

N° 369

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 mars 2018

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs,*

Par M. Jean-François LONGEOT,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Claude Bérít-Débat, Patrick Chaize, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspert, vice-présidents ; Mmes Nicole Bonnefoy, Pascale Bories, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, secrétaires ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marta de Cidrac, MM. Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Benoît Huré, Olivier Jacquin, Mme Christine Lanfranchi Dorgal, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolay, Jean-Jacques Panunzi, Philippe Pemezec, Mme Évelyne Perrot, M. Rémy Pointereau, Mme Angèle Prévile, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

**Voir les numéros :**

**Sénat :** 711 (2016-2017) et 370 (2017-2018)



---

## SOMMAIRE

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	5
AVANT-PROPOS .....	9
EXPOSÉ GÉNÉRAL .....	11
I. L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : UNE OBLIGATION EUROPÉENNE À TRANSFORMER EN OPPORTUNITÉ POUR NOTRE SYSTÈME FERROVIAIRE .....	11
A. UNE OBLIGATION IMPOSÉE PAR LE QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE .....	11
B. UNE OPPORTUNITÉ POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES .....	12
II. LE CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI.....	13
A. UNE PROPOSITION DE LOI POUR ANTICIPER LES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES ET ÉVITER DE LÉGIFÉRER AU DERNIER MOMENT .....	13
B. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI .....	13
III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION .....	17
EXAMEN DES ARTICLES .....	21
• CHAPITRE I <sup>ER</sup> DATES ET MODALITÉS DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS .....	21
• <i>Article 1<sup>er</sup></i> (article L. 2141-1 du code des transports) <b>Suppression du monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs</b> .....	21
• <i>Article 2</i> (sous-section 1A de la section 1 du chapitre I <sup>er</sup> du titre II du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports) <b>Procédure d'attribution des contrats de service public</b> .....	24
• <i>Article 3</i> (article L. 2121-1 du code des transports) <b>Rôle d'autorité organisatrice de l'État</b> .....	29
• <i>Article 4</i> (article L. 2121-2 du code des transports) <b>Contrats de service public répondant aux besoins d'aménagement du territoire</b> .....	31
• <i>Article 5</i> (articles L. 2121-12, L. 2133-1 et L. 1263-2 du code des transports) <b>Exercice du droit d'accès au réseau (<i>open access</i>)</b> .....	34
• <i>Article 6</i> <b>Dispositions transitoires</b> .....	39
• CHAPITRE II POSER LES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE EFFECTIVE ET RÉUSSIE.....	40
• <i>Article 7</i> (section 7 du chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie [nouvelle], articles L. 2111-14-1 [nouveau] et L. 1264-7 du code des transports) <b>Transmission, par l'opérateur historique, des informations nécessaires aux autorités organisatrices</b> .....	40

---

• Article 8 (articles L. 2163-1 et L. 2163-2 [nouveaux] du code des transports)	
<b>Transfert de personnel entre entreprises ferroviaires</b> .....	43
• Article 9 (section 8 du chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie [nouvelle] et article L. 2121-4-1 du code des transports) <b>Transfert de la propriété des matériels roulants de SNCF Mobilités aux autorités organisatrices de transport</b> .....	52
• Article 10 (article L. 2141-15-2 [nouveau] du code des transports) <b>Transfert de la propriété des ateliers de maintenance de SNCF Mobilités aux autorités organisatrices de transport</b> .....	54
• Article 11 (articles L. 2111-27, L. 2111-28, L. 2111-29, L. 2111-30, L. 2111-31, L. 2111-32, L. 2111-33, L. 2111-34 et L. 2111-35 [nouveaux] du code des transports) <b>Transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics</b> .....	56
• Article 12 (chapitre I <sup>er</sup> du titre II du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports) <b>Système commun d’information des voyageurs et de vente des billets</b> .....	68
• <b>CHAPITRE III DISPOSITIONS DIVERSES</b> .....	69
• Article 13 (articles L. 2121-3-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7, L. 2121-8-1, L. 2121-9 et L. 2133-7 du code des transports) <b>Coordination</b> .....	69
• Article 14 (articles L. 2141-12 et L. 2141-19 du code des transports) <b>Coordination relative aux ressources de SNCF Mobilités</b> .....	71
• Article 15 (articles L. 2101-1, L. 2101-2, L. 2101-3, L. 2101-4, L. 2101-5, L. 2101-6, L. 2102-1, L. 2102-3, L. 2102-4, L. 2102-7, , L. 2102-8, L. 2102-10, L. 2102-19, L. 2102-20, L. 2123-1-1, L. 2123-4 et L. 2133-11 du code des transports) <b>Coordinations relatives à la transformation de Gares et Connexions et société anonyme</b> .....	72
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	75
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES</b> .....	97
<b>AVIS DU CONSEIL D’ÉTAT</b> .....	99
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	109

## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mercredi 21 mars 2018, a examiné le rapport de Jean-François Longeot sur la proposition de loi n° 711 (2016-2017) relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, présentée par Hervé Maurey et Louis Nègre.

Lors de cette réunion, la commission a **salué le travail** réalisé par les auteurs de la proposition de loi au cours de l'année 2017 pour assurer la **transposition** des dispositions du quatrième paquet ferroviaire relatives à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, **dans le respect des échéances fixées à l'échelle européenne**, et ainsi permettre aux différents acteurs, dont l'opérateur historique, de **s'y préparer dans des conditions satisfaisantes**.

À la demande du Président du Sénat, cette proposition de loi a fait l'objet, en application de l'article 39, dernier alinéa, de la Constitution, d'un **avis du Conseil d'État**, rendu le 22 février 2018. Votre commission en a tiré les conséquences en adoptant plusieurs amendements du rapporteur.

Votre commission a **déploré** le choix du Gouvernement de **recourir à des ordonnances** pour procéder à une réforme globale du système ferroviaire. Ses **répercussions fortes sur les usagers comme sur les territoires** rendent en effet indispensable **un débat de fond devant la représentation nationale**.

Particulièrement attachée à l'aménagement du territoire, votre commission a **soutenu le dispositif proposé à l'article 4**, visant à **préserver les dessertes directes des villes moyennes par des services TGV**, alors qu'une ouverture à la concurrence reposant **exclusivement** sur le libre accès au réseau (*open access*) risquerait d'aboutir à leur disparition.

Sans remettre en cause ce droit d'accès au réseau, le dispositif adopté par votre commission prévoit la conclusion, par l'État en tant qu'autorité organisatrice, de **contrats de service public** pour l'exploitation de certains services ferroviaires incluant des services à grande vitesse, pour **répondre aux besoins d'aménagement du territoire**.

Il ne s'agit donc pas de diviser le réseau en franchises sur le modèle britannique, mais de **faire coexister, dans un système équilibré, des services librement organisés et des services conventionnés comprenant des services à grande vitesse, pour éviter la disparition de dessertes TGV indispensables à l'aménagement du territoire**.

En concluant des **contrats combinant à la fois des services rentables et des services peu rentables ou déficitaires**, l'État pourra garantir de façon certaine la préservation de ces dessertes directes.

A l'inverse, un conventionnement limité aux seules liaisons considérées comme déficitaires obligerait les voyageurs à **changer de train pour commencer ou terminer leur trajet, ce qui réduirait d'autant l'attractivité du train par rapport aux autres modes de transport.**

S'agissant du **transfert des personnels entre entreprises ferroviaires prévu à l'article 8**, votre commission a approuvé le principe de transfert des salariés de SNCF Mobilités concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service ferroviaire mis en concurrence, assorti de la garantie d'un socle de droits sociaux (rémunération, garantie de l'emploi, retraite, facilités de circulation), ainsi que les modalités de transfert des personnels à l'issue d'une première mise en concurrence.

Elle a en revanche souhaité **revoir, d'ici la séance publique, les modalités de définition du périmètre des salariés à transférer**, afin d'en atténuer le caractère obligatoire.

Votre commission a également approuvé les différentes **mesures** de la proposition de loi visant à **lever les obstacles à une ouverture à la concurrence effective des services de transport ferroviaire** :

- le **dispositif contraignant** imposant à SNCF Mobilités et SNCF Réseau de transmettre aux autorités organisatrices les informations indispensables à l'exercice de leur mission, assorti d'une possibilité de **sanction** par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en cas de manquement (article 7) ;

- le dispositif de **communication aux candidats à un appel d'offres, par les autorités organisatrices, des informations nécessaires à la présentation de leur candidature** (article 2) ;

- le **transfert** aux autorités organisatrices, à leur demande, de la propriété des **matériels roulants** et des **ateliers de maintenance** majoritairement ou exclusivement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public (articles 9 et 10) ;

- la **transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics**, filiale de l'EPIC SNCF, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, ainsi que la composition du conseil d'administration du gestionnaire des gares et son fonctionnement (article 11) ;

- la possibilité offerte à l'État d'imposer aux entreprises ferroviaires de participer à un **système commun d'information des voyageurs et de vente des billets**, pour faciliter ces prestations pour les voyageurs dans le contexte de l'apparition de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire (article 12).

**À l'issue de ces débats, la commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**





---

Mesdames, Messieurs,

Le quatrième paquet ferroviaire adopté par les instances européennes **en décembre 2016** a fixé des échéances claires pour l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, **obligeant les États membres à en définir rapidement le cadre juridique, au plus tard le 25 décembre 2018.**

**L'exemple de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire**, dont l'insuffisante préparation a eu des effets déplorables, en particulier pour l'opérateur historique, aurait dû dissuader le Gouvernement **d'attendre le dernier moment pour légiférer.** C'est dans cette perspective que Hervé Maurey et Louis Nègre ont préparé cette proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs au cours de l'année 2017, en consultant les parties prenantes.

Il aurait été souhaitable que, de la même façon, le Gouvernement conduise, dès son arrivée, les **concertations nécessaires à cette transposition**, d'autant que les auteurs de la proposition de loi avaient attiré son attention à de nombreuses occasions sur le calendrier contraint fixé à l'échelle européenne.

Or le transport ferroviaire a été **complètement écarté des échanges menés dans le cadre des Assises de la mobilité** qui se sont tenues de septembre à décembre 2017, au motif qu'un expert, Jean-Cyril Spinetta, était chargé de réfléchir à cette question. Si la qualité de son travail n'est pas remise en cause, les **fortes répercussions de la réforme du système ferroviaire sur le quotidien des Français qui l'utilisent, comme sur l'aménagement du territoire, exigeaient de placer ce sujet au cœur du débat public.**

Cette exclusion est d'autant plus regrettable que le Gouvernement a ensuite fait le choix de recourir à des **ordonnances** pour mettre en œuvre cette réforme, **privant cette fois le Parlement d'un débat de fond à ce sujet.**

**Ainsi, ni les citoyens, ni leurs représentants, n'auront été consultés directement sur cette réforme majeure pour les usagers, les personnels du groupe public ferroviaire et les territoires.**

La Ministre des transports, Élisabeth Borne, a justifié le choix de recourir à des ordonnances par la nécessité de procéder à des concertations préalables avant de présenter un texte.

Mais **rien ne sert de courir, il faut partir à point** : ces concertations, effectivement indispensables, auraient aussi bien pu être menées dès la mise en place du Gouvernement, en 2017, comme l'y avaient d'ailleurs invité les auteurs de la proposition de loi.

Aussi votre commission a-t-elle salué la **possibilité de débat parlementaire** offerte par l'inscription à l'ordre du jour du Sénat de la proposition de loi de Hervé Maurey et Louis Nègre, dont elle a d'ailleurs largement soutenu le **dispositif visant à préserver une desserte équilibrée des territoires par les services TGV** dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. En effet, pour les auteurs de la proposition de loi comme pour votre rapporteur, **l'ouverture à la concurrence doit se traduire par une amélioration du service rendu aux voyageurs, et non l'inverse.**

---

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

### I. L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : UNE OBLIGATION EUROPÉENNE À TRANSFORMER EN OPPORTUNITÉ POUR NOTRE SYSTÈME FERROVIAIRE

#### A. UNE OBLIGATION IMPOSÉE PAR LE QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs s'inscrit dans la continuité du mouvement de libéralisation conduit par l'Union européenne à travers ses « paquets ferroviaires ».

L'ouverture à la concurrence du transport de marchandises s'est effectuée en plusieurs étapes : elle a d'abord concerné les services internationaux effectués sur le réseau de fret transeuropéen, à partir de 2003, en application du premier paquet ferroviaire, puis l'ensemble des services internationaux, à partir de 2006, ainsi que les services domestiques, à partir de 2007, en application du deuxième paquet ferroviaire. Le troisième paquet a quant à lui libéralisé, à partir de 2010, les services internationaux de transport de voyageurs, en autorisant les dessertes effectuées à l'intérieur d'un même pays dans le cadre de ces services.

Le **quatrième paquet ferroviaire** a été adopté par les instances européennes en **décembre 2016**. Il comporte un **ensemble de textes** portant sur des sujets techniques relatifs à la **sécurité et à l'interopérabilité** ainsi que sur la **gouvernance et l'organisation des systèmes ferroviaires** et **généralise l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs**.

Les **services conventionnés**, faisant l'objet d'un contrat de service public conclu par une autorité organisatrice de transport, sont régis par le **règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007** relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, qui a été **modifié par le quatrième paquet ferroviaire**<sup>1</sup>. En France, les trains TER, gérés par les régions depuis 2002, et les trains d'équilibre du territoire, jusqu'à présent gérés par l'État, mais dont une grande partie a récemment été transférée aux régions<sup>2</sup>, relèvent de cette catégorie.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

<sup>2</sup> Cf. à ce sujet l'avis budgétaire n° 113 (2017-2018) de M. Gérard CORNU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Pour ces services, le règlement pose le principe d'une **attribution des contrats de service public par voie de mise en concurrence** à partir du **3 décembre 2019**, tout en prévoyant un certain nombre de **dérogations** permettant aux autorités compétentes, soit d'avoir recours à la régie, soit d'attribuer directement ces contrats, **à condition que les États membres n'interdisent pas ces dérogations.**

Les **services non conventionnés**, aussi appelés « services librement organisés », sont régis par la **directive 2012/34/UE** du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Les TGV appartiennent aujourd'hui à cette catégorie.

Le quatrième paquet ferroviaire<sup>1</sup> a modifié cette directive pour **généraliser le droit d'accès au réseau**, jusqu'à présent réservé aux services internationaux de transport voyageurs et aux dessertes intérieures effectuées dans le cadre de ces services, **à l'ensemble des services de transport de voyageurs**, à partir du **1<sup>er</sup> janvier 2019**, pour une **application effective à partir du 14 décembre 2020**, soit au début de l'horaire de service 2021. La directive qui la modifie enjoint les États membres à en assurer la transposition **au plus tard le 25 décembre 2018.**

**Il est donc urgent de fixer le cadre juridique de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, conventionnés ou non, non seulement pour respecter les échéances européennes mais aussi pour permettre aux différentes parties prenantes, y compris l'opérateur historique, de s'y préparer dans des conditions convenables.**

## **B. UNE OPPORTUNITÉ POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES**

Si l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est une obligation fixée par l'Union européenne, elle peut aussi être **l'opportunité d'offrir un meilleur service aux usagers, à condition d'être bien préparée et bien encadrée.**

Plusieurs de nos voisins européens n'ont d'ailleurs pas attendu le quatrième paquet ferroviaire pour ouvrir leurs services à la concurrence. Comme l'a relevé l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer)<sup>2</sup>, la France figure parmi les **huit pays sur vingt-quatre pays européens n'ayant pas encore libéralisé leurs services domestiques de**

---

<sup>1</sup> Directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> « Ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs : quels enseignements tirer des pays européens qui ont libéralisé ? », Olivier Salesse, directeur du transport ferroviaire, Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, point de vue publié dans l'étude réalisée par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports en janvier 2018 intitulée « Franchises ou open access : quelle formule pour la libéralisation des services ferroviaires grandes lignes ? ».

**voyageurs.** Sur les seize autres pays ayant mis en place cette libéralisation, la concurrence est effective dans douze pays.

