vice-président du directoire sont prises en application de l'article L. 2111-16.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Les mandats des membres du directoire</p>	<p>« Art. L. 2102-6. – Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le directoire de la SNCF comprend deux membres, nommés par décret hors des membres du conseil de surveillance et sur proposition de celui-ci. L'un d'eux est nommé en qualité de président du directoire, l'autre en qualité de vice-président.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« La nomination en qualité de vice-président du directoire emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau et <u>nomination</u> en qualité de président de ce conseil d'administration. Les décisions concernant la nomination, le renouvellement ou la révocation du vice-président du directoire sont prises en application de l'article L. 2111-16.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>débutent et prennent fin aux mêmes dates. En cas de vacance pour quelque cause que ce soit du siège d'un membre du directoire, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement du directoire.</p> <p>« Art. L. 2102-7. – Le conseil de surveillance de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il approuve le contrat mentionné à l'article L. 2102-3. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.</p> <p>« Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance, qui comprennent <del>notamment</del> les engagements financiers et les conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités au-delà d'un certain seuil, sont précisées par voie réglementaire.</p> <p>« À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.</p> <p>« La SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des établissements du groupe ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe. Une fois les comptes consolidés de</p>	<p>débutent et prennent tous fin aux mêmes dates. En cas de vacance, pour quelque cause que ce soit, du siège d'un membre du directoire, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement du directoire.</p> <p>« Art. L. 2102-7. – Le conseil de surveillance de la SNCF arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe public ferroviaire et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« La SNCF établit et publie chaque année les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des établissements du groupe ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe. Une fois les comptes consolidés de</p>	<p>« Art. L. 2102-7. –</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance, qui comprennent les engagements financiers et les conventions passées entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités au delà d'un certain seuil, sont précisées par voie réglementaire.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités établis conformément aux dispositions de droit commun de l'article L. 233-18 du code de commerce, la consolidation des comptes consolidés de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de la SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.</p> <p>« Après la clôture de chaque exercice, le directoire présente au conseil de surveillance, pour approbation, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des établissements du groupe, accompagnés du rapport de gestion y afférent.</p> <p>« À ce titre, le conseil de surveillance peut opérer les vérifications et contrôles nécessaires auprès des trois établissements publics et de leurs filiales.</p> <p>« Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. À cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF et sous réserve de ceux expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut notamment le contrat entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3 après approbation par le conseil de surveillance.</p>	<p>la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités établis en application de l'article L. 233-18 du code de commerce, la consolidation des comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de la SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.</p> <p>« Après la clôture de chaque exercice, le directoire présente au conseil de surveillance, pour approbation, les comptes annuels de la SNCF et les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire et les filiales des trois établissements du groupe, accompagnés du rapport de gestion y afférent.</p> <p>« À ce titre, le conseil de surveillance peut opérer les vérifications et les contrôles nécessaires auprès des trois établissements publics et de leurs filiales.</p> <p>« Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. <del>À cet effet,</del> il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF mentionné à l'article L. 2102-1 et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut <del>notamment le contrat</del> entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3, après approbation par le conseil de surveillance.</p>	<p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">« Art. L. 2102-8. – Le directoire assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. Il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF. Il les exerce dans la limite de l'objet de la SNCF mentionné à l'article L. 2102-1 et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi et par les textes pris pour son application au conseil de surveillance ou au président de celui-ci. Il conclut le <u>contrat-cadre</u> entre la SNCF et l'État prévu à l'article L. 2102-3, après approbation par le conseil de surveillance.</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
	<p>« Art. L. 2102-9. – Toute décision du directoire est prise à l'unanimité. En cas de désaccord exprimé par l'un de ses membres, la décision est prise par le président du conseil de surveillance. Ce dernier ne peut prendre part aux délibérations du conseil de surveillance relatives à cette décision. Il est responsable de cette décision dans les mêmes conditions que les membres du directoire.</p>	<p>« Art. L. 2102-9. – <b>Sans modification</b></p>	<p>« Art. L. 2102-9. – <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Section 3</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Gestion administrative, financière et comptable</p>	<p>« Gestion financière et comptable</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2102-10. – La SNCF est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.</p>	<p>« Art. L. 2102-10. – <b>Sans modification</b></p>	<p>« Art. L. 2102-10. – <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2102-11. – La gestion des filiales créées ou acquises par la SNCF est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs tant du groupe qu'elle constitue avec elles que de celui qu'elle constitue avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités.</p>	<p>« Art. L. 2102-11. – La gestion des filiales créées ou acquises par la SNCF est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs tant du groupe qu'elle constitue avec elles que du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1.</p>	<p>« Art. L. 2102-11. – <b>Sans modification</b></p>
	<p><del>« Art. L. 2102-12. – Les règles de gestion financière et comptable applicables à la SNCF sont fixées par voie réglementaire.</del></p>	<p>« Art. L. 2102-12. – <b>Supprimé</b></p>	<p>« Art. L. 2102-12. – <b>Suppression maintenue</b></p>
	<p>« Section 4</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Gestion domaniale</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers de la SNCF peuvent être cédés à l'État ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p> <p>« Art. L. 2102-14. – Les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF, <del>notamment</del> les modalités de déclassement, sont fixées par voie réglementaire.</p> <p>« Section 5</p> <p>« Contrôle de l'État</p> <p>« Art. L. 2102-15. – La</p>	<p><b>modification</b></p> <p>« Art. L. 2102-13 A (nouveau). – La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire. <del>En particulier,</del> elle est l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités.</p> <p>« Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État, à des collectivités territoriales ou à <del>des</del> groupements de collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p> <p><del>« Art. L. 2102-13-1 (nouveau). – Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région.</del></p> <p>« Art. L. 2102-14. – <b>Sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2102-15. – La</p>	<p>« Art. L. 2102-13 A. – La SNCF coordonne la gestion domaniale au sein du groupe public ferroviaire. Elle est l'interlocuteur unique de l'État, des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales lorsque ceux-ci souhaitent acquérir, après déclassement, un bien immobilier appartenant à la SNCF ou à SNCF Réseau ou géré par SNCF Mobilités.</p> <p>« Art. L. 2102-13. – Les biens immobiliers utilisés par la SNCF pour la poursuite de ses missions peuvent être cédés à l'État, à des collectivités territoriales ou à <u>leurs</u> groupements pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p> <p>« Art. L. 2102-13-1 – <b>Supprimé</b></p> <p><i>« Art. L. 2102-14. – Les <u>déclassements</u> sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la région. Les modalités de déclassement <u>ainsi que</u> les règles de gestion domaniale applicables à la SNCF sont fixées par voie réglementaire.</i></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2102-15. –</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État dans les conditions déterminées par voie réglementaire.</p> <p align="center">« Section 6</p> <p align="center">« Ressources</p> <p align="center">« Art. L. 2102-16. – Les ressources de la SNCF sont constituées par :</p> <p align="center">« 1° Les rémunérations perçues au titre des missions mentionnées aux 2° et 4° de l'article L. 2102-1, qui sont accomplies en exécution de contrats conclus à titre onéreux entre la SNCF et SNCF Réseau ou toute entreprise ferroviaire dont SNCF Mobilités ;</p> <p align="center">« 2° Le produit du dividende sur les résultats de ses filiales ainsi que celui sur le résultat de SNCF Mobilités mentionné à l'article L. 2102-17 ;</p> <p align="center">« 3° Le cas échéant, les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, des collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France ;</p>	<p>SNCF est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État, dans des conditions déterminées par voie réglementaire.</p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">« Art. L. 2102-16. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">« 1° Les rémunérations perçues au titre des missions mentionnées <del>aux</del> 2° et 4° de l'article L. 2102-1 qui sont accomplies à titre onéreux en exécution de contrats conclus entre la SNCF et SNCF Réseau, ou entre la SNCF et toute entreprise ferroviaire dont SNCF Mobilités ;</p> <p align="center">« 2° <b>Sans modification</b></p> <p align="center">« 3° Les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, une ou plusieurs collectivités territoriales, un ou plusieurs groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France, ces missions ne pouvant empiéter sur les missions <del>exclusives</del> de SNCF Réseau ;</p>	<p><b>Sans modification</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">« Art. L. 2102-16. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">« 1° Les rémunérations perçues, <u>d'une part, au titre des missions mentionnées au 2° de l'article L. 2102-1 qui sont accomplies à titre onéreux en exécution de contrats conclus entre la SNCF et SNCF Réseau, ou entre la SNCF et toute entreprise ferroviaire dont SNCF Mobilités, et, d'autre part, au titre des missions mentionnées au 4° du même article L. 2102-1 qui sont accomplies en exécution de conventions conclues entre la SNCF et SNCF Réseau ou SNCF Mobilités ;</u></p> <p align="center">« 2° <b>Sans modification</b></p> <p align="center">« 3° Les rémunérations perçues au titre des missions que lui confient par contrat l'État, une ou plusieurs collectivités territoriales, un ou plusieurs groupements de collectivités territoriales ou le Syndicat des transports d'Île-de-France, ces missions ne pouvant empiéter sur les missions de SNCF Réseau mentionnées à l'article L. 2111-9 ;</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« 4° D'une manière générale, toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.</p>	<p>« 4° Toutes les recettes autorisées par les lois et règlements.</p>	<p>« 4° <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2102-17. – La SNCF perçoit un dividende sur les résultats de SNCF Mobilités. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article L. 232-11 du code de commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.</p>	<p>« Art. L. 2102-17. – La SNCF perçoit un dividende sur le résultat de SNCF Mobilités. Ce dividende est prélevé en priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice, au sens de l'article L. 232-11 du code de commerce. Il peut être prélevé sur les réserves disponibles.</p>	<p>« Art. L. 2102-17. – <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Le montant de ce dividende est fixé après examen de la situation financière de SNCF Mobilités et constatation, par le conseil de surveillance de la SNCF, de l'existence de sommes d'argent aux Lander, qui achètent accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. À défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis.</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	
	<p>« Section 7</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Réglementation sociale</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2102-18. – Les dispositions du livre III de la première partie du présent code sont applicables à la SNCF. »</p>	<p>« Art. L. 2102-18. – Le livre III de la première partie du présent code est applicable à la SNCF. »</p>	<p>« Art. L. 2102-18. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Code des transports Première partie : Dispositions communes Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports Titre I<sup>er</sup> : La coordination des autorités publiques Chapitre II : Les orientations de l'Etat Section 1 : Le schéma national des transports</p>		<p><b>Article 1<sup>er</sup> bis (nouveau)</b></p> <p>Après la section 1 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 bis ainsi rédigée :</p> <p>« Section 1 bis</p> <p>« Schéma national des services de transport</p> <p>« Art. L. 1212-3-1. – Le schéma national des services de transport fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.</p> <p>« Art. L. 1212-3-2. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 détermine, dans un objectif d'aménagement et d'égalité des territoires, les services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés par l'État qui répondent aux besoins de transport. Il encadre les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national.</p> <p>« Art. L. 1212-3-3. – Le schéma mentionné à l'article L. 1212-3-1 est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois tous les cinq ans. »</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> bis</b></p> <p><b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p align="center"><b>Code de l'urbanisme</b></p> <p>Livre II : Prémption et réserves foncières Titre I : Droits de prémption. Chapitre III : Dispositions communes au droit de prémption urbain, aux zones d'aménagement différé et aux périmètres provisoires.</p> <p align="center">Art. L. 213-1. — ..... Ne sont pas soumis au droit de prémption : .....</p> <p align="center">Titre IV : Droit de priorité</p> <p align="center">Art. L. 240-2. – Les dispositions de l'article L. 240-1 ne sont pas applicables : .....</p>	<p align="center"><b>Article 2</b></p> <p align="center">Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° L'intitulé de la section 2 est remplacé par l'intitulé : « SNCF Réseau » ;</p> <p align="center">2° Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont remplacés par les dispositions</p>	<p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup> ter (nouveau)</b></p> <p align="center">L'article L. 213-1 du code de l'urbanisme est complété par un j ainsi rédigé :</p> <p align="center">« j) Les cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. »</p> <p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup> quater (nouveau)</b></p> <p align="center">Après le troisième alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p align="center">« – aux cessions entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ; ».</p> <p align="center"><b>Article 2</b></p>	<p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup> ter</b></p> <p align="center"><b>Sans modification</b></p> <p align="center"><b>Article 1<sup>er</sup> quater</b></p> <p align="center"><b>Sans modification</b></p> <p align="center"><b>Article 2</b></p>
<p align="center"><b>Code des transports</b></p> <p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guide</p> <p align="center">Titre I<sup>er</sup> : Infrastructures</p> <p align="center">Chapitre I<sup>er</sup> : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics</p> <p align="center">Section 2 : Réseau ferré de France</p> <p align="center">Sous-section 1 : Objet et missions</p>	<p align="center">Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° L'intitulé de la section 2 est remplacé par l'intitulé : « SNCF Réseau » ;</p> <p align="center">2° Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont remplacés par les dispositions</p>	<p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center">1° L'intitulé de la section 2 est ainsi rédigé : « SNCF Réseau » ;</p> <p align="center">2° Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 sont ainsi rédigés :</p>	<p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>1° Sans modification</b></p> <p align="center"><b>2° Alinéa sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé " Réseau ferré de France " a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.</p> <p>Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France qui la rémunère à cet effet.</p>	<p>suivantes :</p> <p>« Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « SNCF Réseau » a pour objet d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :</p> <p>« 1° L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;</p> <p>« 2° La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;</p> <p>« 3° La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;</p> <p>« 4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;</p> <p>« 5° La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.</p>	<p>« Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "SNCF Réseau" a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable :</p> <p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° Sans modification</p> <p>« 4° Sans modification</p> <p>« 5° Sans modification</p>	<p>« Art. L. 2111-9. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° Sans modification</p> <p>« 4° Sans modification</p> <p>« 5° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>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.</p> <p>Art. L. 2111-10. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. En application de ce décret, une convention conclue entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées à l'article L. 2111-9.</p>	<p>« Il est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau, dans un objectif de qualité de service et de maîtrise des coûts.</p> <p>« Pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, SNCF Réseau peut confier par convention ces missions à des personnes qui sont également fournisseurs de services ferroviaires de marchandises sur ces mêmes lignes selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.</p> <p>« Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans pour une nouvelle durée de dix ans.</p>	<p>« SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions <del>essentielle</del><del>s</del> <del>exercées</del>, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.</p> <p>« Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service, SNCF Réseau peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1<sup>o</sup>, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.</p> <p>« Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires <del>et cet avis est rendu public</del>.</p> <p>« Le projet de contrat et les projets d'actualisation, ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, sont transmis au Parlement.</p> <p>« SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est soumis à l'avis</p>	<p>« SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions <u>mentionnées au 1<sup>o</sup></u>, garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2111-10. – SNCF Réseau conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles l'établissement exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers.</p>	<p>« Ce contrat se conforme à la politique de gestion du réseau et à la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :</p>	<p>de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.</p> <p>« Le contrat mentionné au premier alinéa met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations. Il s'applique à l'intégralité du réseau ferré national et détermine notamment :</p>	<p>« <u>Le Haut Comité du système de transport ferroviaire délibère annuellement sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolutions du contrat. Le résultat de ses délibérations est rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3.</u></p>
<p>Il détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français.</p>	<p>« 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité du réseau ferré national ;</p>	<p>« 1° Sans modification</p>	<p>« 1° Sans modification</p>
<p>Ce même décret détermine également les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, Réseau ferré de France confie à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en</p>	<p>« 2° Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national et les indicateurs d'état et de productivité correspondants ;</p>	<p>« 2° Sans modification</p>	<p>« 2° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>cours d'exploitation, et pour lesquels cette dernière se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'œuvre ou de la réalisation de travaux.</p>	<p>« 3° La trajectoire financière de SNCF Réseau, et dans ce cadre :</p> <p>« a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;</p> <p>« b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure, notamment l'encadrement des variations annuelles globales de celle-ci ;</p> <p>« c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement et les mesures prises pour maîtriser ces dépenses ;</p> <p>« d) La chronique de taux de couverture du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;</p> <p>« 4° Les mesures correctives que SNCF Réseau prend s'il manque à ses obligations contractuelles, et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité</p>	<p>« 3° La trajectoire financière de SNCF Réseau et, dans ce cadre :</p> <p>« a) <b>Sans modification</b></p> <p>« b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure, notamment l'encadrement des variations annuelles globales de cette tarification ;</p> <p>« c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement, ORTS</p> <p>Code des transports Article 1er Article 1er</p> <p>« d) <b>Sans modification</b></p> <p>« 4° Les mesures correctives que SNCF Réseau prend si une des parties manque à ses obligations contractuelles et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la</p>	<p>« 3° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« a) <b>Sans modification</b></p> <p>« b) <b>Sans modification</b></p> <p>« c) <b>Sans modification</b></p> <p>« d) La chronique de taux de couverture <u>par les ressources de SNCF Réseau</u> du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle ;</p> <p>« 4° <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.</p> <p>« Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement de l'infrastructure, ainsi qu'à la rémunération et l'amortissement des investissements.</p>	<p>disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.</p> <p>« Pour l'application du présent article, le coût complet correspond, pour un état donné du réseau, à l'ensemble des charges de toute nature supportées par SNCF Réseau liées à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à l'aménagement de l'infrastructure, incluant l'amortissement des investissements et la rémunération des capitaux investis par SNCF Réseau.</p> <p><del>« Conformément à l'article 30, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen, SNCF Réseau établit la méthode d'imputation de ce coût complet aux différentes catégories de services offerts</del></p>	<p><u>« L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des 1°, 2° et c du 3° du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.</u></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><u>« SNCF Réseau établit la méthode d'imputation du coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.</u></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« Le décret prévu à l'article L. 2111-15 fixe les ratios à respecter en vue de maîtriser la dette. En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement sur le réseau ferré national engagés à la demande d'une ou de plusieurs autorités publiques font l'objet d'un financement intégral de la part des demandeurs. Dans le cas contraire, les projets d'investissement sur le réseau ferré national engagés à la demande d'une ou de plusieurs autorités publiques font l'objet, de la part des demandeurs, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement de ces investissements. Le contrat précise les conditions de détermination de ces concours.</p>	<p><del>aux entreprises ferroviaires.</del></p> <p>« <del>Le décret prévu à l'article L. 2111-15</del> établit les règles de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :</p> <p>« — les investissements de <del>maintenance</del> du réseau ferré national sont <del>recouvrés</del> selon la <del>chronique de couverture du coût complet</del> mentionnée au d du <del>3°</del> du <del>présent</del> article ;</p> <p>« — les investissements de développement du réseau ferré national sont appréciés au regard de ratios <del>fixés par le</del></p>	<p><u>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État. » ;</u></p> <p><u>2° bis (nouveau) Après l'article L. 2111-10, il est inséré un article L. 2111-10-1 ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art L. 2111-10-1 (nouveau). — Un décret établit les règles de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :</u></p> <p><u>« 1° Les investissements de renouvellement du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;</u></p> <p><u>« 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au</u></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« Le projet de contrat et ses actualisations sont soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Ces avis sont rendus publics.</p>	<p><del>décret mentionné au quinzième alinéa du présent article.</del></p> <p>« En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.</p> <p>« En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissement de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.</p> <p>« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par le décret mentionné au <del>quinzième alinéa</del>, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa.</p>	<p><u>regard de ratios fixés par décret.</u></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><u>« Les règles de financement et ratios mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.</u></p> <p>« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>« L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire, et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des objectifs fixés dans le contrat, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat</p>	<p>Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées-</p> <p>« Les <del>indicateurs centraux à prendre en compte pour la fixation, par le décret susmentionné, des règles et ratios prévus aux quinzième à dix-neuvième alinéas visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et exploitants du réseau ferré.</del></p> <p>« Le <del>même décret</del> précise les modalités de fixation par SNCF Réseau des taux d'actualisation et des primes de risques couvrant les aléas de desserte, de trafic et de maintenance à long terme.</p> <p>« L'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des objectifs mentionnés aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> et au c du 3<sup>o</sup> du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à atteindre l'objectif de couverture du coût complet dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en</p>	<p>avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées. »;</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2111-11. – Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.</p> <p>Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion opérationnelle des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée 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. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des</p>	<p>entre SNCF Réseau et l'État.</p> <p><del>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;</del></p> <p>3° L'article L. 2111-11 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, avant les mots : « à un contrat de partenariat » sont ajoutés les mots : « à une concession de travaux prévue par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, » ;</p> <p>b) Les deux premières phrases du deuxième alinéa sont remplacées par la phrase suivante : « Le contrat ou la convention peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations » ;</p>	<p><del>vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État.</del></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>3° Alinéa sans modification</b></p> <p>a) Au premier alinéa, après le mot : « national, », sont insérés les mots : « à une concession de travaux prévue par l'ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics, » ;</p> <p>b) Les deux premières phrases du deuxième alinéa sont remplacées par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« La concession, le contrat ou la convention peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations. » ;</p> <p>b bis) (nouveau) Au début de la dernière phrase du deuxième alinéa, sont ajoutés les mots : « La concession, » ;</p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>3° Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>impératifs de sécurité et de continuité du service public.</p>	<p>c) Au troisième alinéa, les mots : « mentionnées au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « confiées au cocontractant », les mots : « à la Société nationale des chemins de fer français et » sont supprimés, et les mots : « y compris » sont remplacés par les mots : « ainsi que » ;</p>	<p>c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :</p>	
<p>Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire, afin notamment de préciser les conditions qui garantissent la cohérence des missions mentionnées au deuxième alinéa avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.</p>	<p>4° Les articles L. 2111-15 et L. 2111-16 sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>– les mots : « mentionnées au deuxième alinéa » sont remplacés par les mots : « confiées au cocontractant » ;</p> <p>– les mots : « à la Société nationale des chemins de fer français et » sont supprimés ;</p> <p>– les mots : « y compris » sont remplacés par les mots : « ainsi que » ;</p>	<p>4° Alinéa sans modification</p>
<p>Sous-section 2 : Organisation</p>	<p>« Art. L. 2111-15. – SNCF Réseau est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :</p>	<p>4° Les articles L. 2111-15 et L. 2111-16 sont ainsi rédigés :</p>	<p>« Art. L. 2111-15. – Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 2111-15. – Le conseil d'administration de Réseau ferré de France est constitué conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa du même article est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public.</p>	<p>« 1° Des représentants de l'État ainsi que des personnalités choisies par lui, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects</p>	<p>« Art. L. 2111-15. – Alinéa sans modification</p>	<p>« Art. L. 2111-15. – Alinéa sans modification</p>
<p>Les personnels de Réseau ferré de France ont la qualité d'électeurs et sont éligibles aux élections des représentants du personnel au comité d'entreprise, ainsi qu'aux élections des</p>	<p>« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects</p>	<p>« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance</p>	<p>« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par l'État soit en raison de leurs compétences <u>juridiques</u>, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