La Suède, le Royaume-Uni et l'Allemagne ont notamment libéralisé leurs services à partir des années 1990, avec des effets positifs sur **l'attractivité du rail** par rapport aux autres modes de transport, conduisant à une **augmentation de la fréquentation**, sur la **qualité du service rendu à l'usager**, sur la **sécurité ferroviaire**, ou sur les **coûts**.

En Allemagne et en Suède, toujours selon l'Arafer, les coûts d'exploitation par train-kilomètre des entreprises ferroviaires ont baissé de 20 à 30 % entre le début de la libéralisation et 2015, ce qui représente une **diminution comprise entre 1,1 % et 1,6 % par an**.

## II. LE CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI

### *A. UNE PROPOSITION DE LOI POUR ANTICIPER LES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES ET ÉVITER DE LÉGIFÉRER AU DERNIER MOMENT*

La proposition de loi a été préparée par Hervé Maurey et Louis Nègre au cours de l'année 2017 pour **accélérer la définition du cadre juridique de cette réforme d'ampleur, sans en anticiper les échéances**. L'objectif était de permettre aux parties prenantes de s'y préparer en amont, alors que l'insuffisante préparation de la libéralisation du fret ferroviaire a eu des conséquences très négatives, surtout pour l'opérateur historique.

Pour préparer ce texte, les auteurs ont recueilli, lors d'auditions, les positions des différents acteurs concernés (syndicats, usagers, régions, Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, Autorité de la concurrence, groupe public ferroviaire, nouveaux entrants, ministères concernés, universitaires, etc.), puis procédé à une **consultation** par voie écrite.

La proposition de loi a été déposée le 6 septembre 2017. À la demande du Président du Sénat, elle a fait l'objet d'un **avis du Conseil d'État, rendu le 22 février 2018**, publié, avec l'accord de son auteur, en annexe du présent rapport. Cette procédure a permis d'identifier les améliorations possibles du texte sur le plan juridique.

### *B. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI*

La proposition de loi comporte trois chapitres.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** fixe les **dates** et les **modalités** de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

**L'article 1<sup>er</sup> supprime le monopole de SNCF Mobilités** sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs en deux

temps, conformément aux échéances fixées par le quatrième paquet ferroviaire :

- du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités conservera son monopole sur les services aujourd'hui non conventionnés (TGV), tandis que les services faisant l'objet d'un contrat de service public (TER et trains d'équilibre du territoire) seront ouverts à la concurrence ;

- à partir du 14 décembre 2020, soit au début de l'horaire de service 2021, le monopole de SNCF Mobilités sur les TGV sera à son tour supprimé.

Cet article supprime également le principe de l'affectation de la gestion des gares à SNCF Mobilités, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, en cohérence avec l'article 11.

**L'article 2** définit le **cadre juridique des services conventionnés**, qu'ils soient organisés par l'État comme par les régions. Il comporte trois volets.

Il aborde en premier lieu la question de la **communication, par l'autorité organisatrice de transport, des informations nécessaires à la présentation des offres par les candidats.**

Pour éviter la **multiplication des conflits** relatifs à cette question et établir un **cadre homogène**, l'article prévoit qu'un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, déterminera les informations que l'autorité organisatrice compétente devra communiquer aux opérateurs économiques. Ce décret pourra prévoir, **de façon proportionnée et encadrée**, la communication d'informations couvertes par le secret industriel et commercial.

L'article définit ensuite les **modalités de conclusion des contrats de concession et des marchés publics** portant sur des services de transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019.

L'État et les régions auront le choix de conclure des **contrats de concession**, dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui s'applique aux services de transport par chemin de fer, ou des **marchés publics**, après une procédure de mise en concurrence définie par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans la mesure où l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics n'est aujourd'hui pas applicable aux services de transport par chemin de fer.

Enfin, l'article **interdit expressément l'ensemble des dérogations à l'obligation de mise en concurrence prévues par le droit européen**, et que les États membres sont libres d'interdire dans leur droit national, à **l'exception de la possibilité de mise en régie**, déjà prévue dans le code des

transports pour l'ensemble des services de transport public de personnes réguliers.

**L'ouverture à la concurrence des services conventionnés à partir du 3 décembre 2019 ne produira néanmoins ses effets que de façon progressive, puisqu'elle n'entrera en vigueur qu'au terme de chacune des conventions signées entre les autorités organisatrices de transport – les régions notamment – et SNCF Mobilités avant le 3 décembre 2019.**

Mais les régions volontaires, de même que l'État pour les trains d'équilibre du territoire, pourront ouvrir à la concurrence tout ou partie des services ferroviaires qu'ils organisent dès le 3 décembre 2019 dans leur convention signée avec SNCF Mobilités, comme l'ont déjà prévu les régions Grand Est et Pays de la Loire.

**L'article 3** affirme clairement le **rôle d'autorité organisatrice de l'État** pour les services d'intérêt national.

**L'article 4** prévoit que l'État accordera aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation **d'obligations de service public définies en fonction des besoins d'aménagement du territoire.**

L'article prévoit l'attribution de ces contrats de service public **par voie de mise en concurrence**, en renvoyant à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, le soin de définir cette procédure.

**L'article 5** fixe les modalités du **droit d'accès au réseau** prévu par le droit de l'Union européenne et les **conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport peuvent le limiter, en cas d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public.**

**L'article 6** comporte des **dispositions transitoires** prévoyant que, dans l'attente de l'entrée en vigueur effective de la généralisation du droit d'accès prévue par l'article 5, soit jusqu'au 13 décembre 2020, le dispositif actuellement prévu pour les dessertes intérieures réalisées dans le cadre de services internationaux reste applicable.

Le **chapitre II** vise à poser les **conditions d'une ouverture à la concurrence effective et réussie.**

**L'article 7** impose à SNCF Mobilités de fournir à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande, **toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public**, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale.

Pour éviter toute contestation, de la part de SNCF Mobilités, du bien-fondé des demandes d'informations faites par les autorités organisatrices, **un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Arafer,**

établira **une liste minimale d'informations** qu'une autorité organisatrice est en droit d'obtenir en application de cet article, sans préjudice des autres demandes d'informations qu'elle pourrait être amenée à faire. **Le manquement à cette obligation de transmission pourra être sanctionné par l'Arafer.**

Le même dispositif s'appliquera à **SNCF Réseau**, qui devra fournir toute information nécessaire pour l'organisation des services faisant l'objet d'un contrat de service public.

**L'article 8** détermine les **modalités de transfert des salariés entre entreprises ferroviaires**. Il prévoit que les autorités organisatrices de transport sont compétentes pour **délimiter le périmètre des salariés à transférer**. Feront l'objet d'un transfert les salariés affectés de manière directe ou indirecte à l'exploitation du service ferroviaire concerné au moins six mois avant la date du transfert.

Cet article détermine également les **droits sociaux garantis aux salariés de SNCF Mobilités transférés** – il s'agit de la rémunération, des facilités de circulation et, s'agissant des salariés statutaires, de la garantie de l'emploi et des droits à la retraite.

Les salariés de SNCF Mobilités qui, à l'issue d'un premier transfert, réintègrent cet établissement pourront **de nouveau être régis le statut**.

**L'article 9** modifie le dispositif introduit par la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, pour réaffirmer le **caractère automatique du transfert de propriété des matériels roulants de SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice, dès lors qu'elle en fait la demande et après versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions**.

**L'article 10** prévoit la même disposition pour les **ateliers de maintenance totalement ou majoritairement affectés à l'entretien des matériels roulants utilisés dans le cadre d'un contrat de service public**, pour faciliter l'accès des nouveaux entrants à ces ateliers.

**L'article 11** procède à la **transformation Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics**, filiale de l'EPIC SNCF. L'État sera tenu de demeurer actionnaire majoritaire de la société. Gares et Connexions conclura un **contrat pluriannuel à dix ans** avec l'État fixant des objectifs en matière, entre autres, de qualité de service et de développement des gares.

Cet article détermine la **composition du conseil d'administration** de Gares et Connexions, et fixe les **garanties d'indépendance** applicables à son président et à ses dirigeants à l'égard des entreprises ferroviaires, sous contrôle de l'Arafer. Il prévoit l'attribution en pleine propriété des **biens immobiliers** gérés par Gares et Connexions.

**L'article 12** autorise l'État à imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs de participer à un **système**



---

**commun d'information des voyageurs et de vente de billets**, pour permettre aux usagers d'acheter un billet unique, même lorsque la prestation de transport est assurée par plusieurs opérateurs.

**Le chapitre III** comprend plusieurs **mesures de coordination**.

**L'article 13** tire les conséquences de la suppression du monopole de SNCF Mobilités et de l'ouverture à la concurrence dans le code des transports.

**L'article 14** procède à une coordination dans l'article du code énumérant les ressources de SNCF Mobilités.

**L'article 15** tire les conséquences de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme en modifiant les articles du code relatifs à la structure du groupe public ferroviaire.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission est **favorable** à l'ensemble des **mesures** de la proposition de loi, destinées à **fixer le cadre juridique** de cette réforme et à lever les obstacles à **une ouverture à la concurrence effective du secteur**, dans l'objectif **d'améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et de réduire ses coûts**.

Elle s'est attachée à **clarifier et sécuriser** plusieurs dispositions du texte **sur le plan juridique**, en adoptant **des amendements du rapporteur tirant les conséquences de l'avis du Conseil d'État**.

Votre commission a **partagé la vive préoccupation des auteurs de la proposition de loi relative au maintien des dessertes TGV dans le contexte de l'ouverture à la concurrence**.

A l'opposé du modèle proposé par Jean-Cyril Spinetta dans son rapport sur l'avenir du transport ferroviaire<sup>1</sup>, qui préconise de recentrer le transport à grande vitesse sur les « *dessertes entre les principales métropoles françaises* », **vosre commission considère que les dessertes directes des villes moyennes par des services TGV doivent être préservées**.

Or, si rien n'est fait en ce sens, l'ouverture à la concurrence pourrait conduire à un **écrémage de l'offre proposée, au détriment des usagers et des territoires, les entreprises ferroviaires cherchant en priorité à assurer les liaisons les plus rentables**.

La mesure proposée par les auteurs de la proposition de loi à l'article 4, à savoir la **conclusion, par l'État, de contrats de service public combinant des services rentables et des services non rentables pour les**

---

<sup>1</sup> « *L'avenir du transport ferroviaire* », rapport de la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta, 15 février 2018.

**services dits « TGV »**, apparaît, à ce jour, comme la seule solution permettant de préserver **de façon certaine** des dessertes considérées comme non rentables dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, **sans rupture de charge pour les usagers**.

A l'inverse, un **conventionnement des seules liaisons non rentables**, notamment celles permettant de desservir les villes moyennes par des trains « TGV », obligerait les usagers à **changer de train pour commencer ou terminer leur trajet**, ce qui réduirait d'autant l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

La contribution de Régions de France au rapport de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports donne la mesure de cet enjeu<sup>1</sup> : d'après un sondage réalisé en 2011 par l'institut IPSOS, 60 % des répondants ne considéraient pas acceptable « *une desserte TGV renforcée, mais limitée aux tronçons à grande vitesse, nécessitant de finir son voyage en TER ou en autocars* ». Cette contribution cite plusieurs exemples démontrant que les **passagers sont bien moins enclins à utiliser le mode ferroviaire lorsqu'un trajet implique une correspondance**.

Ces contrats de service public devront évidemment **coexister avec le principe du libre accès au réseau (open access) prévu par la directive 2012/34/UE**, et que la proposition de loi met en œuvre à son article 5. Votre commission a adopté **une nouvelle rédaction de l'article 4 pour lever toute ambiguïté à ce sujet**, indiquant que « *pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 (...)* ».

Il ne s'agit donc pas de **diviser le réseau en franchises sur le modèle britannique, mais de faire coexister, dans un système équilibré, des services librement organisés et des services conventionnés**, comme il en existe déjà pour les trains d'équilibre du territoire.

Cet article appelle à **étendre le champ des services conventionnés par l'État**, en y incluant les **services dits « TGV<sup>2</sup> »**.

**Il reviendra de fait à l'État, en tant qu'autorité organisatrice, de prendre ses responsabilités en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants, le législateur ne pouvant s'y substituer.**

---

<sup>1</sup> Contribution de Régions de France à l'étude réalisée par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports en janvier 2018 intitulée « *Franchises ou open access : quelle formule pour la libéralisation des services ferroviaires grandes lignes ?* ».

<sup>2</sup> La rédaction retenue par votre commission prévoit la conclusion de contrats pour l'exploitation de « *services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse* » car il convient, pour désigner l'ensemble des services dits « TGV », de ne pas se limiter à la notion de « *services à grande vitesse* », qui pourrait s'avérer trop restrictive si l'on considère la définition qu'en donne la directive 2012/34/UE (cf. commentaire de l'article 4).

Si cette mesure impliquera nécessairement une **professionnalisation** et un **renforcement des services** de l'État, votre commission considère **qu'il faut savoir se donner les moyens de ses ambitions, surtout en matière d'aménagement du territoire.**

**Votre commission a adopté 22 amendements présentés par votre rapporteur.**

**Votre commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**



---

## EXAMEN DES ARTICLES

### CHAPITRE I<sup>ER</sup> DATES ET MODALITÉS DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

*Article 1<sup>er</sup>*  
(article L. 2141-1 du code des transports)

#### **Suppression du monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs**

**Objet : cet article supprime le monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs.**

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

L'établissement public national industriel et commercial (Epic) SNCF Mobilités, qui a succédé à l'Epic SNCF en 2015 à la suite de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, possède le **monopole de l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs en France**, à l'exception des dessertes intérieures réalisées dans le cadre de trajets internationaux (*cf.* commentaire de l'article 5).

C'est l'**article L. 2141-1** du code des transports qui en pose le principe, en énonçant que SNCF Mobilités « *a pour objet :*

« 1° *d'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12 [qui régit les dessertes intérieures réalisées dans le cadre de trajets internationaux].* »

Les autres missions attribuées à SNCF Mobilités sont :

« 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.* »

Cet article précise également que SNCF Mobilités « *est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions* ».

---

Le **quatrième paquet ferroviaire**, adopté par les instances européennes en décembre 2016, prévoit l'ouverture à la concurrence :

- des **services conventionnés (faisant l'objet d'un contrat de service public)** à partir du **3 décembre 2019**, en application du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, modifié par le quatrième paquet ferroviaire<sup>1</sup> ;

- des **services non conventionnés** à partir du **14 décembre 2020**, soit **l'horaire de service 2021**, en application de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) modifiée par le quatrième paquet ferroviaire<sup>2</sup>.

## II. La proposition de loi initiale

Cet article **supprime le monopole de SNCF Mobilités sur l'exploitation des services de transport ferroviaire de voyageurs en deux temps**, conformément aux échéances fixées par le quatrième paquet ferroviaire, en prévoyant que :

- du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités conservera son monopole sur les services non conventionnés (les TGV)<sup>3</sup>, tandis que les services faisant l'objet d'un contrat de service public (les TER et TET) seront ouverts à la concurrence ;

- à partir du 14 décembre 2020, soit au début de l'horaire de service 2021, le monopole de SNCF Mobilités sur les services non conventionnés sera à son tour supprimé.

Pour prendre en compte les délais nécessaires à la mise en œuvre effective de cette réforme, **le III de l'article** fait entrer en vigueur cette modification **le 1<sup>er</sup> janvier 2019**, mais **les V et VI** de l'article prévoient des **dispositions transitoires pour préserver le monopole de SNCF Mobilités** sur l'ensemble des services jusqu'au 2 décembre 2019, puis sur les seuls services non conventionnés jusqu'au 13 décembre 2020.

---

<sup>1</sup> Règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) no 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

<sup>2</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), telle que modifiée par la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

<sup>3</sup> Toujours à l'exception des dessertes intérieures réalisées dans le cadre de trajets internationaux.

---

Cet article **supprime également le principe de l'affectation de la gestion des gares à SNCF Mobilités, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020**, en cohérence avec l'article 11 de la proposition de loi.

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

Cet article ne fait **qu'opérer la transposition du quatrième paquet ferroviaire, dans le strict respect des échéances qu'il fixe**, sans les anticiper. Votre commission ne peut donc qu'y être favorable, puisqu'il s'agit de mettre en conformité le code des transports avec le droit européen.

Elle a adopté **l'amendement de simplification rédactionnelle COM-1 du rapporteur**, premier d'une série d'amendements visant à **simplifier, à l'échelle de l'ensemble du texte, la lecture des entrées en vigueur des différents dispositifs de la proposition de loi**.

Ces amendements rassemblent notamment en un **article unique, l'article 6, l'ensemble des dispositions transitoires**, pour en améliorer la lisibilité.

Dans le même souci de **simplification rédactionnelle**, ils prévoient l'entrée en vigueur immédiate de différents dispositifs dont l'entrée en vigueur était différée au 1<sup>er</sup> janvier 2019, sans modifier l'entrée en vigueur **effective** des différents dispositifs de la proposition de loi :

- le 3 décembre 2019 pour l'ouverture à la concurrence des services faisant l'objet d'un contrat de service public ;
- le 14 décembre 2020 pour l'ouverture à la concurrence des services ne faisant actuellement pas l'objet d'un contrat de service public ;
- le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour la transformation de Gares et Connexions en société anonyme.

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

## *Article 2*

(sous-section 1A de la section 1 du chapitre 1er du titre II du livre 1<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports)

### **Procédure d'attribution des contrats de service public**

**Objet : cet article détermine la procédure d'attribution des contrats de service public portant sur des services de transport ferroviaire de personnes.**

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

##### **A. Le principe de l'attribution directe à SNCF Mobilités**

SNCF Mobilités étant en situation de monopole, il n'y a aujourd'hui **pas de procédure de mise en concurrence**. Les autorités organisatrices de transport que sont l'État ou les régions concluent directement avec l'opérateur un **contrat de service public**, comme le prévoit le règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dans le cadre fixé par le code des transports.

Ainsi, pour les services régionaux, l'article L. 2121-4 dispose que chaque région conclut avec SNCF Mobilités une convention, dont le contenu est précisé par décret en Conseil d'État, pour fixer les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

##### **B. Les textes de référence de la commande publique**

Le droit de la commande publique distingue les concessions (anciennement appelées délégations de service public) des marchés publics. Par un contrat de **concession**, l'autorité concédante transfère à l'opérateur économique un **risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service**, ce qui n'est pas le cas pour les marchés publics.

Si le régime des concessions est en général privilégié dans le domaine des services de transport public urbain, les autorités organisatrices de transport peuvent avoir recours à des marchés publics.

Les contrats de concession sont régis par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, et les marchés publics par l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

**L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession** s'appliquerait aux services ferroviaires si le code des transports ne prévoyait pas de monopole d'exploitation pour SNCF Mobilités.

En revanche, **le 6° de l'article 14 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics** exclut de son champ



---

d'application les marchés publics de services relatifs au transport de voyageurs par chemin de fer.

Cette exclusion résulte du fait que les marchés portant sur des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ont été exclus du champ d'application de la directive européenne dont l'ordonnance relative aux marchés publics assure la transposition<sup>1</sup>.

Enfin, la possibilité de **mise en régie** est prévue à l'article L. 1221-3 du code des transports, qui concerne l'ensemble des services de transport public de personnes réguliers. Elle ne peut aujourd'hui s'appliquer aux services ferroviaires en raison du monopole octroyé à SNCF Mobilités en application de l'article L. 2141-1 du même code.

### C. Le règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

Dans sa version issue du quatrième paquet ferroviaire, l'article 5 de ce règlement prévoit que les contrats de service public de transport par chemin de fer sont attribués par voie de **mise en concurrence** à partir du **3 décembre 2019**, tout en prévoyant un certain nombre de **dérogations qui s'appliquent** « *sauf interdiction en vertu du droit national* ».

Ainsi, à la condition que le droit interne des États membres le permette, il peut être dérogé à l'obligation de mise en concurrence dans les cas suivants :

- en cas de **régie**, en application du **paragraphe 2 de l'article 5** : l'autorité compétente peut décider de fournir elle-même les services concernés ou de les attribuer directement à une entité sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services ;
- en cas de **circonstances exceptionnelles**, en application du **paragraphe 3 bis de l'article 5** : l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement le contrat, pour une durée maximale de cinq ans, ce procédé ne pouvant être utilisé deux fois de suite. D'après le règlement, « *ces circonstances exceptionnelles incluent les situations dans lesquelles :*

« - *un certain nombre de procédures de mise en concurrence organisées par l'autorité compétente ou d'autres autorités compétentes sont déjà en cours et pourraient affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le contrat fait l'objet d'une mise en concurrence, ou*

« - *des modifications du champ d'application d'un ou de plusieurs contrats de service public sont nécessaires pour optimiser l'offre de services publics.* » ;

---

<sup>1</sup> Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE.

- pour les contrats de **moins de 7,5 millions d'euros** ou de moins de **500 000 kilomètres de services**, en application du **paragraphe 4 de l'article 5** ;
- en raison des **caractéristiques structurelles et géographiques du marché**, le **paragraphe 4 bis de l'article 5** autorisant une attribution directe lorsque l'autorité compétente « *considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; et (...) lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué* » ;
- lorsque les services concernés sont assurés par **un opérateur qui gère simultanément la totalité ou la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services sont fournis** (ce qui n'est possible que sur certaines portions de réseau ferroviaire), en application du **paragraphe 4 ter de l'article 5** ;
- **jusqu'au 25 décembre 2023**, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, pour une durée de dix ans maximum, en application du **paragraphe 6 de l'article 5**.

Enfin, sans que le **droit national puisse faire obstacle à cette dérogation**, le **paragraphe 5 de l'article 5** permet aux autorités compétentes de prendre des **mesures d'urgence** en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, qui peuvent prendre la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation d'un contrat.

En ce qui concerne la **question des données**, le paragraphe 8 de l'article 4 du règlement n° 1370/2007 prévoit que :

*« Les contrats de service public exigent de l'opérateur qu'il fournisse à l'autorité compétente les informations essentielles pour l'attribution des contrats de service public, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles. Les autorités compétentes mettent à la disposition de toutes les parties intéressées **des informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles.** Ces informations portent notamment sur le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes liés au service public de transport de voyageurs couvert par la procédure de mise en concurrence, et des précisions sur les spécifications de l'infrastructure pertinentes pour l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant requis, et permettent aux parties intéressées de préparer des plans d'exploitation bien étayés. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire assistent les autorités compétentes pour la fourniture de toutes les spécifications de l'infrastructure pertinentes. Le*

---

*non-respect des dispositions énoncées ci-dessus est soumis au contrôle juridictionnel prévu à l'article 5, paragraphe 7. »*

## II. La proposition de loi initiale

Cet article crée une nouvelle sous-section comportant des « dispositions générales » relatives aux **services conventionnés**, qu'ils soient organisés par l'État ou par les régions, sur le réseau national.

Cette **nouvelle sous-section 1 A** est insérée au début de la section 1 sur les « services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics » du chapitre 1<sup>er</sup> concernant l'« organisation du transport ferroviaire ou guidé » du titre II « Exploitation » du livre I<sup>er</sup> « Système de transport ferroviaire ou guidé » de la deuxième partie du code des transports « Transport ferroviaire ou guidé ». Cette section précède les sous-sections 1 à 3, consacrées respectivement aux services d'intérêt national, d'intérêt régional et aux services assurés dans la région Ile-de-France.

Elle comporte **trois articles**.

Le **nouvel article L. 2121-1 A** aborde la question de la **transmission, par l'autorité organisatrice de transport compétente, des informations nécessaires à la présentation des offres par les candidats**.

Il impose aux autorités organisatrices de communiquer aux candidats les **informations déterminées par décret en Conseil d'État**, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. L'exposé des motifs de la proposition de loi précise qu'il s'agit d'un « *socle minimal d'informations [...], sans préjudice des autres informations que l'autorité organisatrice pourrait souhaiter ou devoir transmettre aux candidats en fonction du contrat concerné.* » Son objectif est **d'éviter la multiplication des contentieux relatifs à cette question** et d'établir un **cadre homogène**, alors que les autorités organisatrices ouvriront pour la première fois ces services à la concurrence.

L'article précise que ce décret pourra prévoir, de **façon proportionnée**, la communication **d'informations couvertes par le secret industriel et commercial, dans des conditions visant à en protéger la confidentialité**. Comme l'indique l'exposé des motifs, « *ce décret pourra par exemple imposer la présentation de certaines informations par fourchette de valeurs, ou leur consultation dans une salle spécifique (data room).* »

Le **nouvel article L. 2121-1 B** définit le régime applicable aux contrats de service public portant sur des services de transport ferroviaire de personnes, en rappelant qu'il existe deux types de contrats : les contrats de concession et les marchés publics.

Pour les **contrats de concession**, il rappelle que l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession s'applique.

Pour les **marchés publics**, il indique qu'ils devront être conclus « dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures », soit après une procédure de mise en concurrence, « dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

Enfin, le **nouvel article L. 2121-1 C exclut expressément la majorité des dérogations à l'obligation de mise en concurrence** prévues par le règlement 1370/2007, à la condition que les États membres ne les interdisent pas dans leur droit national, sauf la possibilité de mise en **régie** prévue au paragraphe 2 de l'article 5 de ce règlement.

La proposition de loi fixe la date d'entrée en vigueur de ces dispositifs au 3 décembre 2019, sauf pour l'article L. 2121-1 A dont la date d'entrée en vigueur est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

### III. La position de votre commission

Pour clarifier le dispositif envisagé pour la **transmission des informations aux candidats à un appel d'offres** et prendre en compte les remarques formulées par le Conseil d'État dans son avis, votre commission a adopté **l'amendement COM-2 du rapporteur**, qui pose le principe de la communication aux candidats à un appel d'offres, par l'autorité organisatrice, des « *informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence* », en reprenant expressément les termes du règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, avant de renvoyer au décret en Conseil d'État le soin de déterminer les **catégories d'informations** concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale peuvent être transmises.

Si la protection de ces informations est légitime, votre commission a constaté que le dispositif proposé était suffisamment **proportionné et encadré** : seules les informations nécessaires pour éviter des distorsions de concurrence devront être transmises, et dans des conditions permettant d'en protéger la confidentialité.

S'agissant du volet relatif aux contrats de concession et aux marchés publics, le Conseil d'État a relevé le risque **d'incompétence négative** de la disposition renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les modalités d'attribution des marchés publics portant sur des services ferroviaires pouvant être conclus par des collectivités territoriales.

Par ailleurs, il n'a pas été démontré, à ce stade, qu'une procédure **spécifique** pour l'attribution de ces marchés publics était nécessaire, par rapport à la procédure de droit commun fixé par l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

---

En conséquence, votre commission a **adopté l'amendement COM-3 rect. du rapporteur pour rendre applicable cette ordonnance** aux marchés de services de transport de voyageurs par chemin de fer.

Cette modification est effectuée directement dans le texte de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. En conséquence, dès lors que les deux ordonnances de droit commun relatives aux contrats de concession, d'une part, aux marchés publics, d'autre part, seront applicables de plein droit, il n'apparaît plus nécessaire d'y faire référence dans le code des transports. C'est la raison pour laquelle le même amendement **supprime le nouvel article L. 2121-1 B.**

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

### *Article 3*

(article L. 2121-1 du code des transports)

### **Rôle d'autorité organisatrice de l'État**

**Objet : cet article affirme le rôle d'autorité organisatrice de l'État pour les services ferroviaires d'intérêt national.**

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

L'État exerce la compétence d'autorité organisatrice pour les trains d'équilibre du territoire, dont une grande partie a récemment été transférée aux régions<sup>1</sup>. Les régions sont quant à elles chargées des services de transport express régional (TER) depuis 2002.

**L'article L. 2121-1 du code des transports** dispose que « *l'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national* ».

**L'article L. 2121-3** énonce quant à lui le **rôle d'autorité organisatrice des régions** : « *la région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :*

« *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 ;*

« *2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.*

« *Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire*

---

<sup>1</sup> Cf. à ce sujet l'avis budgétaire n° 113 (2017-2018) de M. Gérard CORNU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

*dont l'État est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte de la planification régionale des infrastructures de transport au sens de la section 1 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du présent code.*

*« 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. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.*

*« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »*

## **II. La proposition de loi initiale**

Le **I** de cet article modifie l'article L. 2121-1 du code des transports pour énoncer que *« l'État est l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national, sans préjudice de l'article L. 2121-12 [c'est-à-dire sans préjudice de l'exercice du droit d'accès au réseau mis en œuvre par l'article 5 de la proposition de loi]. »*

Le **II** fixe son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Le **III** est une disposition transitoire précisant que cette disposition ne fait pas obstacle, du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 13 décembre 2020, à l'exploitation, par SNCF Mobilités, de services non conventionnés.

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

Votre commission a approuvé l'affirmation du rôle d'autorité organisatrice de l'État.

Elle a adopté **l'amendement de simplification rédactionnelle COM-4 du rapporteur**, qui supprime l'entrée en vigueur différée de l'article et la disposition transitoire, qui n'apparaissent plus justifiées compte tenu de la démarche de simplification des dispositifs d'entrée en vigueur mise en œuvre dans l'ensemble du texte.

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

---

*Article 4*  
(article L. 2121-2 du code des transports)

**Contrats de service public répondant aux besoins d'aménagement du territoire**

**Objet : cet article prévoit la conclusion, par l'État, de contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire.**

**I. Le droit en vigueur**

L'État a conclu un contrat de service public avec SNCF Mobilités pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Les services dits « TGV » ne font pas l'objet d'un conventionnement et sont organisés par SNCF Mobilités.

**L'article L. 2121-2** du code des transports prévoit une consultation des **régions** sur les **modifications de la consistance des services assurés dans leur ressort territorial par SNCF Mobilités**, autres que les services d'intérêt régional.

Il dispose également que toute création ou suppression par SNCF Mobilités 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**.

Enfin, depuis la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, toute suppression du service **d'embarquement des vélos non démontés à bord** des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux **régions** concernées.

Le **règlement n° 1370/2007** du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, tel que modifié par le quatrième paquet ferroviaire, prévoit la mise en concurrence des services ferroviaires faisant l'objet de **contrats de service public** à partir du 3 décembre 2019.

La **directive 2012/34/UE** du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), dans sa version modifiée, donne aux entreprises ferroviaires **un droit d'accès au réseau** à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, **pour une application effective à partir du 14 décembre 2020**. Ce droit peut être limité par les États membres si le service ferroviaire envisagé compromettrait l'équilibre

économique d'un contrat de service public, dans des conditions encadrées (cf. commentaire de l'article 5).

## II. La proposition de loi initiale

Pour éviter que l'ouverture à la concurrence des services dits « TGV » ne se traduise par la disparition de nombreuses liaisons considérées comme peu rentables ou déficitaires, mais pourtant indispensables à l'aménagement du territoire, la proposition de loi prévoit une nouvelle rédaction de l'article L. 2121-2 énonçant que « *l'État accorde aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public qu'il définit pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, pour une durée limitée, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 (...).* »

L'article prévoit l'attribution de ces contrats de service public **par voie de mise en concurrence**, en renvoyant à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, le soin de définir cette procédure.

## III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à la mesure proposée par les auteurs de la proposition de loi, à savoir la **conclusion, par l'État, de contrats de service public combinant des services rentables et des services non rentables pour les services dits « TGV »**.

A l'opposé de celui proposé par Jean-Cyril Spinetta dans son rapport sur l'avenir du transport ferroviaire, qui préconise de recentrer les dessertes à grande vitesse « entre les principales métropoles françaises », ce dispositif vise à **conserver les dessertes directes des villes « moyennes » par des TGV**.

Cette mesure apparaît, à ce jour, comme la seule solution permettant de préserver **de façon certaine** des dessertes considérées comme non rentables dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, **sans rupture de charge pour les usagers**.

A l'inverse, un **conventionnement des seules sections non rentables**, notamment celles permettant de desservir les villes moyennes par des trains « TGV », obligerait les usagers à **changer de train**, ce qui réduirait d'autant l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Ces contrats de service public devront évidemment **coexister avec le principe du libre accès au réseau (open access) prévu par la directive 2012/34/UE**.