représentants des salariés au conseil d'administration de Réseau ferré de France.	<p>territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;</p> <p>« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le vice-président de son directoire ;</p> <p>« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée.</p>	<p>territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;</p> <p>« 2° <b>Sans modification</b></p> <p>« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.</p> <p>« Au moins deux des membres désignés en application du 1° <del>du présent article</del> sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Au moins un des membres désignés en application du 1° <del>du présent article</del> est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.</p>	<p>des aspects territoriaux des activités de SNCF Réseau, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;</p> <p>« 2° <b>Sans modification</b></p> <p>« 3° <b>Sans modification</b></p> <p><u>« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre des membres du conseil d'administration.</u></p> <p>« Au moins deux des membres désignés en application du 1° sont des représentants des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires et du Syndicat des transports d'Île-de-France.</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p>« Au moins un des membres désignés en application du 1° est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine le nombre et les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration.</p>	<p>« Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.</p>	<p>« Les statuts de l'établissement sont fixés par un décret en Conseil d'Etat, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration.</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de cette loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.</p>	<p>« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de cette même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Sous réserve des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée et de l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, les membres du conseil d'administration sont responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes.</p>	<p>« Un membre du conseil d'administration de SNCF Réseau ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance <del>ou</del> du conseil d'administration ou <del>diriger</del>, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.</p>	<p>« Un membre du conseil d'administration de SNCF Réseau ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, <u>membre</u> du conseil d'administration ou <u>dirigeant d'une entreprise exerçant</u>, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou <u>d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.</u></p>
<p>Art. L. 2111-16. – Le président du conseil d'administration de Réseau ferré de France est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.</p>	<p>« Art. L. 2111-16. – Le président du conseil d'administration de SNCF Réseau dirige l'établissement.</p>	<p>« Art. L. 2111-16. – <b>Alinéa sans modification</b></p>	<p>« Art. L. 2111-16. – <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition de nomination ou de renouvellement en qualité de président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires l'identité de la</p>	<p>« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de nomination toute proposition de nomination ou de renouvellement en qualité de président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires l'identité de la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>personne ainsi que les conditions notamment financières devant régir son mandat.</p> <p>« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires les motifs de sa proposition.</p> <p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, dans un délai et des conditions fixées par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités.</p> <p>« Art. L. 2111-16-1. – Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article, outre le président du conseil d'administration, les responsables de la direction</p>	<p>personne ainsi que les conditions, notamment financières, devant régir son mandat.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire, s'opposer à la nomination ou au renouvellement du président du conseil d'administration de SNCF Réseau si elle estime que le respect par la personne proposée des conditions fixées à l'article L. 2111-16-1 à compter de sa nomination ou de sa reconduction est insuffisamment garanti ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts de SNCF Mobilités. » ;</p> <p>4° bis La sous-section 2 de la section 2 est complétée par des articles L. 2111-16-1 à L. 2111-16-4 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 2111-16-1. – Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction</p>	<p><b>4° bis Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2111-16-1. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dans des conditions fixées par voie réglementaire.</p> <p>« Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales une activité d'entreprise ferroviaire, ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir directement ou indirectement aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.</p> <p>« Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de vice-président du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception aux dispositions qui précèdent.</p> <p>« Art. L. 2111-16-2. — La commission de déontologie du ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau en charge de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à</p>	<p>générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, dans des conditions fixées par voie réglementaire.</p> <p>« Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.</p> <p>« Conformément à l'article L. 2102-6, l'exercice des fonctions de vice-président du directoire de la SNCF par le président du conseil d'administration de SNCF Réseau fait exception au deuxième alinéa du présent article.</p> <p>« Art. L. 2111-16-2. — La commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de</p>	<p>« Art. L. 2111-16-2. — La commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque le président du conseil d'administration de SNCF Réseau, un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9 ou un membre du personnel de</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations dont la divulgation est mentionnée à l'article L. 2122-4-1, souhaite exercer avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales une activité d'entreprise ferroviaire, ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.</p> <p>« Cette commission fixe le cas échéant un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Pendant ce délai, qui ne peut s'étendre au-delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission, les activités exercées par cette personne doivent être compatibles avec ces dernières. Le sens de l'avis que rend la commission est rendu public.</p> <p>« Les conditions d'application du présent article, notamment la composition de la commission de déontologie du ferroviaire, sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2111-16-3. – Les conditions matérielles dans lesquelles est organisée l'indépendance auxquelles doivent satisfaire les services</p>	<p>SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, <del>des</del> informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.</p> <p>« La commission mentionnée au premier alinéa <del>du présent article</del> fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. <del>Pendant ce délai, qui ne peut s'étendre au delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission, les activités exercées par cette personne doivent être compatibles avec ces dernières.</del> Le sens de l'avis que rend la commission est rendu public.</p> <p>« Les conditions d'application du présent article, notamment la composition de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2111-16-3. – Les conditions matérielles <del>dans lesquelles est assurée l'indépendance à laquelle doivent satisfaire les services</del></p>	<p>SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, <u>des</u> informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1 souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant directement, <u>ou</u> par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, <u>ou</u> pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.</p> <p>« La commission mentionnée au premier alinéa fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Ce délai ne peut s'étendre au-delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission. Le sens de l'avis de la commission est rendu public.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2111-16-3. – <u>Un</u> décret en Conseil d'État <u>fixe</u> les conditions matérielles <u>garantissant</u> l'indépendance <u>des</u> services responsables des</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Sous-section 3 : Gestion administrative, financière et comptable</p>	<p>responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information, sont précisées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2111-16-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur les mesures d'organisation interne prises par SNCF Réseau pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées dans la présente section. » ;</p>	<p>responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information, <del>sont précisées par</del> décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2111-16-4. – SNCF Réseau prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur ces mesures. » ;</p>	<p>missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.</p>
<p>Art. L. 2111-18. – La gestion des filiales créées par Réseau ferré de France est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.</p>	<p>5° À l'article L. 2111-18, après le mot : « créées » sont insérés les mots : « ou acquises » et après le mot : « groupe » sont insérés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;</p>	<p>5° Le premier alinéa de l'article L. 2111-18 est ainsi modifié :</p> <p>a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;</p> <p>b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;</p>	<p>« Art. L. 2111-16-4. – <b>Sans modification</b></p>
<p>Sous-section 4 : Gestion domaniale</p>	<p>Art. L. 2111-20. – Les biens immobiliers utilisés pour la poursuite des missions de Réseau ferré de France peuvent être cédés à l'Etat ou à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p>	<p>5° bis (nouveau) À l'article L. 2111-20, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;</p>	<p>5° bis <b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2111-21. – Les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.</p>	<p>6° L'intitulé de la sous-section 6 de la section 2 est remplacé par l'intitulé : « Ressources » ;</p>	<p>6° L'intitulé de la sous-section 6 de la section 2 est ainsi rédigé : « Ressources » ;</p>	<p><u>5° ter (nouveau) À l'article L. 2111-21, les mots : « affectant la consistance du réseau ferré national » sont supprimés ;</u></p>
<p>Sous-section 6 : Ressources de Réseau ferré de France</p>	<p>7° Le 4° de l'article L. 2111-24 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>7° Le 4° de l'article L. 2111-24 est remplacé par des 4° et 5° ainsi rédigés :</p>	<p><b>6° Sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2111-24. – Les ressources de Réseau ferré de France sont constituées par :</p>	<p>« 4° Le produit des dotations qui lui sont versées par la SNCF ;</p>	<p>« 4° <b>Sans modification</b></p>	<p><b>7° Sans modification</b></p>
<p>4° Tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales.</p>	<p>« 5° Tous autres concours, notamment ceux des collectivités territoriales. » ;</p>	<p>« 5° Tous autres concours publics. » ;</p>	<p><b>8° Alinéa sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2111-25. – Le calcul des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour</p>	<p>8° L'article L. 2111-25 est ainsi modifié :</p>	<p><b>8° Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>8° Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle.</p>	<p>a) Le premier alinéa est complété par la phrase suivante : « Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert, SNCF Réseau conserve les gains de productivité qu'il réalise. » ;</p>	<p>a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>a) <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Tout projet de modification des modalités de fixation de ces redevances fait l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernées.</p>	<p>b) Au deuxième alinéa, après le mot : « concernées » sont ajoutés les mots : « et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » ;</p>	<p>b) Le deuxième alinéa est complété par les mots : « et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » ;</p>	<p>b) <b>Sans modification</b></p>
	<p>9° La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :</p>	<p>9° La section 2 est complétée par une sous-section 7 ainsi rédigée :</p>	<p>9° <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Sous-section 7</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	
	<p>« Réglementation sociale</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	
	<p>« Art. L. 2111-26. – Les dispositions du livre III de la première partie du présent code sont applicables à SNCF Réseau. » ;</p>	<p>« Art. L. 2111-26. – Le livre III de la première partie du présent code est applicable à SNCF Réseau. » ;</p>	
<p>Section 1 : Définition et consistance</p>			
<p>Sous-section 1 : Réseau ferré national</p>			
<p>Art. L. 2111-1. – La consistance et les caractéristiques principales du</p>	<p>10° À l'article L. 2111-1, les mots : « Réseau ferré de France » sont</p>	<p>10° Au <del>début</del> du <del>second alinéa</del> de l'article L. 2111-1, les mots : « Réseau</p>	<p>10° L'article L. 2111-1 est ainsi <u>modifié</u> :</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
réseau ferré national sont fixées par voie réglementaire dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L.1511-7 et L. 1512-1.	remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;	<del>ferré de France</del> sont remplacés par les mots : « Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;	<u>a (nouveau) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u>
Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure.	11° À l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;	11° Au premier alinéa de l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;	<u>« SNCF Réseau est le propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national. » ;</u>
Art. L. 2111-2. – L'Etat et l'établissement public Réseau ferré de France mentionné à l'article L. 2111-9 informent les régions de tout projet de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national, de tout projet de réalisation d'une nouvelle infrastructure ou d'adaptation de l'infrastructure existante ainsi que de tout changement dans les conditions d'exploitation du réseau ferré national dans leur ressort territorial. .....	11° À l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;	11° Au premier alinéa de l'article L. 2111-2, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire du réseau ferré national » ;	<u>b (nouveau) Le début du second alinéa est ainsi rédigé : « Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, les titulaires des concessions de travaux, contrats de partenariats ou délégations de service public mentionnés aux articles... (le reste sans changement) » ;</u>
Art. L. 2111-11. – Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, Réseau ferré de France peut recourir,	12° Aux articles L. 2111-11, L. 2111-13, L. 2111-17,	12° Aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2111-11 et aux articles L. 2111-12, <del>deux</del> fois,	11° <b>Sans modification</b>
			12° Aux premier, <u>deuxième</u> et dernier alinéas de l'article L. 2111-11, <u>aux premier et deuxième alinéas</u>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.</p>	<p>L. 2111-19, L. 2111-21, L. 2111-22, L. 2111-23 et L. 2111-24, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».</p>	<p>L. 2111-13, L. 2111-14, L. 2111-17, L. 2111-18, L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23 et L. 2111-24, <del>deux fois</del>, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».</p>	<p><u>de l'article L. 2111-12, aux articles L. 2111-13 et L. 2111-14, à la première phrase de l'article L. 2111-17, au premier alinéa de l'article L. 2111-18, aux articles L. 2111-19, L. 2111-20, L. 2111-22, L. 2111-23 et aux premier et dernier alinéas de l'article L. 2111-24, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau ».</u></p>
<p>Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion opérationnelle des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée 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. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.</p>			
<p>Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire, afin notamment de préciser les conditions qui garantissent la cohérence des missions mentionnées au deuxième alinéa avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.</p>			
<p>Art. L. 2111-12. – L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article L. 2111-11 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention.</p>			
<p>Les rapports entre l'Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges.</p> <p>.....</p>			
<p>Art. L. 2111-13. – Réseau ferré de France peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire à ses missions.</p>			
<p>Art. L. 2111-14. – Réseau ferré de France a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.</p>			
<p>Art. L. 2111-17. – Réseau ferré de France est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.</p>			
<p>Art. L. 2111-18. – La gestion des filiales créées par Réseau ferré de France est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.</p>			
<p>Art. L. 2111-19. – Les règles de gestion financière et comptable applicables à Réseau ferré de France sont fixées par voie réglementaire.</p>			
<p>Art. L. 2111-21. – Les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.</p>			
<p>Art. L. 2111-22. – Les règles de gestion domaniale applicables à Réseau ferré de France, notamment les modalités des déclassements mentionnés à l'article L. 2111-21, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Art. L. 2111-23. – Réseau ferré de France est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par voie réglementaire.</p>			
<p>Art. L. 2111-24. – Les ressources de Réseau ferré de France sont constituées par :</p>			
<p>Réseau ferré de France peut, dès sa création, procéder à une offre au public de titres financiers et émettre tout titre représentatif d'un droit de créance.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire, afin notamment de préciser les conditions qui garantissent la cohérence des missions mentionnées au deuxième alinéa avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.</p>			
<p><b>Code général de la propriété des personnes publiques</b></p>		<p><b>Article 2 bis A (nouveau)</b></p>	<p><b>Article 2 bis A</b></p>
<p>Troisième partie : Cession</p>		<p>Le titre unique du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Livre I<sup>er</sup> : Biens relevant du domaine public</p>		<p>« Chapitre IV</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Titre unique : Inaliénabilité et imprescriptibilité</p>		<p>« Transfert de propriété du domaine public ferroviaire</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« Art. L. 3114-1. – Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'installations de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports peuvent être opérés au profit d'une région, à la demande de l'assemblée délibérante de celle-ci.</p>	<p>« Art. L. 3114-1. – Des transferts de propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'infrastructures de service appartenant à l'État ou à l'un des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports peuvent être opérés au profit d'une région, à la demande de l'assemblée délibérante de celle-ci.</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>« <del>Peuvent être transférées</del>, sous réserve des besoins de la défense du pays, les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes et qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national.</p> <p>« Art. L. 3114-2. – Ces transferts ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.</p> <p>« La région bénéficiaire du transfert est substituée à l'État ou aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports dans l'ensemble des droits et obligations liés aux biens qui lui sont transférés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date du transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.</p> <p>« Art. L. 3114-3. – Les modalités d'application du présent chapitre sont précisées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>« <u>Ces transferts concernent uniquement</u>, sous réserve des besoins de la défense du pays, les lignes que la région utilise ou envisage d'utiliser pour organiser des services de transport de personnes et qui sont séparées physiquement du reste du réseau ferré national.</p> <p>« Art. L. 3114-2. – <b>Sans modification</b></p> <p>« Art. L. 3114-3. – <b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
Deuxieme partie : Transport ferroviaire ou guide		<b>Article 2 bis B (nouveau)</b>	<b>Article 2 bis B</b>
Livre I <sup>er</sup> : Systeme de transport ferroviaire ou guide			<b>Sans modification</b>
Titre I <sup>er</sup> : Infrastructures		I. – Après la section 1 du chapitre II du titre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est insérée une section 1 bis ainsi rédigée :	
Chapitre II : Infrastructures n'appartenant pas à l'Etat et à ses établissements publics			
Section 1 : Réseaux départementaux		« Section 1 bis « Lignes d'intérêt régional « Art. L. 2112-1-1. – Sans préjudice des dispositions du chapitre I <sup>er</sup> du présent titre, les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional. « Pour l'application du présent article, l'intérêt régional se comprend étendu aux départements limitrophes, sous réserve de l'accord des conseils régionaux concernés. « Le présent article n'est applicable ni à la région d'Île-de-France, ni à la collectivité territoriale de Corse. »	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Titre II : Exploitation</p> <p>Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé</p> <p>Section 2 : Services assurés sur les autres infrastructures</p> <p>Art. L. 2121-10. – A l'intérieur du périmètre de transports urbains mentionné aux articles L. 1231-4, L. 1231-5 et L. 1231-7, les dessertes locales des transports ferroviaires ou guidés établis par le département sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.</p> <p>Les dispositions du précédent alinéa ne s'appliquent pas à la région Ile-de-France.</p>		<p>II. – Au premier alinéa de l'article L. 2121-10 du même code, après le mot : « département », sont insérés les mots : « ou la région ».</p>	
<p>Section 3 : Services librement organisés</p>		<p><b>Article 2 bis (nouveau)</b></p> <p><del>La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2121-12 du code des transports est ainsi rédigée :</del></p>	<p><b>Article 2 bis</b></p> <p>Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi <u>modifié</u> :</p> <p><u>1° (nouveau) L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :</u></p> <p>a) <u>La seconde phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :</u></p>
<p>Art. L. 2121-12. – 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</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres de l'Union européenne différents. L'autorité administrative compétente peut limiter ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.</p> <p>Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p> <p>Titre III : Autorité de régulation des activités ferroviaires</p> <p>Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau</p> <p>Art. L. 2133-1. –</p> <p>Lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'assure, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente</p>		<p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie l'objet principal du service. »</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><u>b) Au deuxième alinéa, le mot : « également » est supprimé :</u></p> <p><u>2° (nouveau) L'article L. 2133-1 est ainsi modifié :</u></p> <p><u>a) Après les mots : « principal du service », la fin de la première phrase est supprimée :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article L. 2121-12. Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat, afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article L. 2121-12.</p>	<p><b>Article 3</b></p> <p>Le titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p><b>Article 2 ter (nouveau)</b></p> <p>Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.</p> <p><b>Article 3</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><u>b) À la seconde phrase, les mots : « au même article » sont remplacés par les mots : « à l'article ».</u></p> <p><b>Article 2 ter</b></p> <p>Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. <u>Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État.</u></p> <p><b>Article 3</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Titre II :Exploitation</p> <p>Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau</p> <p>Section 1 : Dispositions communes</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2122-2. – Réseau ferré de France et les titulaires de délégation de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 répartissent, chacun en ce qui le concerne, les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.</p> <p>Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure</p>	<p>1° À l'article 2122-2, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</p>	<p>1° Le chapitre II est ainsi modifié :</p> <p>a) Au début de l'article L. 2122-2, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</p>	<p>1° Alinéa <b>sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2122-4. – 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. Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés, en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires et, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure</p>	<p>2° À l'article L. 2122-4, les mots : « des entreprises ferroviaires » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;</p>	<p>b) À la fin de la première phrase et à la dernière phrase de l'article L. 2122-4, les mots : « des entreprises ferroviaires » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;</p>	<p>b) <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
ferroviaire.	<p>3° Après l'article L. 2122-4, il est inséré un article L. 2122-4-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2122-4-1. – Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire de l'infrastructure responsables de l'accès à l'infrastructure tel que mentionné au 1° de l'article L. 2111-9, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par les services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure. » ;</p>	<p>c) Après l'article L. 2122-4, sont insérés des articles L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 2122-4-1. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.</p>	<p>c) <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2122-4-1. – L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.</p>
		<p>« Art. L. 2122-4-2 (nouveau). – Tout gestionnaire d'infrastructure prend <del>les</del> mesures nécessaires</p>	<p>« Art. L. 2122-4-2. – Tout gestionnaire d'infrastructure prend <u>des</u> mesures <u>d'organisation</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Section 3 : Règles applicables aux entreprises ferroviaires</p>	<p>Art. L. 2122-9. – Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris pour l'accès par le réseau aux infrastructures de services, ainsi que, lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité d'accès dans des conditions économiques raisonnables, aux services que ces infrastructures permettent de leur fournir.</p>	<p><del>au</del> respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'État définit ces mesures. » ;</p>	<p><u>interne pour assurer le</u> respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-1. Un décret en Conseil d'État définit ces mesures. » ;</p>
<p>Art. L. 2122-13. – 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.</p>	<p>4° Le chapitre III est modifié ainsi qu'il suit :</p> <p>a) L'intitulé est remplacé par l'intitulé :</p>	<p>d) (nouveau) L'article L. 2122-9 est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>d) <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Chapitre III : Gestion</p>	<p>a) L'intitulé est remplacé par l'intitulé :</p>	<p>« Les demandes d'accès aux infrastructures de services et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;</p> <p>e) (nouveau) L'article L. 2122-13 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2122-13. – Les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de services ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles. » ;</p>	<p>« Les demandes d'accès aux infrastructures de service et aux prestations qui y sont offertes sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;</p> <p>e) <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2122-13. – Les redevances pour les prestations offertes sur les infrastructures de service ne peuvent être supérieures au coût de la prestation, majoré d'un bénéfice raisonnable. Ces redevances incitent les gestionnaires d'infrastructure à utiliser de manière optimale leurs ressources et les technologies disponibles. » ;</p>
	<p>2° Le chapitre III est ainsi modifié :</p> <p>a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des</p>	<p>2° Le chapitre III est ainsi modifié :</p> <p>a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des</p>	<p>2° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Gestion des</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
opérationnelle de l'infrastructure	« Gestion des gares » ;	gares de voyageurs et des autres infrastructures de services » ;	gares de voyageurs et des autres infrastructures de service » ;
Section 1 : Gestion des gares	b) La subdivision du chapitre en sections est supprimée ;	b) L'intitulé de la section 1 est supprimé et la section 2 est abrogée ;	b) <b>Sans modification</b>
<p>Art. L. 2123-1. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par la Société nationale des chemins de fer français, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.</p>	<p>c) À l'article L. 2123-1, les mots : « À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 » sont supprimés et les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>	<p>c) La première phrase de l'article L. 2123-1 est ainsi rédigée : « La gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de services, lorsqu'elle est effectuée par SNCF Mobilités, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport. » ;</p>	<p>c) <b>Alinéa sans modification</b>  « La gestion des gares de voyageurs et des autres infrastructures de service, lorsqu'elle est effectuée par SNCF Mobilités, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport. » ;</p>
		<p>c bis) (nouveau) Après l'article L. 2123-2, il est inséré un article L. 2123-2-1 ainsi rédigé :</p>	<p>c bis) <b>Sans modification</b></p>
		<p>« Art. L. 2123-2-1. – L'autorité organisatrice régionale des transports ferroviaires est consultée sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Mobilités. » ;</p>	
<p>Art. L. 2123-3. – Un décret en Conseil d'Etat précise pour les gares et toutes autres infrastructures de services la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et les principes de tarification applicables à ces prestations.</p>		<p>c ter) (nouveau) L'article L. 2123-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>c ter) <b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« <del>Le décret précise, en</del></p>	<p>« <u>Il détermine</u> les</p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>d) Les articles L. 2123-4 à L. 2123-11 sont abrogés.</p>	<p><del>outre</del>, les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il <del>précise</del> également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau <del>pour les autres gares</del>, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices. » ;</p> <p>d) Il est ajouté un article L. 2123-4 ainsi rétabli :</p> <p>« Art. L. 2123-4. – I. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte <del>notamment</del> de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et</p>	<p>conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il <u>définit</u> également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les <u>autres</u> gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices. » ;</p> <p>d) <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2123-4. – I. – Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