---

L'intention des auteurs de la proposition de loi **n'était pas de couvrir l'ensemble du réseau par ces contrats de service public, ce qui entrerait en contradiction avec ce droit d'accès au réseau, dont la proposition de loi prévoit d'ailleurs la mise en œuvre à l'article 5.**

La rédaction retenue peut néanmoins donner cette impression. Or, comme l'a relevé le Conseil d'État dans son avis, *« une disposition législative imposant de manière générale à une autorité organisatrice de transport de passer des contrats de service public comportant des droits exclusifs pour une catégorie de services de transport ferroviaire, sans avoir procédé, préalablement et au cas par cas, à une définition des besoins de service public de transport ferroviaire de voyageurs, remettrait en cause le droit d'accès reconnu par l'article 10 de la directive. »*

Pour tenir compte de cette observation et procéder à d'autres ajustements techniques, votre commission a adopté **l'amendement COM-5 du rapporteur**, qui prévoit que *« pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 (...) »*.

Cette rédaction lève toute ambiguïté sur le fait que l'État devra procéder, avant la conclusion de ces contrats, à une **analyse des besoins**, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 : l'ensemble des services dits « TGV » ne seront pas couverts par ces contrats et le droit d'accès au réseau pourra s'exercer.

**Le législateur ne pouvant s'y substituer, il reviendra à l'État, en tant qu'autorité organisatrice, de prendre ses responsabilités en définissant les dessertes qu'il souhaite préserver et en concluant les contrats de service public correspondants.**

Il ne s'agit donc pas de **diviser le réseau en franchises sur le modèle britannique, mais de faire coexister, dans un système équilibré, des services librement organisés et des services conventionnés**, comme il en existe déjà pour les trains d'équilibre du territoire.

Par ailleurs, cette rédaction prévoit la conclusion de contrats pour l'exploitation de *« services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse »* car il convient, **pour désigner l'ensemble des services dits « TGV », de ne pas se limiter à la notion de « services à grande vitesse »**. Celle-ci pourrait en effet s'avérer très restrictive, si l'on considère la définition qu'en fait la directive 2012/34/UE, qui les désigne comme les services *« opérés sans arrêts intermédiaires entre deux lieux séparés par une distance de plus de 200 kilomètres sur des lignes spécialement conçues et équipées pour des vitesses généralement supérieures ou égales à 250 kilomètres par heure et fonctionnant en moyenne à ces vitesses. »*

Enfin, l'article adopté par votre commission supprime la référence à une catégorie spécifique de contrats de service public, dans la mesure où **le droit commun des concessions peut s'appliquer à ces contrats.** En

conséquence, la notion de « droit exclusif », qui peut prêter à confusion avec le droit d'accès au réseau, est remplacée par le terme plus générique de « contrat de service public ».

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

*Article 5*

(articles L. 2121-12, L. 2133-1 et L. 1263-2 du code des transports)

**Exercice du droit d'accès au réseau (*open access*)**

**Objet : cet article fixe les modalités du droit d'accès au réseau prévu par le droit de l'Union européenne et les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport peuvent le limiter, en cas d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public.**

**I. Le droit en vigueur**

**A. Le régime applicable aux dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services internationaux**

L'article 10 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen accorde aujourd'hui aux entreprises ferroviaires un **droit d'accès au réseau** pour l'exploitation de **services internationaux de transport de voyageurs**. Il autorise également ces entreprises à effectuer des **dessertes à l'intérieur du même pays** dans le cadre de ces services.

L'article 11 de la directive permet aux **États membres de limiter ce droit d'accès** s'il compromet **l'équilibre d'un contrat de service public couvrant le même trajet**. Il revient à l'organisme de contrôle - en France, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières - de déterminer si l'équilibre économique du contrat de service public est susceptible d'être compromis.

Ces dispositions ont été transposées aux **articles L. 2121-12 et L. 2133-1** du code des transports.

**L'article L. 2121-12** autorise ces services de transport, qualifiés de « **services librement organisés** » par opposition aux services conventionnés, et prévoit qu'il revient à **l'autorité organisatrice compétente** de « *limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ait, par une décision motivée, estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.* »

**L'article L. 2133-1** précise la procédure suivant laquelle le **régulateur** « se prononce [...] sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public », en indiquant les entités qui peuvent le saisir : l'autorité administrative compétente, l'autorité qui a attribué le contrat de service public, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat. Les décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) sont prises dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction et notifiées au demandeur. Elles sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État.

Enfin, en application du 8° de **l'article L. 1263-2**, l'Arafer peut être saisie, pour exercer son rôle en matière de **règlement des différends**, par les entreprises s'estimant victimes de préjudices liés à la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.

#### **B. Le régime du droit d'accès au réseau prévu par la directive 2012/34/UE, telle qu'elle a été modifiée par le quatrième paquet ferroviaire**

La directive 2012/34/UE, telle que modifiée par le quatrième paquet ferroviaire, prévoit d'**élargir ce droit d'accès au réseau à tous types de service, y compris nationaux**, en conservant la possibilité, pour les États membres, de les limiter en cas d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public couvrant le même trajet.

Ce dispositif doit s'appliquer à **partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, pour une entrée en vigueur effective pour l'horaire de service 2021.**

L'article 11 de la directive 2012/34 relatif à la limitation du droit d'accès au réseau  
(entrée en vigueur prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019)

1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10, paragraphe 2, aux services de transport de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats de service public en question.

2. Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organisme ou les organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 procèdent à une analyse économique objective et fondent leur décision sur des critères préétablis. Ils statuent à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs tel qu'il est mentionné à l'article 38, paragraphe 4:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;

- c) le gestionnaire de l'infrastructure;
- d) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétents les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organisme de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque l'organisme de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé au sens de l'article 38, paragraphe 4, compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu à l'article 10, paragraphe 2, soient remplies.

(...)

NB Le paragraphe 4 de l'article 38 de la même directive dispose que :

4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs dans un État membre où le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire est limité conformément à l'article 11, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés .. Afin que les organismes de contrôle concernés soient en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, lesdits organismes veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informées sans retard indu et au plus tard dans un délai de dix jours.

## II. La proposition de loi initiale

Le présent article modifie les articles L. 1263-1, L. 2121-1 et L. 2133-1 pour tirer les conséquences de l'extension du droit d'accès au réseau à l'ensemble des services.

L'article L. 2121-12 modifié pose le principe du libre accès au réseau, en permettant à toute autorité organisatrice compétente, après **avis conforme**

de l'Arafer, de limiter ou interdire ces services lorsqu'ils compromettent l'équilibre d'un contrat de service public.

L'article L. 2133-1, modifié par coordination, prévoit toujours que l'Arafer se prononce sur l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public, à la demande des acteurs précités.

De même, le 8° de l'article L. 1263-1 est modifié pour étendre la possibilité de saisine de l'Arafer à la création de services de transport librement organisés en application de l'article L. 2121-12.

### III. La position de votre commission

Dans son avis, le Conseil d'État a considéré que ce dispositif ne transposait pas parfaitement les dispositions de la directive 2012/34/UE.

Il a notamment remis en cause le dispositif prévoyant, à l'article L. 2121-12, un **avis conforme** de l'Arafer sur le projet de **limitation du service rédigé par l'autorité organisatrice**, considérant qu'il ne permettait pas au régulateur de prendre une décision motivée sur l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 11 de la directive.

**Votre rapporteur estime que ces dispositions sont transposées, mais à l'article L. 2133-1**, qui prévoit une saisine directe du régulateur par les parties prenantes conformément à la directive.

Ce n'est qu'une fois que cette **décision portant sur l'atteinte éventuelle à l'équilibre économique du contrat de service public a été rendue par l'Arafer** en application de l'article L. 2133-1 que l'autorité organisatrice peut lui soumettre pour avis un **projet de limitation du service**. L'avis conforme de l'Arafer sur ce projet de limitation a pour objet de vérifier que **la limitation opérée par l'autorité organisatrice** respecte bien la décision de l'Arafer sur l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public, et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire.

Par ailleurs, le Conseil d'État a recommandé de compléter la transposition de la directive.

Pour prendre en compte ces remarques et clarifier la procédure applicable, votre commission a adopté **l'amendement COM-6 du rapporteur**.

**Cet amendement précise les différentes étapes de la procédure et les délais dans lesquels elles peuvent être mises en œuvre, ainsi que les conditions de réexamen et de recours à l'encontre de la décision du régulateur.**

En application de l'article **L. 2121-12 modifié**, l'entreprise ferroviaire devra **déclarer son intention d'assurer le service auprès de l'Arafer** « *au plus tard dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la*

*demande de capacité formulée auprès du gestionnaire d'infrastructure pour ce service se rapporte », comme le prévoit le paragraphe 4 de l'article 38 de la directive 2012/34/UE.*

L'Arafer devra ensuite publier sans délai cette déclaration et en **informer** concomitamment **toute autorité organisatrice ayant conclu un contrat de service public** pour l'exploitation d'un ou de plusieurs services ferroviaires sur le même trajet et **toute entreprise ferroviaire exécutant un tel contrat de service public.**

Ensuite, en application de **l'article L. 2133-1 modifié**, les acteurs susceptibles de saisir le régulateur pour vérifier l'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public, déjà évoqués, auront **un mois pour le faire.**

**Il est précisé que l'Arafer se prononcera** sur cette atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public **par une décision.** Il n'apparaît pas nécessaire de préciser que cette décision est motivée, dans la mesure où l'article L. 1261-2 prévoit déjà que toutes les propositions, avis et décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont motivés et rendus publics.

Conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la directive, l'article L. 2133-1 modifié précise que si l'Arafer décide que le service annoncé compromettrait l'équilibre économique du contrat, elle doit **indiquer dans sa décision les changements qui pourraient être apportés à ce service pour qu'il puisse être assuré sans compromettre l'équilibre économique dudit contrat.**

Conformément au paragraphe 2 de l'article 11 de la directive, l'Arafer aura six semaines pour rendre sa décision et devra préciser, conformément à son paragraphe 3, les conditions de son réexamen éventuel. La décision sera susceptible de recours devant le Conseil d'État.

Une fois que l'Arafer aura rendu sa décision sur l'atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public, l'autorité organisatrice de transport pourra limiter ou interdire le service, en application de l'article L. 2121-12 modifié. Il ne sera plus nécessaire d'obtenir un avis conforme de l'Arafer, mais il est précisé que la **limitation du service prévue par l'autorité organisatrice doit s'inscrire dans le respect de la décision prise par l'Arafer** : elle ne saurait interdire le service davantage que ce qui est autorisé par la décision de l'Arafer.

Par coordination, la notion d'horaire de service est définie à l'article **L. 2122-3**, qui définit déjà les termes de « capacités d'infrastructures » et de « sillon » en reprenant les termes de la directive.

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

---

## Article 6

### Dispositions transitoires

**Objet : cet article rassemble les dispositions transitoires de la proposition de loi.**

#### I. La proposition de loi initiale

Cet article précise que, **dans l'attente de l'entrée en vigueur effective de la généralisation du droit d'accès prévue par l'article 5, soit jusqu'au 13 décembre 2020**, le dispositif actuellement prévu pour les dessertes intérieures réalisées dans le cadre de services internationaux, exposé dans le commentaire de l'article 5, reste applicable, de même que l'article L. 2121-2, exposé dans le commentaire de l'article 4.

#### II. La position de votre commission

Pour améliorer la lisibilité des dates d'entrée en vigueur effective des différents dispositifs de la proposition de loi, votre commission a adopté **l'amendement COM-7 du rapporteur, qui rassemble, sans les modifier, l'ensemble des dispositions transitoires de la proposition de loi au sein de l'article 6**, soit à la fin du chapitre consacré aux dates et aux modalités de l'ouverture à la concurrence.

Outre les dispositions figurant déjà au sein de cet article, ces dispositions, qui figuraient initialement à l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi, prévoient que, par dérogation aux 1<sup>er</sup>, 4 et 5 de la proposition de loi :

- jusqu'au 2 décembre 2019, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, **l'ensemble des services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national**, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international ;

- du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national **ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public**, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international ;

- jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités gère, de façon transparente et non discriminatoire, **les gares de voyageurs** qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et perçoit des redevances à ce titre auprès des entreprises ferroviaires.

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

## CHAPITRE II

### POSER LES CONDITIONS D'UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE EFFECTIVE ET RÉUSSIE

#### *Article 7*

(section 7 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie [nouvelle], articles L. 2111-14-1 [nouveau] et L. 1264-7 du code des transports)

#### **Transmission, par l'opérateur historique, des informations nécessaires aux autorités organisatrices**

**Objet : cet article crée un dispositif contraignant pour permettre aux autorités organisatrices d'obtenir, de la part de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, les informations nécessaires à l'organisation des services ferroviaires faisant l'objet d'un contrat de service public.**

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

Les autorités organisatrices de transport ont besoin d'avoir accès à un certain nombre d'informations pour exercer pleinement leur rôle. La perspective de l'ouverture à la concurrence accroît encore ce besoin, dans la mesure où elles devront préparer en amont leurs appels d'offres.

Elles auront ainsi besoin, par exemple, de données précises relatives à la fréquentation des lignes et à la qualité de service, au nombre et à l'affectation des personnels employés pour l'exécution du service, et aux matériels roulants utilisés (valeur nette comptable, historique de leur état et des opérations de maintenance effectuées, etc.)

La loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014 a renforcé les obligations pesant sur SNCF Mobilités dans ce domaine :

- en insérant dans le code un nouvel article L. 2121-8-1 prévoyant que, « lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention avec SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à l'autorité organisatrice compétente l'ensemble



---

*des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public » ;*

- en renforçant le dispositif prévu à l'article L. 2141-11, qui prévoit une comptabilité par ligne et la remise à l'autorité organisatrice d'un rapport annuel « *indiquant notamment 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 selon une décomposition par ligne définie par chaque autorité organisatrice de transport, 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* ». Cet article prévoit que toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues à la disposition de l'autorité organisatrice de transport intéressée dans le cadre de son droit de contrôle.

Cependant, plusieurs autorités organisatrices ont témoigné de leurs difficultés à obtenir de la part de SNCF Mobilités les données nécessaires à l'exercice de leur mission. D'après Régions de France, « *les Régions estiment qu'à ce jour les données transmises par SNCF Mobilités ne sont pas assez précises et que leur exploitabilité reste insuffisante<sup>1</sup>* ».

## II. La proposition de loi initiale

Cet article crée un dispositif à double niveau.

Le **nouvel article L. 2141-20** pose tout d'abord le principe suivant lequel SNCF Mobilités doit fournir à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande, **toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puissent y faire obstacle les secrets protégés par la loi**. L'autorité organisatrice devra prendre les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale. Elle pourra néanmoins communiquer certaines de ces informations aux candidats à un appel d'offres, dans les conditions très restrictives énumérées à l'article 2.

Pour éviter toute contestation, de la part de SNCF Mobilités, du bien-fondé des demandes de données faites par les autorités organisatrices, **un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établira une liste d'informations** devant être considérées de façon irréfragable comme devant être transmises à l'autorité organisatrice, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Mobilités devra transmettre ces informations.

Comme l'indique l'exposé des motifs de la proposition de loi, ce décret, qui ne pourrait être exhaustif, constituera une « *liste minimale*

---

<sup>1</sup> « *Ouverture à la concurrence des TER : recommandations de Régions de France* », 9 janvier 2018.

*d'informations qu'une autorité organisatrice est en droit d'obtenir en application de cet article, sans préjudice des autres demandes d'informations que l'autorité organisatrice pourrait être amenée à faire. »*

En cas de manquement à cette obligation, l'Arafer pourra prononcer une **sanction administrative en application de l'article L. 1264-7**.

Le même dispositif est prévu pour que **SNCF Réseau** fournisse aux autorités organisatrices toute information nécessaire pour l'organisation de ces services.

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

Votre commission a salué la mise en place d'un **dispositif contraignant** pour l'opérateur historique, assorti d'une **possibilité de sanction administrative prononcée par l'Arafer en cas de manquement**.