Titre III : Autorité de régulation des activités ferroviaires	Le titre III du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :	I. – Le titre III du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :	I. – Alinéa sans modification
Chapitre I <sup>er</sup> : Objet et missions	1° L'article L. 2131-1 est remplacé par les dispositions suivantes :	1° L'article L. 2131-1 est ainsi rédigé :	1° Alinéa sans modification
Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, 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.	« Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. » ;	« Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale, qui concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses	« Art. L. 2131-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale. Elle concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 2131-2. – L'Autorité 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 l'autorité et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.</p>	<p>—</p> <p>2° L'article L. 2131-2 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 2131-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. <del>Il est rendu public.</del> » ;</p>	<p>—</p> <p>missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. » ;</p> <p>2° L'article L. 2131-2 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2131-2. – <b>Sans modification</b></p>	<p>—</p> <p>missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. » ;</p> <p>2° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2131-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. » ;</p>
<p>Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques</p>	<p>3° L'article L. 2131-4 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure notamment que le document de référence du réseau ne contient pas de dispositions discriminatoires et n'octroie</p>	<p>3° L'article L. 2131-4 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure <del>notamment</del> que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 ne contient pas de</p>	<p>3° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2131-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que l'accès au réseau et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 ne contient pas de dispositions</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques. A ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à la bonne application des articles L. 2123-5 à L. 2123-10.</p>	<p>pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.</p>	<p>dispositions discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.</p>	<p>discriminatoires et n'octroie pas aux gestionnaires d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaires.</p>
<p>Chapitre II : Organisation administrative et financière</p>	<p>« Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et contraintes du système de transport ferroviaire national notamment l'objectif d'équilibre économique et financier du gestionnaire du réseau ferré national tel qu'exposé à l'article L. 2111-10. » ;</p>	<p>« Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10. » ;</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2132-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou</p>	<p>4° La première phrase de l'article L. 2132-1 est remplacée par la phrase suivante : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est composée de cinq membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment</p>	<p>4° L'article L. 2132-1 est ainsi modifié : a) La première phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées : « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires comprend un collège et une commission des sanctions chargée de prononcer les sanctions</p>	<p><b>4° Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.</p>	<p>dans le domaine des industries de réseau. » ;</p>	<p>prévues aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. Le collège est composé de sept membres nommés par décret en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine ferroviaire, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. » ;</p>	
<p>Art. L. 2132-2. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédure ainsi que ses méthodes de travail.</p>		<p>b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« À l'exception des décisions relatives aux sanctions, les attributions confiées à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont exercées par le collège. » ;</p> <p>4° bis (nouveau) L'article L. 2132-2 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le collège de » ;</p> <p>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 adopte et publie un règlement intérieur précisant ses règles générales de fonctionnement et les règles de procédure applicables à la procédure de sanction prévue aux articles L. 2135-7 et L. 2135-8. » ;</p>	<p>4° bis <b>Sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2132-3. – Les propositions, avis et décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sont</p>			<p><u>4° ter (nouveau)</u> L'article L. 2132-3 est</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>motivés.</p> <p>Section 1 : Président</p> <p>Art. L. 2132-4. – Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et les six autres membres sont nommés par décret.</p> <p>.....</p> <p>Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans.</p> <p>À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.</p> <p>Art. L. 2132-5. – Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif 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.</p>	<p>5° L'article L. 2132-4 est ainsi modifié :</p> <p>a) Les premier et quatrième alinéas sont supprimés ;</p> <p>b) Au cinquième alinéa, le mot : « tiers » est remplacé par le mot : « moitié » et le mot : « deux » par le mot : « trois » ;</p> <p>6° À l'article L. 2132-5 et au premier alinéa de l'article L. 2132-8, les mots : « dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « dans le secteur ferroviaire » ;</p>	<p>5° Alinéa sans modification</p> <p>a) Les premier et avant-dernier alinéas sont supprimés ;</p> <p>b) <del>Au dernier alinéa, le mot : « tiers » est remplacé par le mot : « moitié » et le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;</del></p> <p>6° L'article L. 2132-5 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2132-5. – Le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et ses deux vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps. Leurs fonctions sont incompatibles avec toute activité professionnelle, avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et avec toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;</p>	<p><u>complété par les mots : « et rendus publics, sous réserve des secrets protégés par la loi. » ;</u></p> <p>5° Alinéa sans modification</p> <p>a) Sans modification</p> <p>b) Supprimé</p> <p>6° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Section 2 : Collège</p> <p>Art. L. 2132-7. – 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>7° Les deux premiers alinéas de l'article L. 2132-7 sont remplacés par les dispositions suivantes :</p> <p>« Deux des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat.</p> <p>« Le collège comprend au moins un membre nommé en raison de ses compétences économiques, un membre nommé en raison de ses compétences juridiques et un membre nommé en raison de ses compétences techniques dans le domaine ferroviaire ou pour son expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. La composition du collège assure une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes. » ;</p>	<p>7° Les deux premiers alinéas de l'article L. 2132-7 sont ainsi rédigés :</p> <p>« Les deux vice-présidents sont désignés, respectivement, par le Président de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>8° Alinéa sans modification</b></p> <p>a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Les fonctions des</p>	<p>7° <b>Sans modification</b></p> <p><b>8° Sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2132-8. – Les</p>	<p>8° L'article L. 2132-8 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, les mots : « Les fonctions des autres membres du collège » sont remplacés par les mots : « Les membres du collège exercent leurs fonctions à plein temps. Ces fonctions » ;</p>	<p><b>8° Alinéa sans modification</b></p> <p>a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Les fonctions des</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>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.</p>		<p>membres du collège autres que celles de président ou de vice-président sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans le secteur ferroviaire. » ;</p>	
<p>Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de l'autorité.</p>			
<p>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 interdiction s'applique également lorsque, 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.</p>	<p>b) Au troisième alinéa, les mots : « a ou » sont supprimés ;</p>	<p>b) <b>Sans modification</b></p>	
<p>Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :</p>			
<p>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 ;</p>			
<p>2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de l'autorité ;</p> <p>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.</p>	<p>c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Au terme de leur mandat, les membres du collège n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans, sous peine des sanctions prévues à l'article 432-13 du code pénal. » ;</p> <p>9° Après l'article L. 2132-8, il est inséré un article L. 2132-8-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2132-8-1. – Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'Autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être simultanément commissaire du Gouvernement auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des</p>	<p>c) <b>Sans modification</b></p> <p>9° La section 2 du chapitre II est complétée par un article L. 2132-8-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2132-8-1. – Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être <del>simultanément</del> commissaire du Gouvernement auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire <del>ou</del> d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des délibérations du collège. Les</p>	<p>9° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2132-8-1. – Un commissaire du Gouvernement auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires fait connaître les analyses du Gouvernement, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, avant chaque décision, avis ou recommandation de l'autorité, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux articles L. 2134-2, L. 2135-7 et L. 2135-8. Il ne peut être commissaire du Gouvernement ni auprès d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ni auprès d'une entreprise ferroviaire. Il se retire lors des délibérations du</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>délibérations du collège. Les conditions de sa désignation sont fixées par voie réglementaire. » ;</p>	<p>conditions de sa désignation sont fixées par voie réglementaire. » ;</p> <p>9° bis (nouveau) Après la même section 2, est insérée une section 2 bis ainsi rédigée :</p> <p>« Section 2 bis</p> <p>« Commission des sanctions</p> <p>« Art. L. 2132-8-2. – La commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 comprend trois membres :</p> <p>« 1° Un membre du Conseil d'État, désigné par le vice-président du Conseil d'État ;</p> <p>« 2° Un conseiller à la Cour de cassation, désigné par le premier président de la Cour de cassation ;</p> <p>« 3° Un magistrat de la Cour des comptes, désigné par le premier président de la Cour des comptes.</p> <p>« Le président de la commission des sanctions est nommé par décret parmi les membres de la commission.</p> <p>« Les fonctions de membre de la commission des sanctions ne sont pas rémunérées. Elles sont incompatibles avec celles de membre du collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</p> <p>« La durée du mandat des membres de la commission des sanctions est de six ans non renouvelable. Elle est décomptée à partir de</p>	<p>collège. Les conditions de sa désignation sont fixées par voie réglementaire. » ;</p> <p>9° bis <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Section 3 : Délibérations</p> <p>Art. L. 2132-9. – Le collègue ne peut délibérer que si quatre 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.</p>	<p>10° À l'article L. 2132-9, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois » ;</p>	<p>la date de la première réunion de la commission. À l'expiration de la durée de six ans, les membres restent en fonction jusqu'à la première réunion de la commission des sanctions dans sa nouvelle composition.</p> <p>« En cas de vacance d'un siège d'un membre de la commission des sanctions, 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 mentionnée à la première phrase de l'avant-dernier alinéa. » ;</p> <p>10° À la première phrase de l'article L. 2132-9, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « trois » ;</p>	<p>10° <b>Supprimé</b></p>
<p>Section 4 : Services</p> <p>Art. L. 2132-10. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'Autorité de son président.</p> <p>L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut employer des magistrats et des</p>	<p>11° L'article L. 2132-10 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, les mots : « sous l'Autorité » sont remplacés par les mots : « sous l'autorité » ;</p>	<p>11° <b>Sans modification</b></p>	<p>11° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>a) <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.	b) Au troisième alinéa, <del>les mots : « le montant des vacations versées aux » sont remplacés par le mot : « des » ;</del>		b) Au troisième alinéa, <u>après le mot : « président », insérer les mots : « et des vice-présidents » ;</u>
Section 5 : Gestion financière			
Art. L. 2132-13. – Il est institué, à compter du 1er janvier 2009, un droit fixe dû par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire au sens de l'article L. 2122-1. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.	12° Au 1° de l'article L. 2132-13, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;	12° Au 1° de l'article L. 2132-13, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, » ;	12° <b>Sans modification</b>
Ce droit comprend, selon le cas :			
1° Une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite de cinq millièmes de ce montant ;			
Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau			
Art. L. 2133-4. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation	13° À l'article L. 2133-4 sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :	13° L'article L. 2133-4 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :	13° <b>Alinéa sans modification</b>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, 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.</p>	<p>« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de services ou d'entreprise ferroviaire tout ou partie des informations comptables dont la liste est fixée par voie réglementaire.</p>	<p>« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de services ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires.</p>	<p>« Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, de gestion d'infrastructures de service ou d'entreprise ferroviaire, toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires.</p>
	<p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires informe les services de l'État compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'État constatées dans l'exercice de ses attributions. » ;</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>14° Le premier alinéa de l'article L. 2133-5 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>14° L'article L. 2133-5 est ainsi modifié :</p>	<p>14° <b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>a) Le premier alinéa est remplacé par quatre</p>	<p>a) <b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2133-5. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires 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 l'article L. 2111-25.</p>	<p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé 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 l'article L. 2111-25, au regard de la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, ainsi qu'au regard des règles et principes inscrits dans le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10. » ;</p>	<p>alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national, <del>y compris sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux infrastructures de services mentionnées à l'article L. 2122-9,</del> au regard :</p> <p>« 1° (nouveau) Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;</p> <p>« 2° (nouveau) De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;</p> <p>« 3° (nouveau) Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'État et SNCF Réseau. » ;</p>	<p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard :</p> <p>« 1° <b>Sans modification</b></p> <p>« 2° <b>Sans modification</b></p> <p>« 3° <b>Sans modification</b></p>
<p>Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles l'Autorité de régulation des activités ferroviaires s'est déjà</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.</p>	<p>15° Après l'article L. 2133-5, il est inséré un article L. 2133-5-1 ainsi rédigé :</p>	<p>b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>b) <b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2133-5-1. – Préalablement à l'examen du budget de SNCF Réseau par le conseil d'administration de celui-ci, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur ce projet. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.</p>	<p>15° <b>Alinéa sans modification</b></p>	<p>15° <b>Sans modification</b></p>
	<p>« Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées. » ;</p>	<p>« Art. L. 2133-5-1. – <b>Alinéa sans modification</b></p>	
	<p>16° <del>Après l'article L. 2133-8, il est inséré un</del></p>	<p>« Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle en analyse les causes et peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées. » ;</p>	
		<p>16° <b>Supprimé</b></p>	<p>16° <b>Supprimé</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 2133-9. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis sur la nomination et la cessation anticipée des fonctions de directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations de la Société nationale des chemins de fer, conformément à l'article L. 2123-6.</p>	<p>—</p> <p><del>article L. 2133-8-1 ainsi rédigé :</del></p> <p><del>« Art. L. 2133-8-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau pour chaque projet d'investissement sur le réseau ferré national dont la valeur excède un seuil fixé par décret, au regard notamment des dispositions du contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes ainsi apprécié avec celui des dépenses d'investissement projetées. » ;</del></p> <p>17° L'article L. 2133-9 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 2133-9. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut s'opposer à la nomination, à la reconduction ou à la cessation anticipée des fonctions du président du conseil d'administration de SNCF Réseau dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16. » ;</p>	<p>—</p> <p>17° L'article L. 2133-9 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2133-9. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut s'opposer à la nomination, au renouvellement ou à la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16. » ;</p> <p>17° bis (nouveau) Le chapitre III est complété par des articles L. 2133-10 et L. 2133-11 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 2133-10. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions définies</p>	<p>—</p> <p>17° <b>Sans modification</b></p> <p>17° bis <b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Chapitre IV : Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires</p>		<p>au 1° de l'article L. 2111-9.</p>	
<p>Art. L. 2134-2. – Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, et en particulier :</p>		<p>« Art. L. 2133-11 (nouveau). – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités informent l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées. » ;</p>	
<p>1° Au contenu du document de référence du réseau ;</p>		<p>17° ter (nouveau) L'article L. 2134-2 est ainsi modifié :</p>	<p>17° ter <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>2° A la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;</p>		<p>a) À la fin du 3°, les mots : « ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire » sont supprimés ;</p>	<p>a) <b>Sans modification</b></p>
<p>3° Aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;</p>		<p>b) Le 4° est complété par les mots : « et aux redevances à acquitter pour l'utilisation du réseau en application du système de tarification ferroviaire » ;</p>	<p>b) <b>Sans modification</b></p>
<p>4° A l'exercice du droit d'accès au réseau ;</p>			
<p>5° A la surveillance</p>		<p>c) Le 6° est ainsi</p>	<p>c) <b>Alinéa sans</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>exercée en matière de sécurité ferroviaire ;</p> <p>6° A la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services, y compris les gares ;</p> <p>7° A l'exécution des accords-cadres mentionnés aux articles L. 2122-6 et L. 2122-7 ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;</p> <p>8° A la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.</p> <p>La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, 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 c'est nécessaire pour le règlement du différend, elle 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, sous réserve des secrets protégés par la loi.</p> <p>En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le</p>		<p>rédigé :</p> <p>« 6° À l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de services, ainsi qu'à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes sur ces infrastructures de services ; »</p> <p>d) La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « et prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence eu égard notamment aux 1° à 8° du présent article » ;</p>	<p><b>modification</b></p> <p>« 6° À l'exercice du droit d'accès aux infrastructures de service, ainsi qu'à la fourniture et à la tarification des prestations minimales, complémentaires ou connexes offertes sur ces infrastructures de service ; »</p> <p><b>d) Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>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.</p>	<p>18° L'article L. 2134-3 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, les mots : « deux mois » sont remplacés par les mots : « six semaines » et le mot : « pièces » est remplacé par le mot : « informations » ;</p>	<p>18° Alinéa sans modification</p> <p>a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires examine toutes les demandes formulées au titre de l'article L. 2134-2. Elle engage l'instruction de chaque demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Elle sollicite toutes informations utiles à l'instruction et procède aux consultations des parties concernées. Elle se prononce dans un délai maximal de six semaines à compter de la réception de l'ensemble des informations utiles à l'instruction de la demande. » ;</p>	<p>18° Sans modification</p>
<p>Art. L. 2134-3. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires se prononce dans un délai de deux mois maximum à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.</p>	<p>b) Au troisième alinéa,</p>	<p>b) À la seconde phrase</p>	
<p>Les décisions prises par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires au titre de l'article L. 2134-2 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.</p>			
<p>Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge,</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>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.</p>	<p>après les mots : « des conséquences » sont ajoutés les mots : « irréparables ou » ;</p>	<p>du troisième alinéa, après le mot : « conséquences », sont insérés les mots : « irréparables ou » ;</p>	
<p>Chapitre V : Sanctions administratives et pénales</p>			
<p>Section 1 : Contrôle administratif</p>			
<p>Art. L. 2135-1. – Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant du présent titre et des textes pris pour son application les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires habilités par le président de l'autorité et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie telles qu'elles résultent de l'article 43 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.</p>			
<p>Lorsque le président de l'autorité désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de l'autorité, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions. Le procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en</p>		<p>18° bis (nouveau) À la première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « un rapport d'expertise ou des experts extérieurs » sont remplacés par les mots : « un audit ou un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour réaliser des audits ou » ;</p>	<p>18° bis À la première phrase du second alinéa de l'article L. 2135-1, les mots : « un rapport d'expertise ou des experts extérieurs » sont remplacés par les mots : « un audit <u>comptable</u> ou un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour réaliser des audits <u>comptables</u> ou » ;</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>application de l'article L. 2135-4. Les manquements sont constatés par les agents de l'autorité habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.</p>	<p>Art. L. 2135-2. – Pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité 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.</p>	<p>18° ter A (nouveau) À la première phrase du deuxième alinéa <del>de l'article L. 2135-2</del>, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;</p>	<p>18° ter A <u>L'article L. 2135-2 est ainsi modifié :</u></p>
<p>Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des services de l'Etat et des autorités organisant des services de transport ferroviaire, de l'Etablissement 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.</p> <p>.....</p>	<p>Section 2 : Sanctions administratives</p>	<p>18° ter (nouveau) L'article L. 2135-7 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p>a) <u>Au premier alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;</u></p> <p>b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « et des entreprises ferroviaires » sont remplacés par les mots : « , des entreprises ferroviaires et de la SNCF » ;</p>
<p>Art. L. 2135-7. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative</p>		<p>« La commission des sanctions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut sanctionner les manquements qu'elle</p>	<p>18° ter <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>compétente, d'une organisation professionnelle, d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire 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 :</p>		<p>constate de la part d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF, dans les conditions suivantes : » ;</p>	
<p>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 l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, l'autorité 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.</p>		<p>b) Le premier alinéa du 1° est ainsi rédigé :</p>	
<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, l'autorité peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :</p>		<p>« 1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou de la SNCF aux obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, notamment en cas de méconnaissance d'une règle formulée par l'autorité en application de l'article L. 2131-7 ou d'une décision prise par elle en application des articles L. 2133-3 et L. 2133-4, le collège de l'autorité met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai que le collège détermine. Il peut rendre publique cette mise en demeure. » ;</p>	
		<p>c) Après le mot : « imparti, », la fin du deuxième alinéa du même 1° est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut décider l'ouverture d'une procédure de sanction. Il notifie alors les griefs à l'intéressé et en saisit la commission des sanctions ; »</p>	
		<p>d) Après le même alinéa, il est inséré un alinéa</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;</p>		<p>ainsi rédigé :</p> <p>« 1° bis La commission des sanctions de l'autorité peut, en fonction de la gravité du manquement, prononcer à l'encontre de l'intéressé : » ;</p>	
<p>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. A 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 articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par l'autorité 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.</p>		<p>e) À la dernière phrase du b du 1°, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;</p>	
<p>Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Agence de financement des</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>infrastructures de transport de France ;</p>		<p>f) Au 2°, les mots : « ou l'entreprise ferroviaire » sont remplacés par les mots : « , l'entreprise ferroviaire ou la SNCF » et, après le mot : « par », sont insérés les mots : « le collège de » ;</p>	
<p>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 l'autorité en application des articles L. 2134-1 à L. 2134-3 après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet ;</p>		<p>g) Le 3° est ainsi modifié :</p>	
<p>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 L. 2135-2 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, l'autorité met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.</p>		<p>– les mots : « soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit » sont remplacés par les mots : « d'un gestionnaire d'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire, de la SNCF ou » ;</p>	
<p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, l'autorité peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.</p>		<p>– après la seconde occurrence du mot : « article, », sont insérés les mots : « le collège de » ;</p>	
		<p>– les mots : « qu'elle » sont remplacés par les mots : « que le collège » ;</p>	
		<p>h) Après le mot : « erronés, », la fin du dernier alinéa est ainsi rédigée : « le collège de l'autorité peut saisir la commission des sanctions, qui se prononce dans les conditions prévues au 1° bis. » ;</p>	
		<p>18° quater (nouveau) L'article L. 2135-8 est ainsi</p>	<p>18° quater <b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2135-8. – L'instruction et la procédure devant l'autorité 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 l'autorité et a été invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.</p> <p>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 l'autorité 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.</p> <p>Dans les cas où la communication ou la consultation de 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.</p>		<p>modifié :</p> <p>a) La première phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :</p> <p>« La procédure devant la commission des sanctions est contradictoire. » ;</p> <p>b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « l'autorité » sont remplacés par les mots : « la commission des sanctions » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.</p>	<p>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.</p>	<p>c) Au début de la première phrase du quatrième alinéa, les mots : « Le collège » sont remplacés par les mots : « La commission des sanctions » ;</p>	
<p>Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au Journal officiel. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.</p>		<p>c bis) Le début du cinquième alinéa est ainsi rédigé : « La commission des sanctions délibère sur les affaires dont elle est saisie hors... (le reste sans changement). » ;</p>	
<p>L'autorité 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.</p>		<p>d) La deuxième phrase de l'avant-dernier alinéa est complétée par les mots : « par les personnes sanctionnées, ou par le président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires après accord du collège de l'autorité » ;</p>	
	<p>19° <del>Après l'article L. 2135 8, il est inséré un article L. 2135 8 1 ainsi rédigé :</del></p>	<p>19° <b>Supprimé</b></p>	<p>19° <b>Supprimé</b></p>
	<p><del>« Art. L. 2135 8 1. — L'engagement des poursuites et l'instruction préalable au prononcé des sanctions sont assurés par un rapporteur nommé par le ministre chargé des transports, après avis du collège, pour une durée de</del></p>		