L'expérience a en effet montré que l'opérateur historique ne faisait pas toujours preuve de diligence dans la transmission des informations utiles aux autorités organisatrices.

De ce fait, la solution proposée par l'auteur de la proposition de loi, consistant, d'une part, à poser le principe de cette obligation de transmission de données, d'autre part, à fixer par décret un socle minimal d'informations à transmettre dans un certain délai **sans que l'opérateur puisse contester la demande de l'autorité organisatrice**, est de nature à faciliter la transmission de ces données dans des délais raisonnables.

Si votre commission estime que la protection des informations couvertes par le secret industriel et commercial est légitime, elle ne saurait faire obstacle à la transmission des informations indispensables aux autorités organisatrices, **dans des conditions très encadrées** : il ne pourra s'agir que **des informations relatives à l'exécution du service**, et l'autorité organisatrice devra prendre des mesures pour protéger la confidentialité de ces données.

Votre commission a adopté **l'amendement de coordination COM-8 du rapporteur**.

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

---

*Article 8*

(articles L. 2163-1 et L. 2163-2 [nouveaux] du code des transports)

**Transfert de personnel entre entreprises ferroviaires**

**Objet : Cet article fixe les conditions relatives au transfert des salariés entre entreprises ferroviaires suite à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.**

**I. Le droit en vigueur**

**1. Le transfert du contrat de travail des salariés en cas de transfert d'entreprise**

Lorsqu'une **activité économique est transférée** d'une entreprise vers une autre entreprise, à l'occasion par exemple du renouvellement d'un contrat de service public dont l'exécution est confiée à un nouvel opérateur, les articles L. 1224-1 du code du travail et suivants prévoient **qu'il est procédé à un transfert des salariés** concourant à cette activité.

L'article L. 1224-1 dispose ainsi que, « *lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise* ».

L'article L. 1224-2 précise que le nouvel employeur est tenu, à l'égard des salariés, aux **obligations qui incombaient à l'ancien employeur** ; il doit donc reprendre les contrats de travail de ces salariés et l'ensemble des droits qui leur sont afférents.

Cette obligation de reprise des personnels est prévue par le droit européen. La **directive n° 2001/23 du Conseil du 12 mars 2001**<sup>1</sup> prévoit le transfert des droits et obligations qui résultent d'un contrat de travail ou d'une relation au cessionnaire de l'activité des contrats de travail des salariés en cas de transfert d'entreprise ou d'établissement.

Ce transfert est défini, à l'article 1<sup>er</sup> de la directive, comme le transfert « *d'une entité économique maintenant son identité, entendue comme un ensemble organisé de moyens en vue de la poursuite d'une activité économique, que celle-ci soit essentielle ou accessoire* ».

---

<sup>1</sup> Directive n° 2001/23 du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

---

Conformément aux dispositions de la directive de 2001 et de l'article L. 1224-1 du code du travail, et à la jurisprudence constante de la Cour de justice de l'Union européenne, le juge administratif et judiciaire français a consacré la **nécessité que deux conditions cumulatives soient remplies** pour que le transfert des contrats de travail des salariés soit obligatoire<sup>1</sup> :

- **l'entité transférée doit « conserver son identité »**<sup>2</sup>, ce qui implique que le nouvel exploitant poursuive la même activité ou une activité connexe ou similaire susceptible de maintenir les emplois ;

- **l'entité transférée doit être une « entité économique autonome »**, comprise comme « *un ensemble organisé de personnes et d'éléments corporels ou incorporels permettant l'exercice d'une activité économique qui poursuit un objectif propre* »<sup>3</sup>.

La satisfaction de cette condition fait l'objet d'une évaluation au cas par cas, au regard de **l'ensemble des circonstances de fait** qui caractérisent l'opération en cause, au nombre desquels figure l'existence de personnels affectés spécialement à l'exploitation de l'activité transférée, l'existence d'un transfert d'actifs corporels (biens meubles ou immeubles) ou incorporels et leur valeur ou moment du transfert, ou encore le transfert de la clientèle.

La Cour de Justice de l'Union européenne considère ainsi qu'un transfert est exclu « *en l'absence de cession d'actifs significatifs* »<sup>4</sup>, ce qui peut concerner le matériel nécessaire à l'exploitation de l'activité, l'organisation des travailleurs en collectivité réunie durablement et l'affectation spéciale des travailleurs à l'activité<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir Conseil d'État, Bureau Veritas, 1<sup>er</sup> juin 2011 : « Considérant que [les dispositions de l'article L. 1224-1] trouvent à s'appliquer en cas de transfert par un employeur à un autre employeur d'une entité économique autonome, conservant son identité, et dont l'activité est poursuivie et reprise par le nouvel employeur ; que constitue une entité économique un ensemble organisé de personnes et d'éléments corporels et incorporels permettant l'exercice d'une activité économique qui poursuit un objectif propre ».

<sup>2</sup> Voir Cour de cassation, civile, Chambre sociale, 3 mars 2009, 07-45.641.

<sup>3</sup> Voir Cour de cassation, civile, Chambre sociale, 13 janvier 2016, 14-21.762.

<sup>4</sup> Voir CJCE C. 172/99 Oy Liikeene Ab, 25 janvier 2001. En l'espèce, la Cour a considéré que la succession d'employeurs exploitant un service de transport de voyageurs par autobus à l'issue d'une procédure de marché public ne constituait pas un transfert d'entité économique autonome en raison de l'absence de cession de véhicules.

<sup>5</sup> Voir CJCE C-463/09 CLECE SA contre Maria Socorro Martin Valor et Ayuntamiento de Cobisa, 20 janvier 2011 : « La Cour a ainsi jugé que, dans la mesure où, dans certains secteurs dans lesquels l'activité repose essentiellement sur la main-d'œuvre, une collectivité de travailleurs que réunit durablement une activité commune peut correspondre à une entité économique, une telle entité est susceptible de maintenir son identité par-delà son transfert quand le nouveau chef d'entreprise ne se contente pas de poursuivre l'activité en cause, mais reprend également une partie essentielle, en termes de nombre et de compétence, des effectifs que son prédécesseur affectait spécialement à cette tâche ».

---

## 2. Le transfert des accords collectifs et des avantages non contractuels

Lors d'un transfert d'entreprise, **les conventions et accords collectifs existants sont maintenus** au sein de la nouvelle entreprise, qui peut **procéder à leur mise en cause**, dans les conditions prévues à l'article L. 2261-9 du code du travail<sup>1</sup>.

Lorsque ces conventions ou accords sont mis en cause, l'article L. 2261-14 du code du travail prévoit qu'ils **continuent à produire effet jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention ou d'un nouvel accord qui leur sont substitués** ou, à défaut, pendant une durée d'un an à compter de l'expiration d'un délai de préavis de dénonciation de trois mois (soit quinze mois au total), sauf clause prévoyant une durée supérieure.

Une **nouvelle négociation doit alors s'engager** dans l'entreprise concernée dans les trois mois suivant la mise en cause, en vue d'adapter les dispositions de la convention ou de l'accord ou en vue de l'élaboration de nouvelles stipulations.

Lorsque la convention ou l'accord qui a été mis en cause **n'ont pas été remplacés** par une nouvelle convention ou un nouvel accord dans le délai fixé, les salariés des entreprises concernées conservent une **rémunération dont le montant annuel ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze derniers mois**.

En ce qui concerne les **avantages collectifs non contractuels**, tels que les engagements unilatéraux pris par l'ancien employeur, les usages et les accords atypiques, ils ne s'imposent au nouvel employeur que si celui-ci ne procède pas à leur révocation ou à leur dénonciation régulière, en informant par écrit les salariés et les représentants du personnel de ne plus les appliquer.

## 3. La non-application du régime juridique relatif au transfert d'entreprise au transport ferroviaire de voyageurs

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs se traduira, s'agissant des services ferroviaires faisant l'objet d'un contrat de service public, par la **possibilité qu'un opérateur alternatif soit retenu** pour exploiter le service ferroviaire concerné en lieu et place de SNCF Mobilités.

La question se pose alors de la **possibilité d'appliquer le régime juridique relatif au transfert des contrats de travail des salariés** prévu par l'article L. 1224-1 du code du travail au cas du transfert de l'exploitation d'un service ferroviaire.

---

<sup>1</sup> Cet article dispose que « la convention et l'accord à durée indéterminée peuvent être dénoncés par les parties signataires. En l'absence de stipulation expresse, la durée du préavis qui doit précéder la dénonciation est de trois mois. La dénonciation est notifiée par son auteur aux autres signataires de la convention ou de l'accord ».

Comme mentionné *supra*, les dispositions du code du travail relatives au transfert des salariés ne sont applicables que lorsque l'activité transférée constitue un ensemble organisé de personnes et d'éléments corporels ou incorporels clairement identifiables.

Or, les **modalités d'organisation du travail** au sein de l'opérateur historique ne permettent pas que cette condition soit remplie. En effet, les salariés de SNCF Mobilités **ne sont pas exclusivement affectés à un service** de TER ou de TET, mais ils sont amenés à concourir à l'exploitation de plusieurs services.

De même, **le critère relatif au transfert d'actifs corporels pourrait ne pas être réuni** dans le cas où un nouvel entrant disposerait de son propre matériel roulant, ou ferait appel aux services d'une société de location de matériels roulants.

Cette **difficulté a été relevée dans le rapport « Grignon »** relatif aux conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs<sup>1</sup>. Celui-ci souligne que *« faute d'affectation exclusive du personnel de la SNCF sur le service dont le transfert est envisagé, le critère du transfert d'une entité économique maintenant son identité ferait défaut. Il ne s'appliquerait pas à une opération telle que celle qui est envisagée pour la simple raison que le personnel de la SNCF n'est pas affecté exclusivement à un service susceptible d'être repris par un nouvel opérateur. Dès lors, ni les dispositions de la directive 2001/23, ni celles de l'article L. 1224-1 et suivants du code du travail ne s'appliqueraient de droit »*.

Compte tenu de la non-application du régime de la directive 2001/23 et de l'article L. 1224-1 et suivants du code du travail au cas de la succession d'opérateurs exploitant un service ferroviaire, il est **nécessaire que la loi détermine le cadre applicable au transfert des salariés** à l'occasion de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Le droit européen prévoit la possibilité pour les États membres de **garantir aux salariés transférés à une entreprise ferroviaire le maintien de leurs droits sociaux fondamentaux**, en dépit de la non-application des dispositions de la directive 2001/23. L'article 4 § 5 du règlement 1370/2007<sup>2</sup>, qui régit les services ferroviaires conventionnés, dispose en effet que *« les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE »*.

---

<sup>1</sup> Rapport de Francis Grignon remis au Secrétaire d'État chargé des transports, « Conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs », 18 mai 2011.

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

---

Il revient donc aux États membres de **déterminer les modalités de transfert des salariés entre entreprises ferroviaires.**

## II. La proposition de loi initiale

L'article 8 de la proposition de loi détermine **un cadre *ad hoc* relatif au transfert de personnels entre entreprise ferroviaires.**

Pour ce faire, il insère un **nouveau chapitre III « Transfert de personnel entre entreprises ferroviaires »** au sein du titre VI « Relations du travail » du livre I<sup>er</sup> « Système de transport ferroviaire ou guide » de la deuxième partie « Transport ferroviaire ou guide » du code des transports, composé de **deux nouveaux articles L. 2163-1 et L. 2163-2.**

**L'article L. 2163-1 détermine les modalités de transfert des salariés entre l'opérateur historique, SNCF Mobilités, et les nouveaux entrants, à l'occasion de la première mise en concurrence d'un service ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public.**

Il prévoit que les régions et l'État, en tant qu'autorités organisatrices de transport, sont **compétents pour délimiter le périmètre des salariés à transférer**, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Arafer. Les salariés concernés devront avoir été affectés de manière directe ou indirecte à l'exploitation du service concerné au moins six mois avant la date du transfert.

Le transfert s'opérerait **dans un premier temps sur la base du volontariat** : seraient transférés à l'entreprise entrante les salariés qui concourent à l'exploitation du service concerné qui le souhaitent. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur à celui arrêté par l'autorité organisatrice, **le transfert des salariés restants serait obligatoire** – le refus du transfert constituant alors un motif de rupture du contrat de travail.

L'article L. 2163-1 détermine également le socle de droits sociaux garantis aux salariés de SNCF Mobilités transférés.

L'ensemble des salariés de SNCF Mobilités, qu'ils soient régis par le statut particulier ou contractuels, conserveraient :

- une **rémunération annuelle au moins égale à la rémunération antérieure**, appréciée sur la base des douze derniers mois précédant le transfert, et qui s'entendrait au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale – cet article définit le périmètre des rémunérations soumises à cotisation sociale, et inclut notamment les salaires ou gains, les indemnités, primes ou tout autre avantage en argent<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> L'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, qui définit comme rémunérations sur lesquelles sont calculées les cotisations de sécurité sociale « toute les sommes versées aux travailleurs en contrepartie ou à l'occasion du travail, notamment les salaires ou gains, les indemnités de congés payés, le montant des retenues pour cotisations ouvrières, les indemnités, primes, gratifications et

---

- **l'accès aux facilités de circulation**<sup>1</sup>. Ce droit serait également préservé pour les ayants-droits de ces salariés.

S'agissant des salariés statutaires, l'article prévoit également qu'ils conservent :

- la **garantie de l'emploi** - le statut<sup>2</sup> prévoit que les agents ne peuvent cesser leurs fonctions que par démission, retraite, réforme, radiation des cadres ou révocation. Afin de faire correspondre cette garantie aux conditions d'emploi d'un salarié de droit privé hors statut, le présent article prévoit que les salariés transférés ne pourront cesser leurs fonctions que par démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire ou pour inaptitude, rupture conventionnelle, ou en cas de menace grave à la sécurité ou à l'ordre publics dans les conditions prévues par l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure ;

- leur **affiliation au régime spécial de retraite de la SNCF** et l'ensemble des droits à pension qui en découlent.

Enfin, l'article L. 2163-1 prévoit que les **conventions ou accords collectifs** en vigueur au sein de SNCF Mobilités soient transférés au nouvel employeur et puissent être mis en cause dans les conditions prévues par l'article L. 2261-14 du code du travail (voir *supra*).

**L'article L. 2163-2 détermine les modalités de transfert des salariés entre entreprises ferroviaires** et comporte des dispositions relatives au devenir des salariés de SCNF Mobilités lorsqu'à l'issue du premier transfert, le service ferroviaire auquel ils sont affectés est attribué à une autre entreprise ferroviaire.

Les **modalités de définition du périmètre des salariés** à transférer seraient identiques à celles retenues par l'article L. 2163-1.

Si à l'issue d'une première mise en concurrence, le service ferroviaire est de nouveau attribué à SCNF Mobilités, l'article prévoit que **les salariés qui étaient régis par le statut avant leur premier transfert puissent réintégrer le statut**. Les salariés contractuels recrutés par l'opérateur

---

*tous autres avantages en argent, les avantages en nature, ainsi que les sommes perçues directement ou par l'entremise d'un tiers à titre de pourboire. La compensation salariale d'une perte de rémunération induite par une mesure de réduction du temps de travail est également considérée comme une rémunération, qu'elle prenne la forme, notamment, d'un complément différentiel de salaire ou d'une hausse du taux de salaire horaire. »*

<sup>1</sup> Les facilités de circulation recouvrent : pour les salariés de SNCF Mobilités ainsi que pour les retraités, la faculté d'emprunter gratuitement les trains sans réservation obligatoire grâce à une carte de libre circulation, le « Pass Carmillon », ainsi que le bénéfice de huit dispenses de paiement pour les trains à réservation obligatoire ; des contingents de voyages gratuits et des réductions tarifaires pour les ayants-droits des salariés de SNCF Mobilités (les partenaires de couple, les enfants jusqu'à 21 ans ou 28 ans pour les étudiants, les parents et grands-parents et leurs partenaires de couple).

<sup>2</sup> RH001, Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel.



---

alternatif avant ou pendant l'exploitation du service concerné seraient repris par SNCF Mobilités en tant que salariés contractuels.