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale

Texte de la commission

~~quatre ans renouvelable une fois. Dans l'exercice de ses fonctions, ce rapporteur ne reçoit d'instruction d'aucune autorité.~~

~~« Le rapporteur peut se saisir de tout fait susceptible de justifier l'ouverture d'une procédure de sanction.~~

~~« Il décide si les faits dont il a connaissance justifient l'engagement d'une telle procédure.~~

~~« S'il estime que les faits le justifient, il notifie les griefs aux personnes mises en cause, qui peuvent consulter le dossier et présenter leurs observations dans un délai d'un mois suivant la notification, qui peut être réduit jusqu'à sept jours en cas d'urgence. Il adresse une copie de la notification au collègue.~~

~~« Le rapporteur dirige l'instruction et peut procéder à toutes les auditions et consultations qu'il estime nécessaires.~~

~~« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires met à sa disposition, dans les conditions prévues par une convention, tous les moyens nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions. Par dérogation aux articles L. 2132-6 et L. 2132-10, les agents mis à sa disposition sont placés sous son autorité pour les besoins de chacune de ses missions.~~

~~« Au terme de l'instruction, le rapporteur communique son rapport, accompagné des documents sur lesquels il se fonde, à la~~

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p><del>personne mise en cause et au collège.</del></p> <p><del>« Il expose devant le collège, lors d'une séance à laquelle est convoquée la personne mise en cause, son opinion sur les faits dont il a connaissance et les griefs notifiés. Le cas échéant, il propose à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires d'adopter l'une des sanctions prévues à l'article L. 2135-8. Au cours de cette séance, la personne mise en cause, qui peut se faire assister par toute personne de son choix, est entendue par l'Autorité, qui peut également entendre, en sa présence, toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.</del></p> <p><del>« Le rapporteur n'assiste pas au délibéré.</del></p> <p><del>« La décision de l'Autorité prise au terme de cette procédure est motivée et notifiée aux personnes qu'elle vise. Sous réserve des secrets protégés par la loi, elle est également publiée au Journal officiel de la République française.</del></p> <p><del>« Le règlement intérieur de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires précise les modalités d'application du présent article. »</del></p>	<p>II (nouveau). – Les procédures de sanction devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en cours à la date de la première réunion de la commission des sanctions mentionnée à l'article L. 2132-1 du code des transports sont</p>	<p>II. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé	Le chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :	poursuivies de plein droit par celle-ci.	
Chapitre I <sup>er</sup> : Société nationale des chemins de fer français	1° L'intitulé du chapitre est remplacé par l'intitulé : « SNCF Mobilités » ;	<b>Article 5</b> <b>Alinéa sans modification</b>	<b>Article 5</b> <b>Alinéa sans modification</b>
Section 1 : Objet et missions	2° L'article L. 2141-1 est ainsi modifié :	2° <b>Alinéa sans modification</b>	2° <b>Sans modification</b>
Art. L. 2141-1. – L'établissement public industriel et commercial dénommé " Société nationale des chemins de fer français " a pour objet : .....	a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :  « L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet : » ;	a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :  <b>Alinéa sans modification</b>	
4° D'assurer, selon les principes du service public, les missions de gestion de l'infrastructure prévues par les articles L. 2111-9 et L. 2123-4.	b) Le 4° est abrogé ;	b) <b>Sans modification ;</b>	
Art. L. 2141-3. – Dans les conditions fixées par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, un contrat de plan passé entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français détermine les objectifs assignés à	3° L'article L. 2141-3 est remplacé par les dispositions suivantes :  « Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans réactualisé tous les trois ans pour une nouvelle durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe en	3° L'article L. 2141-3 est ainsi rédigé :  « Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une <del>nouvelle</del> durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de	3° <b>Alinéa sans modification</b>  « Art. L. 2141-3. – SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service,