Si le service est attribué à une autre entreprise ferroviaire, les salariés de SNCF Mobilités **conservent le bénéfice des droits sociaux qui sont garantis par l'article L. 2163-1.**

### III. La position de votre commission

Le transfert de personnels lorsqu'une entreprise succède à une autre entreprise pour réaliser une activité économique est un **principe appliqué dans de nombreux secteurs d'activité**, dont celui des transports, par exemple dans les transports publics urbains de voyageurs. Cette obligation de reprise des salariés par le nouvel employeur est **avant tout conçue pour protéger les salariés**, et empêcher que leur emploi ne disparaisse en même temps que la perte du marché pour l'entreprise sortante.

Organiser le transfert des salariés permet également **d'assurer la continuité de l'activité concernée**. S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, un tel transfert est important pour garantir la continuité du service ferroviaire, et permettre aux opérateurs alternatifs de **bénéficier de personnels déjà formés et compétents** pour exploiter les lignes concernées.

En l'absence d'application des dispositions de droit commun relatives au transfert des salariés entre entreprises ferroviaires, il est **nécessaire que la loi fixe les règles relatives à ce transfert.**

À cet égard, votre rapporteur approuve le choix des auteurs de la proposition de loi de **créer un cadre législatif spécifique** permettant de déterminer de manière détaillée les modalités de ce transfert ainsi que le socle de droits sociaux garantis aux salariés transférés.

Ceci permet d'assurer une **garantie juridique forte aux salariés de SNCF Mobilités** et limite les incertitudes qui résulteraient d'un dispositif trop flou qui laisserait des marges d'interprétation et donc des possibilités de contentieux entre entreprises ferroviaires au moment du transfert.

**S'agissant des modalités de définition du périmètre des salariés à transférer**, votre rapporteur partage le souhait des auteurs de la proposition de loi d'en confier la responsabilité aux autorités organisatrices de transport, selon des critères prévus par décret en Conseil d'État, afin de **s'assurer que cette définition s'opère de manière objective et dans le respect des règles concurrentielles.**

Dans son avis sur la proposition de loi, le Conseil d'État a jugé qu'« *en indiquant, d'une part, qu'il s'agit des salariés requis, directement ou indirectement, pour l'exploitation du service et en prévoyant, d'autre part, que les modalités de fixation du périmètre exact seront fixées par l'autorité organisatrice dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État, la proposition de loi a fixé un critère suffisant* ». Il a toutefois relevé qu'il conviendrait de préciser,

au niveau de la loi, *« qu'outre le nombre des salariés, le périmètre des salariés à transférer se définit également à partir des métiers requis pour l'exploitation du service »*.

Afin de préciser et de compléter les modalités de définition du périmètre des salariés à transférer, et de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, **vo**tre rapporteur **avait proposé un amendement COM-23 qui prévoyait une procédure en plusieurs étapes :**

- préalablement à la publication des appels d'offres relatifs à l'exploitation des lignes ferroviaires mises en concurrence, **l'autorité organisatrice des transports définit le nombre de salariés devant faire l'objet d'un transfert**. Celui-ci est communiqué aux entreprises souhaitant candidater à l'appel d'offres ;

- les entreprises ferroviaires sortantes définissent, à partir de ce périmètre, la **liste nominative des salariés à transférer en fonction de leur degré d'affectation au service transféré**, après consultation des représentants de salariés et avis de l'autorité organisatrice des transports ;

- les **salariés qui sont volontaires peuvent demander à remplacer les salariés devant faire l'objet d'un transfert obligatoire** s'ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles qu'eux. Ceci permet d'avoir une liste définitive des personnes à transférer.

Par rapport au texte initial de la proposition de loi, ce dispositif **apportait plusieurs améliorations en prévoyant explicitement :**

- que les entreprises ferroviaires sont **informées au moment de l'appel d'offres du nombre de salariés qu'elles sont tenues de reprendre**, afin d'intégrer cette dimension dans les offres qu'elles soumettent, ceci permettant de garantir une juste concurrence entre les entreprises ferroviaires ;

- la **consultation des représentants des personnels** lors de l'élaboration de la liste des salariés à transférer ;

- la **possibilité donnée aux salariés qui sont volontaires** de demander à remplacer ceux qui figurent sur la liste des personnels à transférer.

Cet amendement n'ayant pas été adopté en commission, il conviendra de **mener une réflexion d'ici l'examen de la proposition de loi en séance publique** afin de conserver les améliorations qu'il permet tout en levant les difficultés relatives au caractère obligatoire du transfert des personnels qu'il prévoit.

**S'agissant des droits garantis aux salariés transférés**, l'objectif visé par le présent article est de **garantir un socle de droits statutaires et non statutaires fondamentaux** aux salariés de SNCF Mobilités.

---

Votre rapporteur approuve le choix des auteurs de la proposition de loi de garantir **quatre droits essentiels** : la sécurité de l'emploi, le niveau de rémunération, les droits à la retraite et les facilités de circulation. Il s'agit d'un **socle de droits sociaux**, qui aura vocation à être complété par d'autres droits prévus par les accords collectifs et les avantages non contractuels en vigueur au sein du nouvel employeur. Rien n'empêchera notamment les entreprises de proposer des conditions de rémunération plus avantageuses aux salariés transférés.

Par ailleurs, l'article 8 permet **d'assurer la continuité de ces droits aux salariés en cas de changement successif d'opérateur** et prévoit la possibilité pour les salariés de SNCF Mobilités de **réintégrer le statut**. Dans son avis, le Conseil d'État a soulevé qu' « *il incombe au législateur de fixer les conditions nécessaires de cette réintégration* ». Votre rapporteur aurait souhaité déposer un amendement en ce sens précisant que les salariés qui réintègrent le statut bénéficient d'une reconstitution rétroactive de leur carrière, mais il n'aurait pas été recevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

Votre commission a adopté **plusieurs amendements de cohérence ou rédactionnels** :

- un **amendement COM-9**, afin de **mettre en cohérence la rédaction de l'article 8 et l'objectif visé par la proposition de loi**, qui prévoit que ce sont les salariés et non leurs contrats de travail qui sont transférés aux nouveaux entrants ;

- un **amendement COM-10** procédant à plusieurs coordinations visant à **simplifier les dates d'entrée en vigueur des dispositions** du présent article ;

- un **amendement COM-11** visant à mettre en cohérence les termes employés dans la proposition de loi relatifs aux entreprises ferroviaires, et à préciser que seules les entreprises ferroviaires employant des salariés de SNCF Mobilités transférés doivent conclure une convention avec SNCF Mobilités afin de prévoir les modalités de leur participation aux frais résultants des facilités de circulation ;

- un **amendement COM-12** renvoyant à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Arafer, le soin de préciser les modalités d'application des deux articles L. 2163-1 et L. 2163-2 du code des transports nouvellement créés ;

- un **amendement COM-13** qui remplace la notion de « salariés contractuels », qui entretient une confusion puisque tous les salariés de SNCF Mobilités bénéficient d'un contrat de travail, par celle de « salariés non régis par le statut ».

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

*Article 9*

(section 8 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie [nouvelle] et article L. 2121-4-1 du code des transports)

**Transfert de la propriété des matériels roulants de SNCF Mobilités aux autorités organisatrices de transport**

**Objet : cet article prévoit le transfert de la propriété des matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite de missions prévues par un contrat de service public à l'autorité organisatrice, à sa demande.**

**I. Le droit en vigueur**

L'article L. 2121-4-1 du code des transports, créé par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et inséré dans une sous-section relative aux **services d'intérêt régional**, dispose que « *les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être repris par 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 reprise se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.* »

Sur le sujet des matériels roulants, l'article 5 *bis* du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, modifié par le quatrième paquet ferroviaire, évoque plusieurs possibilités.

Article 5 bis du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, tel que modifié par le quatrième paquet ferroviaire

«Article 5 bis

#### Matériel roulant ferroviaire

1. En prévision du lancement d'une procédure de mise en concurrence, les autorités compétentes évaluent s'il convient de prendre des mesures pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté. Cette évaluation tient compte de la présence, sur le marché concerné, de sociétés de location de matériel roulant ou d'autres acteurs du marché proposant la location de matériel roulant. Le rapport d'évaluation est rendu public.

2. Les autorités compétentes peuvent décider, conformément à leur droit national et dans le respect des règles relatives aux aides d'État, de prendre des mesures appropriées pour garantir un accès effectif et non discriminatoire à du matériel roulant adapté. Parmi ces mesures peuvent figurer:

- a) l'acquisition par l'autorité compétente de matériel roulant utilisé aux fins de l'exécution du contrat de service public en vue de le mettre à la disposition de l'opérateur de service public retenu au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe;
- b) la fourniture par l'autorité compétente d'une garantie pour le financement du matériel roulant utilisé pour l'exécution du contrat de service public au prix du marché ou dans le cadre du contrat de service public en application de l'article 4, paragraphe 1, point b), de l'article 6 et, le cas échéant, de l'annexe, y compris une garantie couvrant le risque lié à la valeur résiduelle;
- c) un engagement pris par l'autorité compétente dans le contrat de service public de reprendre le matériel roulant au prix du marché et à des conditions financières prédéfinies à la fin du contrat; ou
- d) une coopération avec d'autres autorités compétentes afin de disposer d'un plus large parc de matériel roulant.

3. Si le matériel roulant est mis à la disposition d'un nouvel opérateur de transport public, l'autorité compétente inclut dans les documents de mise en concurrence toutes les informations dont elle dispose sur le coût de l'entretien du matériel roulant et sur l'état matériel de ce dernier.»

## II. La proposition de loi initiale

Le présent article remplace cet article du code par un nouvel article, afin **d'élargir ce dispositif à l'autorité organisatrice qu'est l'État, et d'affirmer ou de réaffirmer le caractère automatique du transfert de la propriété des matériels roulants, dès lors que l'autorité organisatrice en fait la demande.** Il tire également les conséquences de la suppression du monopole de SNCF Mobilités.

Il crée une nouvelle section consacrée aux matériels roulants à la fin du chapitre relatif à SNCF Mobilités, comportant un **nouvel article L. 2141-21** prévoyant que « *les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande.* »

L'indemnité à verser est toujours égale à la valeur nette comptable, **nette de toutes subventions**, pour prévoir le cas où d'autres subventions que celles de l'autorité organisatrice auraient été versées. Comme dans le droit en

vigueur, il est précisé que ce versement ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

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

Votre commission approuve ce dispositif, qui ne fait que **réaffirmer une disposition existante**, tout en soulignant que la récupération de la propriété des matériels roulants est une **possibilité offerte aux autorités organisatrices, et non une obligation**.

Les autorités organisatrices auront ainsi le **choix** de mettre en œuvre le dispositif qu'elles estimeront le plus adapté. Elles pourront aussi, par exemple, acquérir de nouveaux matériels, avoir recours à une société de location de matériels roulants, ou demander aux candidats d'apporter leurs matériels roulants, en s'engageant à les reprendre à la fin du contrat.

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

#### *Article 10*

(article L. 2141-15-2 [nouveau] du code des transports)

### **Transfert de la propriété des ateliers de maintenance de SNCF Mobilités aux autorités organisatrices de transport**

**Objet : cet article prévoit le transfert de la propriété des ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite de missions prévues par un contrat de service public à l'autorité organisatrice, à sa demande.**

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

Les **ateliers de maintenance** sont des **installations de service** au sens de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Il s'agit de terrains, bâtiments et équipements aménagés pour permettre la fourniture de services nécessaires à l'exploitation des trains, cités à l'annexe II de la directive, tels que les gares de voyageurs et les infrastructures qui leur sont reliées, les terminaux de marchandises, les gares de triage et les gares de formation, les voies de garage, les installations d'entretien, les infrastructures de ravitaillement en combustible, les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage, etc.

---

La directive donne un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à ces installations de service. Ces dispositions ont notamment été transposées dans le chapitre III « Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats » du titre II « Exploitation » du livre I<sup>er</sup> « Système de transport ferroviaire ou guidé » de la deuxième partie du code des transports.

**SNCF Mobilités est affectataire d'un certain nombre d'ateliers.** Comme les autres biens immobiliers gérés par l'EPIC, ces biens appartiennent à l'État, mais SNCF Mobilités exerce sur eux, en application de l'article L. 2141-13 du code des transports, **tous pouvoirs de gestion**, comme s'il en était propriétaire.

Les **articles L. 2141-15 et L. 2141-15-1** figurant dans la section relative à la « **gestion domaniale** » du chapitre consacré à SNCF Mobilités du code des transports prévoient que **cet EPIC peut céder des biens immobiliers aux autorités organisatrices**. Il s'agit d'une possibilité et non d'une obligation.

Le premier article concerne « *les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite de ses missions* » en général, tandis que le second concerne les biens utilisés « *pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public* ». Dans ce dernier cas, l'autorité organisatrice qui les récupère doit les mettre à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Ces cessions se font moyennant le versement d'une indemnité.

## **II. La proposition de loi initiale**

La proposition de loi insère un **nouvel article L. 2141-15-2** à la suite de ces deux articles, pour **rendre obligatoire le transfert de la propriété des ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite de missions prévues par un contrat de service public**, à la demande de l'autorité organisatrice.

Comme pour le transfert des matériels roulants, ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions.

L'article prévoit que l'autorité organisatrice les met à la disposition des entreprises ferroviaires pour la poursuite de missions qui font l'objet de contrats de service public.

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

Le gestionnaire d'un atelier de maintenance est censé, en application de la directive 2012/34/UE et de la transposition qui en a été faite aux

articles L. 2123-1 et suivants du code des transports, offrir à toute entreprise ferroviaire un droit d'accès à son atelier dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes. L'Arafer peut être saisie si une entreprise estime que ce droit n'est pas respecté.

En pratique néanmoins, il semble légitime de vouloir éviter qu'un atelier entièrement dédié à l'entretien de trains TER, par exemple, soit détenu et géré par SNCF Mobilités alors que le contrat de service public a été attribué à une entreprise concurrente. Votre commission est donc favorable au transfert de la propriété de ces ateliers à l'autorité organisatrice, lorsqu'elle en fait la demande.

En prévoyant que l'autorité organisatrice met ces ateliers à la disposition des entreprises ferroviaires pour la poursuite de missions qui font l'objet de contrats de service public, l'auteur de la proposition de loi a entendu préserver leur destination et éviter qu'ils ne soient affectés à d'autres usages. Mais cette rédaction entre en contradiction avec les règles européennes en matière d'accès aux installations de service, comme l'a relevé le Conseil d'État dans son avis. Dès lors, votre commission a adopté **l'amendement du rapporteur COM-14** pour indiquer, à la place, que l'autorité organisatrice **ne peut affecter ces ateliers à d'autres usages que ceux d'une installation de service.**

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

#### *Article 11*

(articles L. 2111-27, L. 2111-28, L. 2111-29, L. 2111-30, L. 2111-31, L. 2111-32, L. 2111-33, L. 2111-34 et L. 2111-35 [nouveaux] du code des transports)

### **Transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics**

**Objet : Cet article vise à transformer Gares et Connexions, qui constitue actuellement une direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs, en société anonyme à capitaux publics, filiale de l'établissement public SNCF.**

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

Le groupe public ferroviaire (GPF), dont l'architecture actuelle est issue de la réforme ferroviaire mise en œuvre par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, est constitué de « trois entités qui ont



*un caractère indissociable et solidaire* »<sup>1</sup> : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Ces trois entités ont la forme d'établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial (EPIC).

L'article L. 2102-4 du code des transports prévoit que *« les attributions dévolues à la SNCF à l'égard de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sont identiques à celles qu'une société exerce sur ces filiales »*.

Le groupe public ferroviaire est donc constitué **d'un EPIC « de tête », SNCF, et de deux EPIC « fille », SNCF Réseau et SNCF Mobilités.**

L'EPIC SNCF assure, en application de l'article L. 2102-1 du code des transports :

- **des missions de contrôle et de pilotages stratégiques**, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du GPF ;
- **des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire**, notamment en matière de gestion de crise, de sûreté et de sécurité, et d'accessibilité du système de transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- **la définition et l'animation des politiques de ressources humaines** du GPF ;
- **des fonctions mutualisées**, dont la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe, l'action sociale, la santé, la politique du logement, la gestion administrative de la paie, l'audit et le contrôle des risques.