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.	terme de qualité de service et de trajectoire financière. » ;	qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population, <del>en cohérence avec le contrat mentionné à l'article L. 2102-3.</del>	de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transports de la population <u>et des acteurs économiques.</u>
Section 2 : Organisation administrative	4° Les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 sont remplacés par les dispositions suivantes :	4° Les articles L. 2141-6 à L. 2141-8 sont ainsi rédigés :	<b>Alinéa sans modification</b>
Art. L. 2141-6. – Le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français est composé :	« Art. L. 2141-6. – SNCF Mobilités est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comprend :	« Art. L. 2141-6. – <b>Alinéa sans modification</b>	<b>4° Sans modification</b>
1° De représentants de l'Etat ;	« 1° Des représentants de l'État ainsi que des personnalités choisies par lui, soit en raison de leur compétence technique ou financière, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;	« 1° Des représentants de l'État, ainsi que des personnalités choisies par lui soit en raison de leurs compétences juridiques, techniques ou financières, soit en raison de leur connaissance des aspects territoriaux des activités en cause, soit en raison de leur connaissance des activités publiques et privées concernées par l'activité de l'établissement, nommés par décret ;	
2° De membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant	« 2° Des personnalités choisies par la SNCF pour la représenter, nommées par	« 2° <b>Sans modification</b>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>des usagers et nommés par décret ;</p> <p>3° De membres élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200, dont un représentant des cadres.</p>	<p>décret sur proposition du conseil de surveillance de celle-ci, ainsi que le président de son directoire ;</p> <p>« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée.</p> <p>« Le nombre de représentants de chacune des catégories est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.</p> <p>« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de ladite loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.</p>	<p>« 3° Des représentants des salariés, élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée.</p> <p>« Au moins un des membres désignés en application du 1° du présent article est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Pour l'application de l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 précitée, la référence aux 1° et 2° de l'article 5 de la même loi doit être lue comme une référence aux 1° et 2° du présent article.</p>	
<p>Art. L. 2141-7. – Les statuts de la Société nationale des chemins de fer français sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine le nombre et les modalités de</p>	<p><del>« Sous réserve des dispositions de l'article 22 de la loi du 26 juillet 1983 susmentionnée et de l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, les membres du conseil d'administration sont responsables dans les conditions applicables aux administrateurs des sociétés anonymes.</del></p> <p>« Art. L. 2141-7. – Les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des</p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p>« Art. L. 2141-7. – Les statuts de SNCF Mobilités sont fixés par un décret en Conseil d'Etat, qui détermine notamment les modalités de nomination ou d'élection des</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>nomination ou d'élection des membres de son conseil d'administration. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.</p>	<p>membres de son conseil d'administration.</p>	<p>membres de son conseil d'administration.</p>	
<p>Art. L. 2141-8. – Le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret.</p>	<p>« Art. L. 2141-8. – Le président du conseil d'administration de SNCF Mobilités dirige l'établissement. » ;</p>	<p>« Art. L. 2141-8. – <b>Sans modification</b></p>	
<p>Art. L. 2141-9. – Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit à la Société nationale des chemins de fer français et à ses filiales.</p>	<p>5° L'article L. 2141-9 est abrogé ;</p>	<p>5° <b>Sans modification</b></p>	<p>5° <b>Sans modification</b></p>
<p>Un décret en Conseil d'Etat fixe les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales.</p>			
<p>Section 3 : Gestion financière et comptable</p>		<p>5° bis (nouveau) L'article L. 2141-11 est ainsi modifié :</p>	<p>5° bis <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2141-11. – L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.</p>			
<p>L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>français, hors région d'Ile-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.</p>		<p>a) Le dernier alinéa est ainsi modifié :</p>	<p>a) <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs.</p>		<p>– après les mots : « de transport », sont insérés les mots : « un rapport indiquant notamment » ;</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>– après les mots : « par ligne », sont insérés les mots : « selon une décomposition par ligne définie <del>en accord avec l'ensemble des</del> autorités organisatrices de transports » ;</p>	<p>– après les mots : « par ligne », sont insérés les mots : « selon une décomposition par ligne définie <u>par chaque</u> autorité organisatrice de transports » ;</p>
		<p>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>b) <b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« Un décret <del>en Conseil d'Etat</del> fixe le contenu du rapport annuel. » ;</p>	<p>« Un décret fixe le contenu du rapport annuel. » ;</p>
	<p>6° À l'article L. 2141-12, après le mot : « créées » sont insérés les mots : « ou acquises » et après le mot : « groupe » sont insérés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;</p>	<p>6° Le premier alinéa de l'article L. 2141-12 est ainsi modifié :</p>	<p><b>6° Sans modification</b></p>
<p>Art. L. 2141-12. – La gestion des filiales créées par la Société nationale des chemins de fer français est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.</p>		<p>a) Après le mot : « créées », sont insérés les mots : « ou acquises » ;</p>	
<p>Ces filiales ne peuvent recevoir les concours financiers de l'Etat prévus par</p>		<p>b) Sont ajoutés les mots : « qu'il constitue avec elles » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>l'article L. 2141-19.</p> <p>Section 6 : Ressources de la Société nationale des chemins de fer français</p> <p>Art. L. 2141-2. – Le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français est approuvé par décret en Conseil d'Etat. Après avis de l'établissement public, le cahier des charges fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues par les articles L. 1000-1 à L. 1000-3, L. 1111-1, L. 1111-3, L. 1211-3 et L. 1212-2, les conditions d'exécution du service public et définit son équilibre d'exploitation.</p> <p>Art. L. 2141-4. – La Société nationale des chemins de fer français peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire à ses missions.</p> <p>Art. L. 2141-5. – La Société nationale des chemins de fer français a la capacité de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage.</p> <p>Art. L. 2141-10. – La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales.</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 2141-11. – L'activité de transport de</p>	<p>7° L'intitulé de la section 6 est remplacé par l'intitulé : « Ressources » ;</p> <p>8° Aux articles L. 2141-2, L. 2141-4, L. 2141-5, L. 2141-10, L. 2141-11, L. 2141-12, L. 2141-13 à L. 2141-16, L. 2141-18 et L. 2141-19, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>	<p>7° L'intitulé de la section 6 est ainsi rédigé : « Ressources » ;</p> <p>8° Aux articles L. 2141-2, L. 2141-4, L. 2141-5, L. 2141-10, L. 2141-11, <del>trois fois</del>, L. 2141-12, L. 2141-13 à L. 2141-16, L. 2141-18 et L. 2141-19, <del>deux fois</del>, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>	<p>7° Sans modification</p> <p>8° <u>À la première phrase de l'article L. 2141-2, aux articles L. 2141-4, L. 2141-5, au premier alinéa de l'article L. 2141-10, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 2141-11, au premier alinéa des articles L. 2141-12 et L. 2141-13, aux articles L. 2141-14, L. 2141-15, L. 2141-16 et L. 2141-18, à la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article L. 2141-19, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>personnes de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.</p>			
<p>L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français, hors région d'Ile-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.</p>			
<p>Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs.</p>			
<p>Art. L. 2141-12. – La gestion des filiales créées par la Société nationale des chemins de fer français est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe.</p>			
<p>Ces filiales ne peuvent recevoir les concours financiers de l'Etat prévus par l'article L. 2141-19.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2141-13. — Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, la Société nationale des chemins de fer français exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.</p> <p>.....</p>			
<p>Art. L. 2141-14. — Les biens immobiliers acquis par la Société nationale des chemins de fer français le sont au nom de l'Etat. Elle verse à l'Etat une indemnité égale à la valeur vénale des biens appartenant déjà à l'Etat et qui sont incorporés dans le domaine public qu'elle gère.</p>			
<p>Art. L. 2141-15. — Les biens immobiliers utilisés par la Société nationale des chemins de fer français pour la poursuite de ses missions peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p>			
<p>Art. L. 2141-16. — Les biens immobiliers détenus par la Société nationale des chemins de fer français qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par elle et à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>territoriale intéressée lui verse une indemnité égale à leur valeur vénale.</p>			
<p>Art. L. 2141-18. – La Société nationale des chemins de fer français est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat dans les conditions déterminées par voie réglementaire.</p>			
<p>Art. L. 2141-19. – La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4.</p>			
<p>Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par la Société nationale des chemins de fer français avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.</p>			
<p>Art. L. 2141-10. – La Société nationale des chemins de fer français est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales.</p>	<p>9° Aux articles L. 2141-10, L. 2141-13, L. 2141-14 et L. 2141-19, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;</p>	<p>8° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 2141-10 et à l'article L. 2141-18, le mot : « soumise » est remplacé par le mot : « soumis » ;</p> <p>9° Au début des deux derniers alinéas de l'article L. 2141-10, à la première phrase et au début de la seconde phrase du premier alinéa et au début des trois derniers alinéas de l'article</p>	<p>8° bis <b>Sans modification</b></p> <p>9° <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général.</p>		<p>L. 2141-13, à la seconde phrase de l'article L. 2141-14, deux fois, et au début de la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2141-19, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;</p>	
<p>Elle développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales.</p>			
<p>Art. L. 2141-13. – Sous réserve des dispositions législatives applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, la Société nationale des chemins de fer français exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert. Elle peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.</p>			
<p>Elle peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition.</p>			
<p>Elle assume toutes les obligations du propriétaire.</p>			
<p>Elle agit et défend en justice aux lieu et place de l'Etat.</p>			
<p>Art. L. 2141-14. – Les biens immobiliers acquis par la Société nationale des chemins de fer français le sont au nom de l'Etat. Elle verse à l'Etat une indemnité égale à la</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>valeur vénale des biens appartenant déjà à l'Etat et qui sont incorporés dans le domaine public qu'elle gère.</p>			
<p>Art. L. 2141-19. – La Société nationale des chemins de fer français reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Elle reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4.</p> <p>.....</p>			
<p>Section 4 : Gestion domaniale</p>			
<p>Art. L. 2141-15. – Les biens immobiliers utilisés par la Société nationale des chemins de fer français pour la poursuite de ses missions peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.</p>		<p>9° bis (nouveau) À l'article L. 2141-15, après le mot : « territoriales », sont insérés les mots : « ou à des groupements de collectivités territoriales » ;</p>	<p>9° bis <b>Sans modification</b></p>
		<p>9° ter (nouveau) Après le même article L. 2141-15, il est inséré un article L. 2141-15-1 ainsi rédigé :</p>	<p>9° ter <b>Sans modification</b></p>
		<p>« Art. L. 2141-15-1. – Les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2141-16. – Les biens immobiliers détenus par la Société nationale des chemins de fer français qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou, à défaut, après déclassement, être aliénés par elle et à son profit ; dans le premier cas, l'Etat ou la collectivité territoriale intéressée lui verse une indemnité égale à leur valeur vénale.</p>	<p>10° À l'article L. 2141-16, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « lui ».</p>	<p>SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. » ;</p> <p>10° L'article L. 2141-16 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le mot : « elle » est remplacé par le mot : « lui » ;</p> <p>b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Les déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Ils sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la collectivité territoriale intéressée. »</p> <p><b>Article 5 bis (nouveau)</b></p> <p>I. – L'article L. 2144-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>10° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>a) <b>Sans modification</b></p> <p>b) <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Les déclassements sont prononcés par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Ils sont soumis à l'autorisation préalable de l'État, après avis de la <u>région</u>. »</p> <p><b>Article 5 bis</b></p> <p>I. – <b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Chapitre IV : Dispositions communes</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2144-2. – 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.</p>		<p>« Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque <del>contrat</del> donnant lieu à des concours publics. »</p>	<p>« Les comptes sont établis de manière séparée pour chaque <u>convention</u> donnant lieu à des concours publics <u>pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.</u> »</p>
<p><b>Code général des collectivités territoriales</b></p>			
<p>Première partie : Dispositions générales Livre I<sup>er</sup> : Principes généraux de la décentralisation Titre unique : Libre administration des collectivités territoriales Chapitre I<sup>er</sup> : Principe de libre administration</p>			
<p>Art. L. 1111-9. – ...</p>			
<p>II. – La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives : .....</p>			
<p>7° A l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports ;</p>			
<p><b>Code des transports</b></p>			
<p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guide Livre I<sup>er</sup> : Système de</p>		<p>II (nouveau). – Le 7° du II de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , notamment à l'aménagement des gares d'intérêt régional ».</p>	<p><b>II. – Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>transport ferroviaire ou guidé Titre II : Exploitation Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics</p>	<p>Sous-section 2 : Services d'intérêt régional</p>	<p>III (nouveau). – La première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports est ainsi rédigée :</p>	<p>III. – Sans modification</p>
<p>Art. L. 2121-3. – La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :</p>	<p>1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;</p>	<p>« La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. »</p>	<p>IV. – Sans modification</p>
<p>2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.</p>	<p>..... La région exerce ses compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.</p>	<p>IV (nouveau). – Après l'article L. 2121-4 du même code, il est inséré un article L. 2121-4-1 ainsi rédigé :</p>	
<p>Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>		<p>« Art. L. 2121-4-1. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p><b>Code général des collectivités territoriales</b></p>		<p>poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être cédés à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette cession se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. »</p>	
<p>Deuxième partie : La commune Livre III : Finances communales Titre III : Recettes Chapitre III : Taxes, redevances ou versements non prévus par le code général des impôts Section 8 : Versement destiné aux transports</p>			<p><b>Article 5 ter (nouveau)</b></p>
<p>Art. L. 2333-66. – Le versement est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public.</p>			<p><u>Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :</u></p>
<p>Art. L. 2333-67. – Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public dans la</p>			<p><u>1° À la fin de l'article L. 2333-66, les mots : « ou de l'organe compétent de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'organe compétent de l'établissement public de coopération intercommunale, ou du conseil régional » ;</u></p>
			<p><u>2° L'article L. 2333-67 est ainsi modifié :</u></p>
			<p><u>a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – »</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>limite de :</p> <p>-0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;</p> <p>-0,85 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre. Si les travaux correspondants n'ont pas commencé dans un délai maximal de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 0,55 % au plus ;</p> <p>-1 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;</p> <p>-1,75 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>majoration du taux du versement de transport, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Toutefois, ce délai court à compter du 1er janvier 2004 pour les collectivités locales dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1 % ont été prises antérieurement à cette date.</p>			
<p>Toutefois, les communautés de communes et communautés d'agglomération ont la faculté de majorer de 0,05 % les taux maxima mentionnés aux alinéas précédents.</p>			
<p>Cette faculté est également ouverte aux communautés urbaines, aux métropoles et aux autorités organisatrices de transports urbains auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une métropole, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes.</p>			
<p>Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.</p>			
<p>Dans les communes et les établissements publics compétents pour l'organisation des transports urbains dont la population est inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux du versement est fixé dans la limite de 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>du présent code.</p> <p>En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains résultant de l'extension du périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre ou d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux de versement destiné au financement des transports en commun applicable sur le territoire des communes incluses peut être réduit par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de cinq ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement de transport n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur.</p> <p>Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aux communes incluses dans un périmètre de transports urbains résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de transports urbains, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de transports urbains à un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre dont elles sont membres.</p> <p>Toute modification de taux entre en vigueur au 1er janvier ou au 1er juillet de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>chaque année ; la délibération fixant le nouveau taux est transmise par l'autorité organisatrice des transports aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1er novembre ou le 1er mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates.</p>			<p>b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :</p> <p><u>« II. – Hors Île-de-France et régions d'outre-mer, le taux du versement est fixé ou modifié par délibération du conseil régional, dans la limite de 0,55 %, dans les territoires situés hors périmètre de transport urbain. » ;</u></p> <p><u>3° L'article L. 2333-68 est ainsi modifié :</u></p> <p>a) <u>À la première phrase, après le mot : « versement », sont insérés les mots : « mentionné au I de l'article L. 2333-67 » ;</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports.</p>			<p><u>b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée :</u></p>
<p>Art. L. 2333-70. – I. – Le produit de la taxe est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui rembourse les versements effectués :</p>			<p><u>« Le versement visé au II du même article L. 2333-67 est affecté au financement des dépenses liées à l'organisation des transports régionaux. » ;</u></p>
<p>1° Aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement et à titre gratuit le transport collectif de tous leurs salariés, ou de certains d'entre eux au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;</p>			<p><u>4° L'article L. 2333-70 est ainsi modifié :</u></p>
<p>2° Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, prévues aux documents d'urbanisation, lorsque ces périmètres ou ces zones sont désignés par la délibération mentionnée à l'article L. 2333-66.</p>			<p><u>a) Au premier alinéa du I, les mots : « ou de l'établissement public » sont remplacés par les mots : « , de l'établissement public ou de la région » ;</u></p>
<p>II. – L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ou l'organisme de</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>recouvrement transmet annuellement aux communes ou établissements publics territorialement compétents qui en font la demande les données et informations recueillies lors du recouvrement du versement transport contribuant à en établir le montant.</p>			<p>b) <u>Au premier alinéa du II, les mots : « ou établissements publics territorialement compétents » sont remplacés par les mots : « , établissements publics territorialement compétents ou régions » :</u></p>
<p>Les informations transmises aux communes ou aux établissements publics sont couvertes par le secret professionnel.</p>			<p>c) <u>Au deuxième alinéa du II, les mots : « aux communes ou aux établissements publics » sont supprimés :</u></p>
<p>Les modalités d'application du présent II sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat.</p>			<p>5° <u>À l'article L. 2333-71, les mots : « ou l'établissement public réparti » sont remplacés par les mots : « , l'établissement public et la région répartissent » :</u></p>
<p>Art. L. 2333-71. – La commune ou l'établissement public répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de remboursement, en fonction des utilisations définies à l'article L. 2333-68.</p>			<p>6° <u>À l'article L. 2333-74, les mots : « est habilité » sont remplacés par les mots : « et la région sont habilités ».</u></p>
<p>Première partie : Dispositions communes</p> <p>Livre III : Réglementation sociale du transport</p> <p>Titre II : Dispositions particulières aux entreprises</p>	<p><b>Article 6</b></p>	<p><b>Article 6</b></p>	<p><b>Article 6</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>de transport</p> <p>Chapitre I<sup>er</sup> : Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport</p> <p>Section 1 : Champ d'application</p> <p>Art. L. 1321-1. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux salariés des entreprises de transport ferroviaire, routier ou fluvial et aux salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.</p> <p>Toutefois, ni les dispositions du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Société nationale des chemins de fer français, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes.</p> <p>Section 2 : Organisation de la durée du travail</p> <p>Art. L. 1321-3. – Dans les branches mentionnées à l'article L. 1321-1, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement aux</p>	<p>I. – L'article L. 1321-1 du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Au premier alinéa, les mots : « aux salariés des entreprises de transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « aux salariés relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport » ;</p> <p>2° Au second alinéa, les mots : « de la Société nationale des chemins de fer français, » sont supprimés.</p> <p>II. – À l'article L. 1321-3 du même code, après les mots : « à l'article L. 1321-1 » sont ajoutés les mots : « à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2 ».</p>	<p>I. – <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>1° Au premier alinéa, les mots : « des entreprises de transport ferroviaire » sont remplacés par les mots : « relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport » ;</p> <p>2° <b>Sans modification</b></p> <p>II. – Au premier alinéa de l'article L. 1321-3 du même code, après la référence : « L. 1321-1, », sont insérés les mots : « à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, ».</p>	<p>I. – <b>Sans modification</b></p> <p>II. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