SNCF est par ailleurs considéré comme l'employeur des salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités<sup>2</sup>.

L'EPIC SNCF Réseau, propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national, a pour mission d'assurer, en application de l'article L. 2111-9 du code des transports :

- **l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national**, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- **la gestion opérationnelle des circulations** sur le réseau ferré national ;
- **la maintenance de l'infrastructure** du réseau ferré national ;
- **le développement l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur** du réseau ferré national ;
- **la gestion des installations de service** dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

---

<sup>1</sup> Article L. 2101-1 du code des transports.

<sup>2</sup> Article L. 2102-2 du code des transports.

Enfin, l'EPIC SNCF Mobilités a pour objet, en application de l'article L. 2141-1 du code des transports :

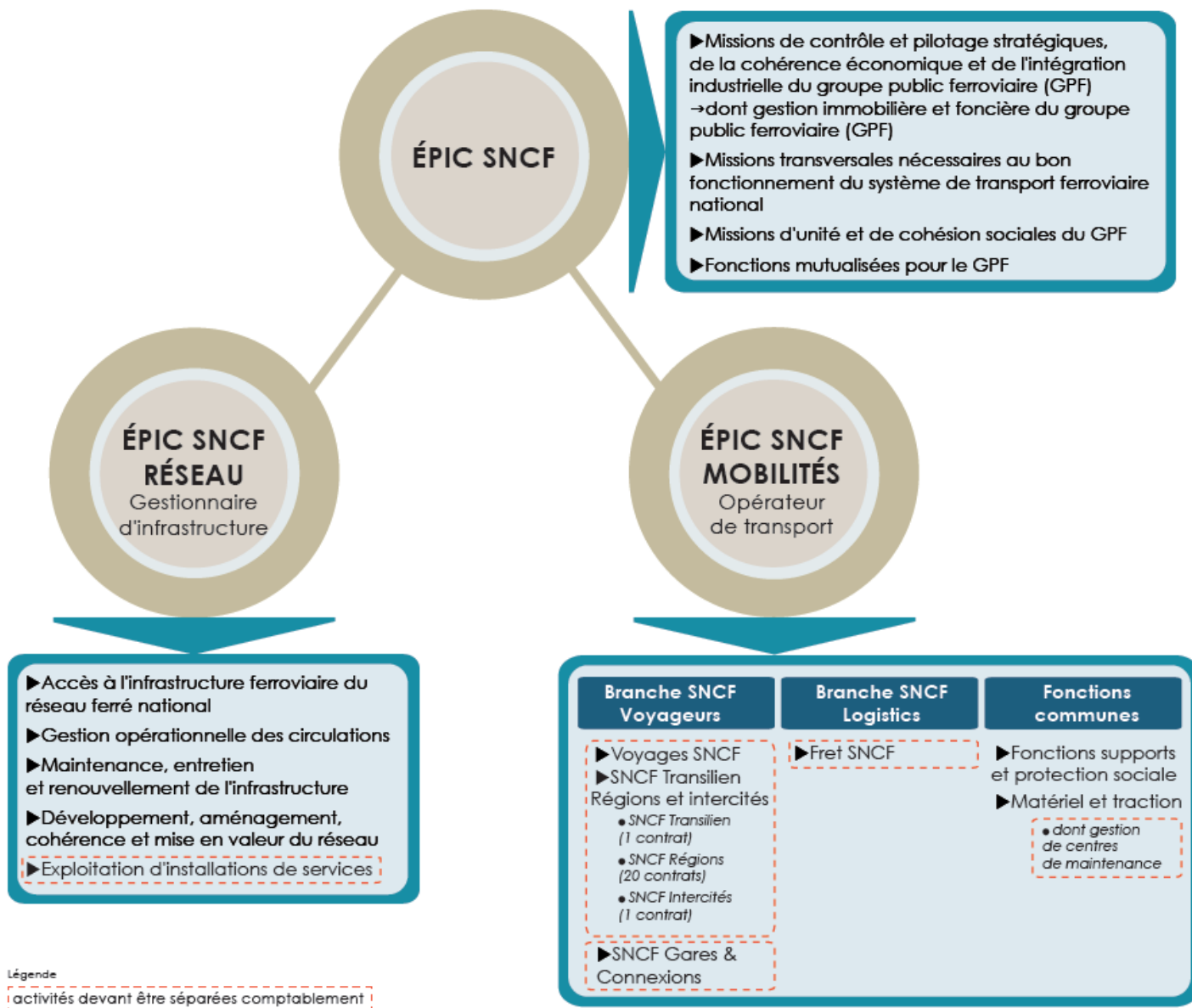
- d'exploiter les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ;
- d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ;
- de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et de percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires, toute redevance.

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, la gestion des gares de voyageurs est actuellement réalisée par une **direction de SNCF Mobilités dénommée « Gares et Connexions »**. La gestion des gares de voyageurs, comme celle des autres installations de service, fait l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Article L. 2123-1-1 du code des transports.

## Architecture du groupe public ferroviaire (GPF)



Source : Arafer, 2017.

Les statuts de SNCF Mobilités, fixés par le décret n° 2015-138 du 10 février 2015, prévoient des **dispositions spécifiques relatives à la gestion des gares de voyageurs**. L'article 25 de ce décret rappelle que « les missions des gares de voyageurs [...] sont assurées au sein de SNCF Mobilités par une direction autonome, dotée de comptes distincts de ceux des autres activités de l'établissement ». Il prévoit également que **le directeur des gares est nommé par le conseil d'administration de SNCF Mobilités**, sur proposition de son président, et après avis de l'Arafer. Le conseil d'administration peut lui déléguer une partie de ses attributions en matière de gestion des gares, par

exemple en matière de marchés et d'investissements. Le directeur des gares ne peut par ailleurs pas être membre du conseil d'administration de SNCF Mobilités.

L'article 26 du même décret prévoit que le directeur des gares « *ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser l'indépendance de sa direction et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution des missions de celle-ci* ».

Les gares de voyageurs sont des **installations de service** auxquelles les entreprises ferroviaires doivent avoir accès dans des « *conditions équitables, non discriminatoires et transparentes* »<sup>1</sup>. À ce titre, la gestionnaire de gares doit informer les entreprises ferroviaires sur les conditions d'accès aux gares et aux prestations fournies en gares, ainsi que sur le montant des redevances qui sont perçues pour la fourniture de ces prestations.

L'article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire dresse la **liste des prestations de base**, comme l'usage des installations en gare et les services d'accueil, d'information et d'orientation des passagers, **et des prestations complémentaires**, par exemple le préchauffage des trains ou la mise à disposition de locaux de service pour les personnels des entreprises ferroviaires, fournies par le gestionnaire de gares<sup>2</sup>.

## II. La proposition de loi initiale

L'article 11 de la proposition de loi prévoit de transformer l'actuelle direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs **en société anonyme à capitaux publics, filiale de l'établissement public SNCF**.

À cette fin, le **I du présent article** insère une **nouvelle section 3 « Gares et Connexions »** au sein du chapitre I<sup>er</sup> « Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics » du titre I<sup>er</sup> « Infrastructures » du livre I<sup>er</sup> « Système de transport ferroviaire ou guide » de la deuxième partie du code des transports, composée de quatre sous-sections et de **neuf nouveaux articles L. 2111-27 à L. 2111-35**.

L'article L. 2111-27 prévoit la **transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics**, dont les statuts seraient fixés par décret en Conseil d'État. Au moment de la publication des statuts, la **société serait détenue intégralement par l'État, celui-ci devant par la suite demeurer actionnaire majoritaire**. Cette transformation serait effective, en vertu du III du présent article, au **1<sup>er</sup> janvier 2020**.

---

<sup>1</sup> Article L. 2123-3-1 du code des transports.

<sup>2</sup> Ces prestations sont énumérées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Cet article prévoit également que **l'ensemble des biens, droits et obligations de Gares et Connexions subsistent** au moment de sa transformation en société anonyme, de même que l'ensemble des contrats ou conventions conclus par cette société et ses filiales. Les **salariés de Gares et Connexions**, qu'ils soient statutaires ou contractuels, **conserveraient également l'ensemble de leurs droits**.

Enfin, l'article prévoit que l'ensemble des opérations résultant de la transformation de Gares et Connexions soient réalisées à titre gratuit.

L'article L. 2111-28 **détermine les missions de Gares et Connexions**, dont l'objet est de « *gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs* » et de fournir aux entreprises ferroviaires les **prestations en gare mentionnées** à l'article L. 2123-1 du code des transports (cf. *supra*) en contrepartie de redevances.

L'article L. 2111-29 prévoit la **conclusion entre Gares et Connexions et l'État d'un contrat d'une durée de dix ans**, actualisé tous les trois ans, sur le même modèle que les contrats pluriannuels signés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités avec l'État. Ce contrat détermine les objectifs assignés au gestionnaire de gare « *en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires* ».

**Le projet de contrat serait soumis pour avis à l'Arafer et transmis au Parlement.** Gares et Connexions rendrait compte de sa mise en œuvre dans son rapport annuel, adressé au Parlement, à l'Arafer ainsi qu'au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

L'article L. 2111-30 est relatif à la **composition du conseil d'administration de Gares et Connexions**. Afin de tenir compte de la spécificité du statut de Gares et Connexions, société qui serait détenue par l'État mais ferait partie du groupe public ferroviaire en tant que filiale de l'EPIC « de tête » SNCF, cet article prévoit un conseil d'administration dérogatoire aux dispositions en vigueur relatives à la gouvernance des sociétés à participation du public<sup>1</sup>. Celui-ci serait composé :

- **pour moitié par des représentants de l'État et des personnalités qualifiées choisies par lui**, nommés par décret, dont au moins deux représentants des régions et du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), un représentant du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), et au moins un représentant des consommateurs ou des usagers ;

- **pour un sixième par des représentants de la SNCF**, dont le président délégué de son directoire (c'est-à-dire le président du conseil d'administration de SNCF Réseau), nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF ;

---

<sup>1</sup> Ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

---

- **pour un tiers par des représentants des salariés**, élus dans les conditions prévues par la loi n° 83-675 du 28 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Le nombre total de membres du conseil d'administration serait fixé dans les statuts de la société mentionnés à l'article L. 2111-27.

Afin d'assurer **l'indépendance des membres du conseil d'administration** du gestionnaire des gares, l'article L. 2111-30 prévoit une incompatibilité de cette fonction avec celle de membre du conseil de surveillance ou d'administration ou de dirigeant d'une entreprise ferroviaire ou d'une entreprise exerçant, par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une telle activité.

Les articles L. 2111-31 à L. 2111-34 mettent en place, sur le même modèle que ce que prévoit la loi pour SNCF Réseau<sup>1</sup>, plusieurs **dispositifs visant à garantir l'indépendance du président et des dirigeants du gestionnaire des gares vis-à-vis des entreprises ferroviaires**.

L'article L. 2111-31 détermine les **conditions de nomination et de révocation du président du conseil d'administration de Gares et Connexions**. Cette nomination s'effectuerait par décret, sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF, et après avis de l'Arafer.

Sur le même modèle que celui prévu pour le président de SNCF Réseau, **l'Arafer aurait le pouvoir de s'opposer, dans un délai déterminé, à la nomination ou au renouvellement du président de Gares et Connexions** « si elle estime que l'indépendance de la personne proposée à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité ferroviaire est insuffisamment garantie », et de s'opposer à sa révocation si celle-ci est « motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire »<sup>2</sup>. Il s'agit de donner à l'Arafer le pouvoir de contrôler que le président de Gares et Connexions présente les garanties d'indépendance nécessaires vis-à-vis des entreprises ferroviaires.

L'article L. 2111-32 prévoit un **régime d'incompatibilité des fonctions de dirigeant de Gares et Connexions** avec 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. La liste des emplois de dirigeant serait arrêtée par le conseil

---

<sup>1</sup> Articles L. 2111-16 à L. 2111-16-4 du code des transports.

<sup>2</sup> S'agissant de SNCF Réseau, l'article 25 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports prévoit que l'Arafer dispose d'un délai de trois semaines à compter de la réception des renseignements transmis par le conseil de la SNCF relatif au choix de la personne proposée en qualité de président de SNCF Réseau pour s'opposer à sa nomination ou à son renouvellement.

d'administration et communiquée à l'Arafer, dans des conditions fixées par voie réglementaire<sup>1</sup>.

L'article L. 2111-33 prévoit que la **commission de déontologie du système de transport ferroviaire** prévue à l'article L. 2111-16-2 du code des transports<sup>2</sup> soit consultée lorsque le président du conseil d'administration ou un dirigeant de Gares et Connexions souhaite exercer des activités pour le compte d'une activité ferroviaire ou de l'une de ses filiales, dans un délai de trois ans suivant la cessation de ses fonctions. Si elle l'estime nécessaire, cette commission peut fixer un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer ces nouvelles fonctions, ce délai ne pouvant être supérieur à trois ans suivant la cessation des fonctions antérieures.

L'article L. 2111-34 prévoit que Gares et Connexions doit prendre 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 » fixées par les articles précédents, et établir un **plan de gestion des informations confidentielles** pris après avis de l'Arafer.

Enfin, l'article L. 2111-35 est relatif à la **gestion domaniale des biens de Gares et Connexions**. Compte tenu de la transformation du gestionnaire des gares en société anonyme, il prévoit que les biens immobiliers de Gares et Connexions relevant de son domaine public sont déclassés afin de lui être attribués en pleine propriété.

Avant tout apport ou cession d'un tel bien immobilier, Gares et Connexions et ses filiales doivent en informer l'État, qui peut s'y opposer si cela compromettrait la bonne exécution par Gares et Connexions ou ses filiales des engagements pris dans le cadre du contrat pluriannuel. En cas de non-respect de cette obligation d'information, la nullité de la cession ou de l'apport peut être demandée par l'État dès lors que le prix de cession du bien concerné dépasse un certain seuil fixé par arrêté.

Le **II de l'article 11** prévoit la conclusion d'un **accord entre Gares et Connexions et SNCF Mobilités relatif au transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant des prestations en gare** au gestionnaire de gares. À défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de la date de

---

<sup>1</sup> S'agissant de SNCF Réseau, l'article 39-1 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau modifié par le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 prévoit qu'outre le président, les dirigeants sont « les personnels de l'établissement qui, placés directement sous l'autorité du président ou de ses collaborateurs directs, exercent les compétences les plus étendues, fonctionnellement ou territorialement ».

<sup>2</sup> La composition et le fonctionnement de cette commission sont précisés par le décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. La commission est composée de cinq membres dont un magistrat de l'ordre judiciaire, un représentant de l'Arafer, une personnalité qualifiée choisie en raison de ses connaissances des questions ferroviaires, un représentant des salariés de SNCF Réseau et un représentant des entreprises ferroviaires. Son secrétariat est assuré par l'Arafer.

---

transformation de Gares et Connexions en société anonyme, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les modalités de ce transfert seraient déterminées par voie réglementaire.

### III. La position de votre commission

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs **impose de séparer Gares et Connexions de SNCF Mobilités** afin de garantir un accès transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires à ces installations.

Comme le rappelle l'Arafer dans son étude relative à la gestion des gares ferroviaires de voyageurs de 2016<sup>1</sup>, *« l'intégration verticale de la gestion des gares ferroviaires et de l'exploitation de services de transport ferroviaire est susceptible d'entraver le développement de la concurrence sur le marché aval du transport de voyageurs du fait de la nature d'infrastructure essentielle des gares »* et *« le statu quo, tout comme la poursuite du rattachement de la gestion des gares à l'opérateur historique de manière directe ou indirecte, ne sont pas envisageables »*.