dispositions réglementaires relatives : .....	III. – Après l'article L. 1321-3 du même code, il est inséré un article L. 1321-3-1 ainsi rédigé :	III. – La section 2 du chapitre I <sup>er</sup> du titre II du livre III de la première partie du même code est complétée par un article L. 1321-3-1 ainsi rédigé :	III. – <b>Sans modification</b>
Section 6 : Pauses du personnel roulant ou navigant	« Art. L. 1321-3-1. – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent pas déroger à celles d'une convention ou accord de branche. »	« Art. L. 1321-3-1. – Pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire et les salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, les stipulations d'un accord d'entreprise ou d'établissement relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail ne peuvent comporter des stipulations moins favorables que celles d'une convention ou d'un accord de branche. »	III bis. – <b>Sans modification</b>
Art. L. 1321-9. – Les dispositions de la présente section ne s'appliquent qu'au personnel roulant ou navigant :	1° Des entreprises de transport ferroviaire ;	III bis (nouveau). – L'intitulé de la section 6 du même chapitre I <sup>er</sup> est ainsi rédigé : « Pauses ».	
2° Des entreprises assurant la restauration ou l'exploitation des places couchées dans les trains ;	3° Des entreprises de transport routier de personnes lorsqu'il est affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ;		
4° Des entreprises de transport routier sanitaire ;			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>5° Des entreprises de transport de fonds et valeurs ;</p> <p>6° Des entreprises de transport fluvial.</p>		<p>III ter (nouveau). – L'article L. 1321-9 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>III ter. – <b>Alinéa sans modification</b></p>
		<p>« Elles s'appliquent également aux salariés des entreprises mentionnées aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 <del>travaillant en cycle continu et</del> dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic ou dont les activités sont intermittentes. »</p>	<p>« Elles s'appliquent également aux salariés des entreprises mentionnées aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 <u>dont les activités sont intermittentes ou</u> dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic. »</p>
<p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</p> <p>Livre I<sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé</p>	<p>IV. – À la fin du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du même code, il est inséré un titre VI ainsi rédigé :</p>	<p>IV. – Le livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du même code est complété par un titre VI ainsi rédigé :</p>	<p>IV. – <b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Titre VI</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Relations du travail</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Chapitre I<sup>er</sup></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Durée du travail</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>« Art. L. 2161-1. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1, aux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires, et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une</p>	<p>« Art. L. 2161-1. – Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation</p>	<p>« Art. L. 2161-1. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1.</p> <p>« Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.</p> <p>« Art. L. 2161-2. – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités mentionnées à cet article dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.</p> <p>« Chapitre II</p> <p>« Négociation collective</p> <p>« Art. L. 2162-1. – Une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements</p>	<p>de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.</p> <p>« Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos.</p> <p>« Art. L. 2161-2. – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités <del>mentionnées à ce même article</del> dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2162-1. – Une convention collective de branche est applicable aux salariés des établissements</p>	<p>« Art. L. 2161-2. – Le décret prévu à l'article L. 2161-1 est également applicable aux salariés affectés aux activités <u>de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs</u> dans les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité <u>ou</u> d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises, <u>ainsi qu'aux salariés affectés aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires dans les entreprises titulaires</u> d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité, quelle que soit l'activité principale de ces entreprises.</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>« Art. L. 2162-1. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Livre II : interoperabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p> <p>Titre III : Protection du domaine public ferroviaire</p> <p>Chapitre I<sup>er</sup> : Mesures relatives à la conservation</p>	<p>publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux salariés des entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes de l'infrastructure ferroviaire et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1.</p> <p>« Art. L. 2162-2. – La convention prévue à l'article L. 2162-1 est également applicable aux salariés mentionnés à l'article L. 2161-2, pour les matières faisant l'objet des dispositions réglementaires prévues par ce même article. »</p>	<p>publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ainsi qu'aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, et aux salariés des entreprises titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application du même article L. 2221-1 dont l'activité principale est la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.</p> <p>« Art. L. 2162-2. – La convention prévue à l'article L. 2162-1 est également applicable aux salariés mentionnés à l'article L. 2161-2, pour les matières faisant l'objet des dispositions réglementaires prévues à ce même article. »</p>	<p>« Art. L. 2162-2. – <b>Sans modification</b></p> <p><b>Article 6 bis A (nouveau)</b></p> <p><u>Après l'article L. 2231-8 du code des transports, il est inséré un article L. 2231-8-1 ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. L. 2231-8-1. – Tout propriétaire ou exploitant d'une installation radioélectrique s'assure que celle-ci ne porte pas atteinte au bon fonctionnement des</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Titre II : Sécurité Chapitre I<sup>er</sup> : Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables</p> <p>Section 1: Etablissement public de sécurité ferroviaire</p>		<p><b>Article 6 bis (nouveau)</b></p>	<p><u>circulations ferroviaires, et que les prescriptions ferroviaires établies par arrêté du ministre chargé des transports sont respectées. »</u></p>
<p>Art. L. 2221-1. – L'établissement public de l'Etat dénommé " Etablissement public de sécurité ferroviaire " veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par voie réglementaire. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.</p>		<p>L'article L. 2221-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p><b>Article 6 bis</b></p> <p><b>Sans modification</b></p>
		<p>« Dans un objectif d'efficacité sociale et économique au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système de transport ferroviaire, il promeut et diffuse les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Deuxieme partie : Transport ferroviaire ou guide Livre II : Interoperabilite, securite, surete des transports ferroviaires ou guides Titre II : Securite Chapitre I<sup>er</sup> : Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables</p>	<p>—</p>	<p><b>Article 6 ter A (nouveau)</b></p> <p>I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 3</p> <p>« Compte rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire</p> <p>« Art. L. 2221-11. – Sans préjudice de la suspension ou du retrait de l'autorisation, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1 aux obligations prévues par la réglementation de sécurité en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires, ou au respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système.</p> <p>« L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut prononcer à l'encontre d'une personne mentionnée au premier alinéa du présent article, par une décision motivée, une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa</p>	<p>—</p> <p><b>Article 6 ter A</b></p> <p><b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Titre IV : Police du transport ferroviaire ou guide</p> <p>Chapitre I<sup>er</sup> : Recherche, constatation et poursuite des infractions</p> <p>Art. L. 2241-1. – I. – Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent</p>		<p>réitération éventuelle, à la situation de l'intéressé et aux avantages qui en sont tirés par celui-ci, sans pouvoir excéder 20 000 € par manquement. L'Établissement public de sécurité ferroviaire peut rendre publique cette sanction.</p> <p>« Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Établissement public de sécurité ferroviaire.</p> <p>« Art. L. 2221-12. – Aucune sanction disciplinaire ne peut être infligée à l'individu qui a signalé un manquement à ses obligations par le détenteur d'une autorisation nécessaire à l'exercice d'une activité ferroviaire ou d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1. »</p> <p>II. – Après le 4° de l'article L. 2221-6 du même code, il est inséré un 5° ainsi rédigé :</p> <p>« 5° Les sanctions pécuniaires recouvrées en application de l'article L. 2221-11. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p> <p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p> <p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;</p> <p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p> <p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport.</p>		<p><b>Article 6 ter (nouveau)</b></p> <p>I A (nouveau). – Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un 5° ainsi rédigé :</p> <p>« 5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1. »</p> <p>I. – Après l'article L. 2241-1 du même code, il est inséré un article L. 2241-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2241-1-1. – Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français.</p>	<p><b>Article 6 ter</b></p> <p><b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 2241-2. – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents de l'exploitant mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale.</p> <p>.....</p>		<p>« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret. »</p> <p>I bis (nouveau). – Au premier alinéa de l'article L. 2241-2 du même code, la référence : « au 4° » est remplacée par les références : « aux 3° à 5° ».</p> <p>II. – Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du même code est complété par un article L. 2242-9 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2242-9. – L'obstacle aux dispositions prévues à l'article L. 2241-1-1 du présent code est constitutif du délit prévu à l'article 433-6 du code pénal. »</p>	
		<p><b>Article 6 quater (nouveau)</b></p>	<p><b>Article 6 quater</b></p>
		<p>Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2241-9 ainsi rédigé :</p>	<p><b>Sans modification</b></p>
		<p>« Art. L. 2241-9. – Les événements graves, relatifs à des faits de délinquance ou à des troubles graves à l'ordre public survenus à bord de leurs trains, sont portés par les entreprises ferroviaires à la connaissance des services du ministre de l'intérieur chargés de la sécurisation des réseaux de transport ferroviaire, dans</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p>	<p align="center"><b>Article 7</b></p> <p>Le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>les meilleurs délais. »</p> <p align="center"><b>Article 7</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p align="center"><b>Article 7</b></p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p>
<p>Titre V : Services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens</p>	<p>1° L'intitulé est remplacé par l'intitulé : « Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens » ;</p>	<p>1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens » ;</p>	<p>1° <b>Sans modification</b></p>
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Dispositions générales</p>	<p>2° Aux articles L. 2251-1 à L. 2251-5, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « la SNCF » ;</p>	<p>2° <del>Aux articles</del> L. 2251-1 à L. 2251-5, les mots : « Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le sigle : « SNCF » ;</p>	<p>2° <u>Au premier alinéa, à la première phrase du deuxième alinéa et aux troisième et dernier alinéas de l'article L. 2251-1, au premier alinéa des articles L. 2251-2, L. 2251-3 et L. 2251-4, à l'article L. 2251-5, les mots : « Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le sigle : « SNCF » ;</u></p>
<p>Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par ces établissements publics et dans leurs véhicules de</p>	<p>3° La dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 est supprimée ;</p>	<p>3° L'article L. 2251-1 est ainsi modifié ;</p> <p>a) La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;</p>	<p>3° <b>Alinéa sans modification</b></p> <p>a) <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>transport public de personnes.</p> <p>Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont soumis aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance.</p> <p>Art. L. 2251-5. – Les articles 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité sont applicables aux services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens.</p>	<p>4° Au troisième alinéa de l'article L. 2251-1, les mots : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 612-2 à L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;</p> <p>5° À l'article L. 2251-5, les mots : « 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 » sont remplacés par les mots : « L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure » ;</p> <p>6° Après l'article L. 2251-1, sont insérés deux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 2251-1-1. – Le service interne de sécurité de la SNCF peut réaliser cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.</p>	<p>b) Au troisième alinéa, les références : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance » sont remplacées par les références : « des articles L. 612-2 à L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;</p> <p>4° À l'article L. 2251-5, les références : « 15 et 16 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité » sont remplacées par les références : « L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure » ;</p> <p>5° Après l'article L. 2251-1, sont insérés des articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 2251-1-1. – Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.</p>	<p>b) Au troisième alinéa, les références : « du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance » sont remplacées par les références : « des articles L. 612-2 et L. 612-4 du code de la sécurité intérieure » ;</p> <p><b>4° Sans modification</b></p> <p><b>5° Sans modification</b></p>
	<p>« Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Première partie : Dispositions communes</p> <p>Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports</p> <p>Titre IV : L'organisation propre à certaines parties du territoire</p> <p>Chapitre I<sup>er</sup> : L'organisation propre à la région Île-de-</p>	<p>et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.</p> <p>« Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes. »</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 8</b></p>	<p>« La SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. L'exécution de ces prestations s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.</p> <p>« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes. »</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 8</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 8</b></p>
	<p>Le code des transports</p>	<p><b>Alinéa</b>                      <b>sans</b></p>	<p><b>Alinéa</b>                      <b>sans</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>France</p>	<p>est ainsi modifié :</p>	<p><b>modification</b></p>	<p><b>modification</b></p>
<p>Section 2 : Les missions du syndicat des transports d'Île-de-France</p>	<p>1° Aux articles L. 1241-2, L. 1241-18, L. 2142-3, L. 2231-6, L. 2232-1 et L. 5351-4, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</p>	<p>1° Aux <del>articles</del> L. 1241-2, L. 1241-18, L. 2142-3, L. 2231-6, L. 2232-1, <del>trois fois</del>, et L. 5351-4, <del>deux fois</del>, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</p>	<p><u>1° Au 4° de l'article L. 1241-2, à l'article L. 1241-18, à la première phrase de l'article L. 2142-3, au second alinéa de l'article L. 2231-6, aux deuxième et troisième alinéas, deux fois, de l'article L. 2232-1 et aux premier et second alinéas de l'article L. 5351-4, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</u></p>
<p>.....</p> <p>4° Veiller à la cohérence des programmes d'investissement, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris ;</p> <p>.....</p>			
<p>Section 4 : Les règles constitutives du syndicat des transports d'Île-de-France</p>			
<p>Art. L. 1241-18. – L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de transport de personnes en Ile-de-France</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Ile-de-France est compensée par l'Etat aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Ile-de-France.</p>			
<p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Livre I<sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Chapitre II : Régie autonome des transports parisiens</p>			
<p>Section 1 : Objet et missions</p>			
<p>Art. L. 2142-3. – Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>systemes de controle, de regulation et de securite des lignes et des reseaux ferroviaires en Ile-de-France. Elle est chargee de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces reseaux lorsque les exigences de securite et d'interopabilite du systeme ferroviaire ou la continuite du service public l'imposent. Elle est egalement gestionnaire, dans les memes conditions, des lignes du reseau express regional dont elle assure l'exploitation a la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopabilite. Elle prend en compte les besoins de la defense. L'accès à ces lignes et reseaux est assure dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. A l'effet d'exercer les missions qui lui sont devolues par le present alinea, la regie est remuneree par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, etablit de facon objective et transparente la structure et la repartition des couts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une remuneration appropriee des capitaux engages. Tout en respectant les exigences de securite et d'interopabilite du systeme ferroviaire, la regie est encouragee par des mesures d'incitation a reduire les couts de mise a disposition des lignes, ouvrages et installations. L'activite de gestionnaire de l'infrastructure du reseau de metro affecte au</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.</p> <p>.....</p>			
<p>Livre II :Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p>			
<p>Titre III :Protection du domaine public ferroviaire</p>			
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Mesures relatives à la conservation</p>			
<p>Art. L. 2231-6. – Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.</p>			
<p>L'autorité administrative accorde cette autorisation après avis de l'exploitant et, pour le réseau ferré national, de Réseau ferré de France ou, le cas échéant,</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>du titulaire d'un des contrats mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12.</p>			
<p>Chapitre II : Contraventions de grande voirie</p>			
<p>Art. L. 2232-1. – Les infractions aux dispositions du chapitre I<sup>er</sup> sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.</p>			
<p>Réseau ferré de France exerce concurremment avec l'Etat les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation de son domaine public.</p>			
<p>Les infractions aux dispositions du chapitre I<sup>er</sup> peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article L. 2241-1 et par les agents assermentés des personnes agissant pour le compte de Réseau ferré de France ou ayant conclu une convention avec Réseau ferré de France en application de l'article L. 2111-9.</p>			
<p>Cinquième partie : Transport et navigation maritime</p>			
<p>Livre III : Les ports maritimes</p>			
<p>Titre V : Voies ferrées portuaires</p>			
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Compétences</p>			
<p>Art. L. 5351-4. – Réseau ferré de France est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Pour chaque port, une convention entre l'autorité portuaire et Réseau ferré de France, soumise à l'approbation ministérielle, fixe les conditions techniques et financières particulières de ce raccordement.</p>			
<p>Première partie : Dispositions communes</p>			
<p>Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports</p>			
<p>Titre IV : L'organisation propre à certaines parties du territoire</p>			
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : L'organisation propre à la région Île-de-France</p>			
<p>Section 2 : Les missions du syndicat des transports d'Île-de-France</p>			
<p>Art. L. 1241-4. – Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France et à l'établissement public Société du Grand Paris.</p>	<p>2° À l'article L. 1241-4, les mots : « à l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « à SNCF Réseau » ;</p>	<p>2° Au premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 1241-4, les mots : « l'établissement public Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « SNCF Réseau » ;</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>
<p>..... Section 4 : Les règles</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>constitutives du syndicat des transports d'Île-de-France</p>	<p>3° Aux articles L. 1241-18, L. 2121-2, L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2121-7, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>	<p>3° Aux <del>articles</del> L. 1241-18, L. 2121-2, <del>deux fois</del>, L. 2121-4, <del>deux fois</del>, L. 2121-6 et L. 2121-7, <del>deux fois</del>, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>	<p>3° À l'article L. 1241-18, <u>aux premier et second alinéas des articles L. 2121-2 et L. 2121-4, au second alinéa de l'article L. 2121-6, à la seconde phrase du premier alinéa et au dernier alinéa de l'article L. 2121-7</u>, les mots : « la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « SNCF Mobilités » ;</p>
<p>Deuxième partie</p>			
<p>Transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Livre I<sup>er</sup></p>			
<p>Système de transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Titre II</p>			
<p>Exploitation</p>			
<p>Chapitre I<sup>er</sup></p>			
<p>Organisation du transport ferroviaire ou guidé</p>			
<p>Section 1</p>			
<p>Services assurés sur les</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics			
Sous-section 1			
Services d'intérêt national			
Art. L. 2121-2. – La région est consultée sur les modifications de la consistance des services assurés dans son ressort territorial par la Société nationale des chemins de fer français, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article L. 2121-3.			
Toute création ou suppression par la Société nationale des chemins de fer français de la desserte d'un itinéraire par un service de transport d'intérêt national ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service national ou international est soumise pour avis aux départements et communes concernés.			
Sous-section 2			
Services d'intérêt régional			
Art. L. 2121-4. – Une convention passée entre chaque région et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.			
Le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges entre les régions et la Société nationale			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>des chemins de fer français sont précisés par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Art. L. 2121-6. – Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, pour l'organisation des services définis par l'article L. 2121-3.</p>			
<p>La mise en œuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées au premier alinéa et la Société nationale des chemins de fer français, sans préjudice des responsabilités que l'Etat a confiées à cette dernière pour l'organisation des services d'intérêt national.</p>			
<p>Art. L. 2121-7. – La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'État voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'État voisin pour l'organisation de tels services.</p>			
<p>.....</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par le groupement pour leur part réalisée sur le territoire national.</p>	<p>4° Au deuxième alinéa de l'article L. 2121-6, les mots : « cette dernière » sont remplacés par les mots : « ce dernier » ;</p>	<p>4° Au second alinéa de l'article L. 2121-6, les mots : « cette dernière » sont remplacés par les mots : « ce dernier » ;</p>	<p>4° Sans modification</p>
<p>Art. L. 2121-6. –</p>			
<p>..... La mise en œuvre de ces services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées au premier alinéa et la Société nationale des chemins de fer français, sans préjudice des responsabilités que l'État a confiées à cette dernière pour l'organisation des services d'intérêt national.</p>			
<p>Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p>			
<p>Titre II : Sécurité</p>			
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Sécurité du réseau ferré national et des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables</p>			
<p>Section 1 : Établissement public de sécurité ferroviaire</p>			
<p>Art. L. 2221-6. – Les ressources de l'Établissement public de sécurité ferroviaire sont constituées par :</p>			



Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>.....</p> <p>a) Un pourcentage du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite du centième de ce montant et de 0,20 € par kilomètre parcouru ;</p> <p>b).....</p> <p>Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'établissement public.</p> <p>.....</p>	<p>5° À l'article L. 2221-6, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;</p>	<p>5° Au a et à la première phrase de l'avant-dernier alinéa du 1° de l'article L. 2221-6, les mots : « à Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « au gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 » ;</p>	<p>5° Sans modification</p>
<p>Art. L. 2221-7. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier, les modalités d'exercice du contrôle de l'Etat et les conditions d'emploi par l'établissement public d'agents de la Régie autonome des transports parisiens et de la Société nationale des chemins de fer français, qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine et leur</p>	<p>6° À l'article L. 2221-7, les mots : « et de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ».</p>	<p>6° À la première phrase de l'article L. 2221-7, les mots : « et de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par les mots : « ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1 ».</p>	<p>6° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>droit à l'avancement. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.</p>	<p style="text-align:center"><b>TITRE II</b> <b>DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE</b></p> <p style="text-align:center"><b>Article 9</b></p> <p>I. – L'établissement public dénommé « SNCF » mentionné à l'article L.2102-1 du code des transports issu de la présente loi est créé à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2014.</p> <p>II. – L'établissement public dénommé : « Réseau ferré de France » prend la dénomination de « SNCF Réseau », et l'établissement public dénommé : « Société nationale des chemins de fer français » prend la dénomination de : « SNCF Mobilités ».</p> <p>III. – Les changements de dénomination mentionnés au II sont réalisés du seul fait de la loi.</p>	<p style="text-align:center"><b>TITRE II</b> <b>DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE</b></p> <p style="text-align:center"><b>Article 9</b></p> <p>I. – L'établissement public dénommé : « SNCF » mentionné à l'article L.2102-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est créé au 1<sup>er</sup> décembre 2014.</p> <p>II. – L'établissement public dénommé : « Réseau ferré de France » prend la dénomination : « SNCF Réseau » et l'établissement public dénommé : « Société nationale des chemins de fer français » prend la dénomination : « SNCF Mobilités ».</p> <p style="text-align:center"><b>III. – Sans modification</b></p> <p style="text-align:center"><b>Article 9 bis (nouveau)</b></p> <p>Le tableau annexé à la loi n° 2010-838 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align:center"><b>TITRE II</b> <b>DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES OU À CARACTÈRE TRANSITOIRE</b></p> <p style="text-align:center"><b>Article 9</b></p> <p style="text-align:center"><b>Sans modification</b></p> <p style="text-align:center"><b>Article 9 bis</b></p> <p style="text-align:center"><b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission		
<p>« Président du conseil d'administration de Réseau ferré de France »</p> <p>« Président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français »</p>	<p align="center"><b>Article 10</b></p> <p>I. – SNCF Mobilités transfère à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports dans sa rédaction issue de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code. Ce transfert est réalisé de plein droit nonobstant toute disposition ou stipulation contraire et entraîne les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Il n'a aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraîne, en particulier, pas de</p>	<p>1° Après la quarante-quatrième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :</p> <table border="1" data-bbox="820 539 1123 680"> <tr> <td data-bbox="820 539 963 680">Président du conseil de surveillance de la SNCF</td> <td data-bbox="963 539 1123 680">Commission compétente en matière de transports</td> </tr> </table> <p>2° À la première colonne de la quarante-cinquième ligne, les mots : « conseil d'administration de Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « directoire de la SNCF » ;</p> <p>3° L'avant-dernière ligne de la première colonne est ainsi rédigée : « Vice-président du directoire de la SNCF ».</p> <p align="center"><b>Article 10</b></p> <p>I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute</p>	Président du conseil de surveillance de la SNCF	Commission compétente en matière de transports	<p align="center"><b>Article 10</b></p> <p>I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés aux missions de gestion de l'infrastructure mentionnées à l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la présente loi, notamment ceux figurant dans les comptes dissociés établis en application de l'article L. 2122-4 du même code, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute</p>
Président du conseil de surveillance de la SNCF	Commission compétente en matière de transports				

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p>II. – Le transfert est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de l'exercice 2012 sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.</p>	<p><del>nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.</del> Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p>II. – Le transfert de l'activité SNCF infrastructure est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes dissociés de l'activité SNCF infrastructure présentés par SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des</p>	<p>nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, <u>et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine.</u> Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de gestion de l'infrastructure susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p>II. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale

Texte de la commission

conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Le transfert des engagements sociaux et éventuellement des actifs associés est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes consolidés de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes consolidés de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Le transfert des autres biens, droits et obligations est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes individuels de SNCF Mobilités. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de SNCF Mobilités de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>III. – Ces opérations ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe ou contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts.</p> <p>IV. – Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.</p>	<p>d'impact négatif sur les capitaux propres des comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.</p> <p>III. – Ces opérations ne donnent lieu à aucun versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.</p> <p>IV. – <b>Sans modification</b></p> <p>IV bis (nouveau). – Les protocoles en vigueur à la date du transfert prévu au présent article conclus entre SNCF Mobilités et la direction de l'infrastructure ou la direction de la circulation ferroviaire pour les besoins des missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, acquièrent à la date de ce transfert valeur contractuelle entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau et poursuivent leurs effets pour la durée des opérations qu'ils régissent, dans la limite d'une durée de trois ans à compter de la date du transfert susmentionné.</p> <p>IV ter (nouveau). – Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à SNCF Réseau, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général</p>	<p>III. – <b>Sans modification</b></p> <p>IV. – <b>Sans modification</b></p> <p>IV bis. – <b>Sans modification</b></p> <p>IV ter. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p style="text-align: center;"><b>Article 11</b></p> <p>I. – SNCF Mobilités et SNCF Réseau transfèrent à la SNCF l'ensemble des biens, droits et obligations attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports issu de la présente loi. Ce transfert est réalisé de plein droit nonobstant toute disposition ou stipulation contraire et entraîne les effets d'une transmission universelle de patrimoine. Il n'a aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les</p>	<p>des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans le bilan de SNCF Mobilités.</p> <p>V (nouveau). – Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire un rapport relatif à la gestion des gares de voyageurs ainsi qu'aux modalités et à l'impact d'un transfert de celle-ci à SNCF Réseau ou à des autorités organisatrices de transports.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 11</b></p> <p>I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. Les biens appartenant à SNCF Réseau et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies au même article L. 2102-1 sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. À cette même date, la SNCF est substituée à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, <del>à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le</del></p>	<p style="text-align: center;"><b>V. – Sans modification.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 11</b></p> <p>I. – Les biens appartenant à SNCF Mobilités, ainsi que ceux appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies à l'article L. 2102-1 du code des transports sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. Les biens appartenant à SNCF Réseau et attachés à l'exercice des missions de la SNCF définies au même article L. 2102-1 sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à la SNCF. À cette même date, la SNCF est substituée à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions. Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p align="center">II. – Le transfert est réalisé sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes dissociés de l'exercice 2012 sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et de la SNCF.</p> <p align="center">III. – Ces opérations ne donnent lieu au paiement</p>	<p><del>1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.</del> Ces opérations sont réalisées de plein droit, nonobstant toute disposition ou stipulation contraire. Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p align="center">II. – Ces opérations sont réalisées sur la base des valeurs nettes comptables figurant dans les comptes individuels de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. L'équilibre du transfert est apprécié sur la base des valeurs nettes comptables à la dernière clôture précédant le transfert, qui sont déterminées dans la continuité des principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes individuels de l'exercice 2012, sous réserve de l'évolution des normes comptables et dans des conditions assurant l'absence d'impact négatif sur les capitaux propres individuels de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et de la SNCF.</p> <p align="center">III. – Ces opérations ne donnent lieu à aucun</p>	<p>ou stipulation contraire, <u>et entraînent les effets d'une transmission universelle de patrimoine.</u> Elles n'ont aucune incidence sur ces biens, droits et obligations et n'entraînent, en particulier, ni la modification des contrats et des conventions en cours conclus par SNCF Réseau, SNCF Mobilités ou les sociétés qui leur sont liées au sens des articles L. 233-1 à L. 233-4 du code de commerce, ni leur résiliation, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des dettes qui en sont l'objet. Les passifs sociaux transférés sont ceux attribuables aux missions de la SNCF susmentionnées au titre des droits des agents en activité et des anciens agents.</p> <p align="center">II. – Sans modification</p> <p align="center">III. – Sans modification</p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>d'aucune indemnité, droit, taxe ou contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts.</p> <p>IV. – Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est approuvé par décision de l'autorité compétente.</p>	<p>versement de salaire ou honoraire au profit d'agents de l'État, ni au paiement d'aucune indemnité, d'aucune taxe, d'aucun droit, ni d'aucune contribution, notamment celle prévue à l'article 879 du code général des impôts.</p> <p>IV. – <b>Sans modification</b></p> <p>V (nouveau). – Pour le calcul de la valeur locative des immobilisations industrielles dont la propriété est transférée à la SNCF, le prix de revient mentionné à l'article 1499 du code général des impôts s'entend de la valeur brute pour laquelle ces immobilisations sont inscrites, au 31 décembre 2014, dans les bilans respectifs de SNCF Mobilités.</p> <p>VI (nouveau). – L'ensemble du groupe public ferroviaire participe à la mobilisation du foncier public selon les modalités prévues par la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.</p> <p><b>Article 11 bis (nouveau)</b></p> <p>I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré</p>	<p>IV. – <b>Sans modification</b></p> <p>V. – <b>Sans modification</b></p> <p>VI. – <b>Sans modification</b></p> <p><b>Article 11 bis</b></p> <p>I. – Les terminaux de marchandises inscrits à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015 et annexée au document de référence du réseau ferré</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces biens, <del>à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.</del></p> <p>II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des <del>installations de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire 2015</del>, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</p> <p>À défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à SNCF Réseau de l'ensemble des <del>installations</del> de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire <del>2015</del>, autres que les gares de voyageurs.</p> <p>III. – Les transferts prévus aux I et II du présent article sont réalisés dans les conditions prévues aux II</p>	<p>national, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités, sont, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, transférés en pleine propriété à SNCF Réseau. À cette même date, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces biens.</p> <p>II. – Un accord entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités détermine le périmètre des <u>terminaux de marchandises, autres que ceux mentionnés au I, et celui des infrastructures de service</u>, autres que les gares de voyageurs et les centres d'entretien, dont la propriété est transférée à SNCF Réseau. Cet accord est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.</p> <p>À défaut d'accord au 31 décembre 2015, un arrêté des ministres chargés des transports, des domaines et du budget, pris après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, constate le transfert à SNCF Réseau de l'ensemble des <u>infrastructures</u> de service inscrites à l'offre de référence SNCF pour le service horaire <u>2013</u>, autres que les gares de voyageurs <u>et les centres d'entretien, appartenant à l'État et gérés par SNCF Mobilités.</u></p> <p>III. – <b>Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p style="text-align: center;"><b>Article 12</b></p> <p>I. – L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires et ne met pas en cause les stipulations conventionnelles et contractuelles régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de ses filiales ou de Réseau ferré de France.</p>	<p>et III de l'article 10 de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 12</b></p> <p>I. – L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français <del>ou</del> de <del>ses filiales ou</del> de Réseau ferré de France et de <del>ses filiales</del>.</p> <p>Sauf stipulation conventionnelle contraire, et pour une durée ne pouvant dépasser les dix-huit mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire :</p> <p>1° Les personnels de la SNCF et de SNCF Réseau issus de Réseau ferré de France ou de la Société nationale des chemins de fer français continuent de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;</p> <p>2° Les personnels embauchés à la SNCF ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèvent des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 12</b></p> <p>I. – L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de Réseau ferré de France et de <u>leurs filiales</u>.</p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>1° Les personnels de la SNCF, <u>de SNCF Mobilités</u> et de SNCF Réseau issus de Réseau ferré de France ou de la Société nationale des chemins de fer français continuent de relever, chacun pour leur part et à titre exclusif, des stipulations conventionnelles qui leur étaient respectivement applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire ;</p> <p>2° Les personnels embauchés à la SNCF, <u>à SNCF Mobilités</u> ou à SNCF Réseau postérieurement à la mise en place du groupe public ferroviaire relèvent des stipulations conventionnelles applicables aux personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français.</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>À l'issue de la période de dix-huit mois mentionnée au deuxième alinéa, et sauf stipulations contraires d'un accord du groupe public ferroviaire, les stipulations conventionnelles qui étaient applicables aux salariés de la Société nationale des chemins de fer français le sont à tous les salariés du groupe public ferroviaire. Les salariés issus de Réseau ferré de France conservent les avantages individuels qu'ils ont acquis en application des conventions ou accords applicables avant la constitution du groupe public ferroviaire.</p>	<p><b>Alinéa sans modification</b></p>
	<p>II. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Mobilités subsistent entre cet établissement public et ces salariés.</p>	<p><b>II. – Sans modification</b></p>	<p><b>II. – Sans modification</b></p>
	<p>III. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à SNCF Réseau subsistent entre cet établissement public et ces salariés.</p>	<p><b>III. – Sans modification</b></p>	<p><b>III. – Sans modification</b></p>
	<p>IV. – Les contrats de travail des salariés régis par le statut et des salariés sous le régime des conventions collectives de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de</p>	<p><b>IV. – Sans modification</b></p>	<p><b>IV. – Sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p align="center"><b>Acte dit loi du 3 octobre 1940 relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la société nationale des chemins de fer français</b></p>	<p>France et qui concourent à titre exclusif ou principal aux missions confiées à la SNCF subsistent entre cet établissement public et ces salariés.</p>	<p>V (nouveau). – Dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, les salariés issus de Réseau ferré de France qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement peuvent opter pour le statut, dans des conditions fixées par voie réglementaire.</p>	<p>V. – <b>Sans modification</b></p>
<p>Art. 1<sup>er</sup>. – Le secrétaire d'Etat aux communications fixe par arrêté la durée maximum du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.</p>	<p align="center"><b>Article 13</b></p> <p>L'article 1<sup>er</sup> de l'acte dit loi du 3 octobre 1940 relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé.</p>	<p align="center"><b>Article 13</b></p> <p align="center"><b>Sans modification</b></p>	<p align="center"><b>Article 13</b></p> <p align="center"><b>Sans modification</b></p>
<p>Dans le cadre des limites ainsi établies, le régime du travail applicable aux différentes catégories de personnel est fixé par des instructions homologuées par le secrétaire d'Etat aux communications.</p>	<p align="center"><b>Article 14</b></p> <p>À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté</p>	<p align="center"><b>Article 14</b></p> <p>À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté</p>	<p align="center"><b>Article 14</b></p> <p>À titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015.</p> <p align="center"><b>Article 15</b></p> <p>La convention prévue à l'article L. 2162-1 du code des transports est négociée et conclue dans le cadre d'une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives de l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application de cet article. Pour l'application des dispositions du présent article et de l'article L. 2232-6 du code du travail, la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail en retenant les résultats des dernières élections survenues dans ces entreprises.</p> <p align="center"><b>Article 16</b></p> <p>La propriété des biens</p>	<p>d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier <del>avec leur employeur</del> un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.</p> <p align="center"><b>Article 15</b></p> <p>La convention prévue à l'article L. 2162-1 du code des transports est négociée et conclue dans le cadre d'une commission mixte paritaire composée de représentants des employeurs et de représentants des organisations syndicales représentatives des salariés de l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application du même article. Pour l'application du présent article et de l'article L. 2232-6 du code du travail, la représentativité des organisations syndicales de salariés est appréciée selon les modalités prévues à l'article L. 2122-5 du même code, en retenant les résultats des dernières élections survenues dans ces entreprises.</p> <p align="center"><b>Article 16</b></p> <p>La propriété des biens</p>	<p>d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2016. Pendant cette période, les organisations syndicales de salariés représentatives du groupe public ferroviaire peuvent négocier un accord collectif relatif à la durée du travail applicable aux salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.</p> <p align="center"><b>Article 15</b></p> <p align="center"><b>Sans modification</b></p> <p align="center"><b>Article 16</b></p> <p>La propriété des biens</p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau.</p> <p>À défaut d'accord au 31 décembre 2014 entre la Société nationale des chemins de fer français et Réseau ferré de France, la liste des biens concernés est fixée par arrêté des ministres chargés des transports, de la défense, des domaines et du budget.</p> <p>Ces transferts sont opérés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015 et à titre gratuit. Ils ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe ou contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts.</p> <p align="center"><b>Article 17</b></p> <p>Les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en fonction à la date de publication de la présente loi exercent leur mandat jusqu'à son terme.</p>	<p>du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau. À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, à l'exception de <del>eux afférents à des dommages constatés avant la date de ce transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date.</del></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p>Ces transferts sont opérés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans les conditions prévues aux II à IV de l'article 10 de la présente loi.</p> <p align="center"><b>Article 17</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p>	<p>du domaine public de l'État confié à la Société nationale des chemins de fer français et nécessaire aux transports ferroviaires effectués pour les besoins de défense est transférée à SNCF Réseau. À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes <u>biens</u>.</p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p align="center"><b>Article 17</b></p> <p align="center"><b>Alinéa sans modification</b></p>

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>Par dérogation aux articles L. 2132-1 et L. 2132-4 du code des transports dans leur rédaction issue de la présente loi, l'Autorité est composée de sept membres jusqu'au renouvellement des membres nommés pour six ans à l'occasion de la constitution du collège en 2010.</p> <p>Par dérogation à l'article L. 2132-1 du code des transports dans sa rédaction issue de la présente loi, pour son premier renouvellement après la publication de la présente loi, la durée du mandat du président de l'Autorité est de sept ans.</p> <p>Par dérogation au même article, pour leur premier renouvellement après la publication de la présente loi, la durée du mandat des deux derniers membres à renouveler est de cinq ans.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 18</b></p> <p>Le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, à prendre par ordonnance</p>	<p><del>Par dérogation aux articles L. 2132-1 et L. 2132-4 du code des transports, dans leur rédaction résultant de la présente loi, l'autorité est composée de sept membres jusqu'au renouvellement des membres nommés pour six ans à l'occasion de la constitution du collège en 2010.</del></p> <p><del>Par dérogation à l'article L. 2132-1 du même code, dans sa rédaction résultant de la présente loi, pour son premier renouvellement après la promulgation de la présente loi, la durée du mandat du président de l'autorité est de sept ans.</del></p> <p><del>Par dérogation au même article L. 2132-1, pour leur premier renouvellement après la promulgation de la présente loi, la durée du mandat des deux derniers membres à renouveler est de cinq ans.</del></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 18</b></p> <p>Le Gouvernement est habilité, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par ordonnance</p>	<p><u>Les vice-présidents désignés par les Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat sont nommés à l'expiration du mandat en cours des membres du collège respectivement désignés par les Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat.</u></p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 18</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p>



Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
	<p>toutes mesures de nature législative propres à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par la présente loi et à abroger les dispositions devenues sans objet à la suite de l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance.</p>	<p>toutes mesures de nature législative propres à mettre en cohérence les dispositions législatives existantes avec les modifications apportées par la présente loi, à abroger les dispositions devenues sans objet à la suite de l'entrée en vigueur de la présente loi et à achever la transposition, engagée par la présente loi, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).</p> <p><b>Alinéa sans modification</b></p> <p><b>Article 18 bis (nouveau)</b></p> <p>Par dérogation aux dispositions du code du travail relatives à la durée des mandats, des élections professionnelles anticipées sont organisées au sein de chaque établissement public composant le groupe public ferroviaire dans un délai d'un an à compter de la constitution du groupe public ferroviaire.</p> <p>Les mandats des représentants du personnel en cours au moment de la constitution du groupe public ferroviaire subsistent à compter de la constitution du groupe public ferroviaire au sein de chaque établissement public industriel et commercial jusqu'à la proclamation des résultats des élections anticipées mentionnées au premier alinéa.</p>	<p><b>Article 18 bis</b></p> <p><b>Sans modification</b></p>

<b>Dispositions en vigueur</b> —	<b>Texte du projet de loi</b> —	<b>Texte adopté par l'Assemblée nationale</b> —	<b>Texte de la commission</b> —
	<p data-bbox="564 510 683 539" style="text-align: center;"><b>Article 19</b></p> <p data-bbox="459 573 793 723">La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, à l'exception des 4<sup>o</sup> à 8<sup>o</sup> de l'article 4, du I de l'article 9 et des articles 17 et 18.</p>	<p data-bbox="911 510 1029 539" style="text-align: center;"><b>Article 19</b></p> <p data-bbox="879 573 1090 602" style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p>	<p data-bbox="1257 510 1375 539" style="text-align: center;"><b>Article 19</b></p> <p data-bbox="1225 573 1436 602" style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p>

## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi organique	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission										
<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>Loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Annexe</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Réseau ferré de France</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Président du conseil d'administration</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Société nationale des chemins de fer français</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Président du conseil d'administration</td> </tr> </table> </div> <p style="text-align: right;">»</p>	Réseau ferré de France	Président du conseil d'administration	Société nationale des chemins de fer français	Président du conseil d'administration	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>Les quarante-quatrième et quarante-cinquième lignes du tableau annexé à la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont remplacées par une ligne ainsi rédigée :</p> <p>«</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">SNCF</td> <td style="width: 90%;">Président du conseil de surveillance</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Président du directoire</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Vice-président du directoire</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">»</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></p> <p>La présente loi organique entre en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2014.</p>	SNCF	Président du conseil de surveillance		Président du directoire		Vice-président du directoire	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>Les quarante-quatrième et avant-dernière lignes du tableau annexé à la loi organique n° 2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont remplacées par une ligne ainsi rédigée :</p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa sans modification</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Proposition de loi organique relative à la nomination des dirigeants de la SNCF</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sans modification</b></p>
Réseau ferré de France	Président du conseil d'administration												
Société nationale des chemins de fer français	Président du conseil d'administration												
SNCF	Président du conseil de surveillance												
	Président du directoire												
	Vice-président du directoire												