Dès lors, **plusieurs options sont envisageables** pour séparer le gestionnaire de gares de SNCF Mobilités. Dans son étude, l'Arafer étudie différents scénarios permettant un positionnement alternatif des gares, qui présentent tous un certain nombre d'avantages et d'inconvénients :

- **le rattachement à l'EPIC SNCF en tant que direction dédiée**, qui n'est pas envisageable puisqu'il ne permettrait pas de répondre aux objectifs de réduction des risques de distorsion de concurrence dans la gestion des gares étant donné que l'EPIC SNCF est intéressé à la performance économique de SNCF Mobilités et que le président de son directoire est également président de SNCF Mobilités ;

- **la création d'un EPIC au sein du groupe public ferroviaire**, sous la forme d'un troisième EPIC « fille », qui permettrait de garantir l'autonomie juridique, financière et opérationnelle du gestionnaire des gares et qui constitue, d'après l'Arafer, *« une alternative crédible au positionnement actuel du gestionnaire des gares puisqu'il répond aux objectifs d'indépendance du gestionnaire et offre les conditions d'une autonomie financière »* ;

- **le rattachement à SNCF Réseau sous forme de direction dédiée**, qui aurait l'avantage de simplifier la gestion patrimoniale des gares en réunissant l'exploitation des bâtiments des gares et celle des quais, et de créer un guichet unique pour l'accès des entreprises ferroviaires aux gares, mais qui pourrait *« faire peser des contraintes importantes sur les investissements du gestionnaire des gares »* compte tenu des priorités d'investissement de SNCF Réseau dans le renouvellement du réseau. D'après l'Arafer, ce

---

<sup>1</sup> Arafer, étude thématique sur la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France, juillet 2016.



---

scénario ne pourrait être retenu « *qu'à la condition d'une clarification de la trajectoire financière de SNCF Réseau* » ;

- **le rattachement à SNCF Réseau sous forme de filiale**, qui faciliterait également la réunification du patrimoine des gares mais qui « *ne permettrait pas de garantir une totale autonomie financière, notamment en termes de choix d'investissement, dès lors que le gestionnaire des gares serait comptablement consolidé avec SNCF Réseau* » ;

- **la transformation en société anonyme à capitaux publics** indépendante du groupe public ferroviaire, qui permettrait de garantir une indépendance juridique, patrimoniale et décisionnelle, et qui nécessiterait que cette société se voie affecter les bâtiments des gares et de certains actifs de SNCF Réseau.

Au regard de ces éléments, les auteurs de la proposition de loi ont **retenu l'option d'une transformation de Gares et Connexions en société anonyme à capitaux publics**, filiale de l'EPIC « de tête » SNCF.

Si le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau sous forme de filiale **semble à première vue être une option intéressante** permettant de simplifier la gestion du patrimoine des gares, de ne pas alourdir la structure du groupe public ferroviaire, et de faire bénéficier le gestionnaire des gares des garanties d'indépendance applicables au gestionnaire du réseau, **le niveau d'endettement de SNCF Réseau représenterait une entrave importante au développement des gares**. Un tel rattachement induirait en effet l'intégration comptable de la société Gares et Connexions avec SNCF Réseau, ce qui **ferait peser sur elle les contraintes de dette** imposées à l'établissement public et induirait des difficultés de financement des projets d'investissement en gares. Ce scénario **ne pourrait donc être envisagé qu'une fois la situation financière de SNCF Réseau assainie**.

L'autre option consistant à transformer Gares et Connexions en société anonyme indépendante du groupe public ferroviaire **présenterait des difficultés opérationnelles** en raison des missions qui incombent aujourd'hui à l'EPIC SNCF au titre de l'article L. 2102-1 du code des transports, en particulier l'animation des politiques de ressources humaines du groupe et la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe – étant entendu que la proposition de loi prévoit le maintien du statut des salariés de Gares et Connexions.

**Votre rapporteur partage donc le choix de rattacher Gares et Connexions à l'EPIC SNCF**, sous forme de filiale, qui permet de garantir au gestionnaire de gares une autonomie juridique, financière et opérationnelle, tout en le maintenant dans le groupe public ferroviaire afin de profiter de la mutualisation de certains services qu'offre celui-ci.

Par rapport à la forme juridique de l'EPIC, qui aurait pu être envisagée, **la transformation en société anonyme à capitaux publics**

---

**permettra d'ouvrir, à terme, le capital de la société à d'autres investisseurs** comme les régions.

Dans son étude précitée, l'Arafer indique d'ailleurs que l'ouverture du capital à des investisseurs tiers, en premier lieu les régions, *« pourrait inciter à orienter la gestion vers davantage de rigueur économique, tout en procurant à cette activité de nouvelles ressources, qui ne pèseraient pas sur l'endettement du gestionnaire de gares »*.

L'article 11 de la proposition de loi prévoit à cette fin que le capital de Gares et Connexions puisse être ouvert à d'autres investisseurs, **l'État devant en tout état de cause demeurer actionnaire majoritaire**. La transformation de Gares et Connexions en société anonyme serait effective au 1<sup>er</sup> janvier 2020, **ce qui est cohérent avec le calendrier d'ouverture à la concurrence retenu**.

Comme pour SNCF Mobilités et Réseau, Gares et Connexions devra signer un **contrat pluriannuel** avec l'État, ce qui permettra à celui-ci de fixer, entre autres, des objectifs en matière de qualité des prestations en gare et de rénovation des gares, au bénéfice des usagers.

En ce qui concerne la **gouvernance de Gares et Connexions**, les auteurs de la proposition de loi ont choisi de ne conférer qu'une place réduite aux représentants de l'EPIC SNCF en confiant la moitié des sièges du conseil d'administration à des représentants de l'État et à des représentants des régions, du Stif, du Gart et des usagers.

Dans son avis sur la proposition de loi, le Conseil d'État souligne que *« la création d'une entité autonome chargée de la gestion des gares renforcera l'indépendance de l'exploitant de ces installations de service, requise par l'article 13 de la directive 2012/34/UE, et doit être approuvée »*, tout en relevant que *« la détention du capital de cette société par l'État **risque de poser des questions de gouvernance**, compte tenu du rôle confié à l'établissement public national industriel et commercial SNCF par l'article L. 2102-1 du code des transports, d'assurer le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe public ferroviaire, avec lequel Gares et Connexions aura un caractère indissociable et solidaire »*.

Cependant un tel choix se justifie, aux yeux de votre rapporteur, par la **volonté de conférer à la nouvelle société anonyme une indépendance fonctionnelle importante vis-à-vis de SNCF**, tout en restant dans le cadre de l'architecture issue de la réforme ferroviaire de 2014. Par ailleurs, la présence au sein de ce conseil d'administration du président de SNCF Réseau se justifie au regard de la nécessité d'assurer une **coordination de la gestion patrimoniale des gares**.

Votre rapporteur approuve également les **garanties d'indépendances** prévues par le présent article, et qui concernent : le président du conseil d'administration, dont la nomination et la révocation sont contrôlées par l'Arafer, les membres du conseil d'administration, ainsi

que les dirigeants, dont les fonctions sont incompatibles avec l'exercice d'activités au sein d'une entreprise ferroviaire. De telles garanties sont nécessaires pour prévenir tout conflit d'intérêt et tout risque de traitement différencié des entreprises ferroviaires dans l'accès aux gares.

Ces garanties, importées de ce qui existe actuellement pour SNCF Réseau, ont d'ailleurs montré leur efficacité, **l'Arafer s'étant par exemple opposé en avril 2016 à la nomination d'un candidat à la fonction de président du conseil d'administration de SNCF Réseau** en raison de liens d'intérêts résultant de son parcours professionnel quasi-intégralement réalisé au sein de l'exploitation ferroviaire public ou du groupe SNCF<sup>1</sup>.

En ce qui concerne **la gestion domaniale**, la solution retenue par la proposition de loi permettra de transférer les biens immobiliers de Gares et Connexions nécessaires à la poursuite de ses activités, tout en prévoyant le contrôle de l'État sur la cession éventuelle de ces biens. Le déclassement du domaine public et la possibilité de cession **ne concerneront pas les gares de voyageurs**, dont la propriété appartient à l'État ou à d'autres personnes publiques.

Enfin, le présent article **renvoie à un accord le soin de préciser les modalités de transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant actuellement des prestations en gare**. Un tel transfert est nécessaire puisque la pleine indépendance du gestionnaire des gares ne peut être effective que s'il est doté de ressources humaines suffisantes, à l'instar de ce qui a été mis en œuvre pour les personnels en charge de la maintenance de l'infrastructure, transférés à SNCF Réseau après l'adoption de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Dans son étude de 2016, l'Arafer souligne d'ailleurs que tous les scénarios étudiés de transformation de Gares et Connexions supposent « *un transfert des effectifs nécessaires à l'exploitation des gares, aujourd'hui employés au sein des différentes activités de SNCF Mobilités, vers l'entité à créer* ».

**Votre commission a adopté cet article en ne procédant qu'à des modifications d'ordre rédactionnel** à travers l'adoption des amendements COM-15, COM-16 et COM-17.

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

---

<sup>1</sup> Avis n° 2016-031 du 30 mars 2016 relatif à la nomination du président du conseil d'administration de SNCF Réseau.

*Article 12*

(chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports)

**Système commun d'information des voyageurs et de vente des billets**

**Objet : cet article autorise l'État à imposer aux entreprises ferroviaires de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente des billets.**

**I. Le droit en vigueur**

L'article 13 *bis* de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, telle que modifiée par le quatrième paquet ferroviaire, autorise les États membres à exiger que les entreprises ferroviaires effectuant des services nationaux de transport de voyageurs participent à un **système commun d'information et de billetterie intégrée pour la fourniture de billets**. Dans ce cas, ce système ne doit pas créer de distorsion du marché ou de discrimination entre les entreprises ferroviaires et doit être géré « *par une entité juridique publique ou privée ou une association réunissant toutes les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs* ».

**II. La proposition de loi initiale**

La proposition de loi complète le chapitre relatif à l'organisation du transport ferroviaire ou guidé par une nouvelle section intitulée « Vente des billets ». Son article unique, **l'article L. 2121-13**, autorise l'État à imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente des billets, « *dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.* »

**III. La position de votre commission**

Votre commission est favorable à ce dispositif, qui vise à permettre aux voyageurs d'acheter par un canal unique des billets correspondant à des prestations assurées par différentes entreprises de transport.

Elle relève qu'il s'agit d'une possibilité offerte à l'État, qu'il lui reviendra de mettre en œuvre s'il l'estime pertinente, après une étude

préalable approfondie des différentes options permettant d'atteindre cet objectif, et de leur impact sur le marché concurrentiel.

Pour prendre en compte la remarque figurant dans l'avis du Conseil d'État au sujet de cet article, elle a adopté **l'amendement du rapporteur COM-18**, précisant que, si un tel système est mis en place, l'obligation d'y participer s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires.

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

### CHAPITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

#### *Article 13*

(articles L. 1212-3-2, L. 2121-4, L. 2121-6, L. 2121-7, L. 2121-8-1, L. 2121-9 et L. 2133-7 du code des transports)

#### **Coordination**

**Objet : cet article procède à plusieurs mesures de coordination dans le code des transports, résultant de la suppression du monopole de SNCF Mobilités et de l'ouverture à la concurrence.**

#### **I. La proposition de loi initiale**

Le **schéma national des services de transport**, créé par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et mentionné aux articles L. 1212-3-1 à L. 1212-3-3 du code des transports, fixe les orientations de l'État concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national. 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 encadre également les **conditions dans lesquelles SNCF Mobilités assure les services de transport ferroviaire non conventionnés d'intérêt national**.

Le **I** du présent article supprime cette dernière obligation dans la mesure où, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, il ne paraît pas pertinent d'imposer de telles contraintes sur un seul opérateur, pour les services librement organisés. Son entrée en vigueur est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Le **1° du II** du présent article abroge **l'article L. 2121-4**, qui prévoit la signature d'une **convention** entre chaque autorité organisatrice régionale et

SNCF Mobilités pour définir les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale, et dont le contenu est déterminé par décret en Conseil d'État.

Cette disposition, qui était justifiée par la situation de monopole de SNCF Mobilités, ne l'est plus dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il reviendra en effet aux régions de définir le contenu de leur contrat de concession ou de leur marché.

Le **1° du II** abroge également l'**article L. 2121-8-1**, qui dispose que *« lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention avec SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à l'autorité organisatrice compétente l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8 »*.

Les régions pourront inscrire de telles dispositions dans leur convention sans qu'il soit nécessaire de le prévoir dans le code des transports. Elles semblent en outre redondantes **avec l'article L. 1115-1**, introduit par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui pose un principe général de diffusion des données relatives aux services de transport.

Le **1° du II** abroge enfin l'**article L. 2133-7**, qui prévoit que l'Arafer émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable, ce qui ne sera plus possible à partir du 3 décembre 2019.

Pour tenir compte de la suppression du monopole de SNCF Mobilités, le **2° du II** du présent article abroge le **second alinéa de l'article L. 2121-6**, qui prévoit la signature d'une convention d'exploitation particulière avec SNCF Mobilités lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, et le **b) du 3° du I** supprime le dernier alinéa de l'**article L. 2121-7**, qui prévoit une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et SNCF Mobilités pour la réalisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers.

Les dispositions du **II** entrent en vigueur le 3 décembre 2019.

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

Votre commission a adopté l'**amendement COM-19 du rapporteur**, qui s'inscrit dans la démarche de simplification des dispositifs d'entrée en vigueur du texte. Par cohérence avec d'autres amendements présentés aux articles précédents, cet amendement supprime l'entrée en vigueur différée du I au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

---

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

*Article 14*

(articles L. 2141-12 et L. 2141-19 du code des transports)

**Coordination relative aux ressources de SNCF Mobilités**

**Objet : cet article tire les conséquences de l'ouverture à la concurrence sur les ressources de SNCF Mobilités.**

**I. Le droit en vigueur**

**L'article L. 2141-19**, qui définit les **ressources de SNCF Mobilités**, prévoit que l'EPIC « *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. Il reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4 [relatives aux services conventionnés par les régions].* »

**II. La proposition de loi initiale**

La proposition de loi modifie la rédaction de l'article L. 2141-19 pour tenir compte de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs. Les ressources de SNCF Mobilités seront ainsi constituées par :

1° les recettes directes du trafic ;

2° les concours versés par l'État ou les régions pour la réalisation de services de transport ferroviaire de personnes faisant l'objet d'un contrat de service public ;

3° les autres produits liés aux biens dont il est propriétaire ;

4° les produits financiers ;

5° les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

**III. La position de votre commission**

Votre commission a adopté **l'amendement de simplification rédactionnelle et de coordination COM-20 du rapporteur.**

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

*Article 15*

(articles L. 2101-1, L. 2101-2, L. 2101-3, L. 2101-4, L. 2101-5, L. 2101-6, L. 2102-1, L. 2102-3, L. 2102-4, L. 2102-7, , L. 2102-8, L. 2102-10, L. 2102-19, L. 2102-20, L. 2123-1-1, L. 2123-4 et L. 2133-11 du code des transports)

**Coordinations relatives à la transformation de Gares et Connexions et société anonyme**

**Objet :** Cet article procède à diverses coordinations au sein des articles du code des transports relatifs à la structure du groupe public ferroviaire afin de tirer les conséquences de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme, filiale de l'EPIC « de tête » SNCF.

**I. La proposition de loi initiale**

L'article 11 de la proposition de loi prévoit de **transformer Gares et Connexions en société anonyme**, filiale de l'EPIC « de tête » SNCF.

Il **modifie ce faisant l'architecture du groupe public ferroviaire** en prévoyant la création d'une nouvelle entité au sein de ce groupe, aux côtés des EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Le présent article **tire les conséquences de cette nouvelle architecture en procédant à diverses coordinations** au sein du code des transports relatifs au GPF. Il vise, entre autres, à prévoir :

- que le groupe ferroviaire est constitué de quatre entités ayant un caractère indissociable et solidaire (art. L. 2101-1) ;
- que les quatre entités du GPF emploient des salariés régis par un statut (art. L. 2101-2) ;
- le rôle de l'EPIC SNCF en matière d'animation des politiques de ressources humaines pour le compte de Gares et Connexions (art. L. 2102-1) ;
- la conclusion entre Gares et Connexion et SNCF de conventions relatives à l'exercice par l'EPIC « de tête » de fonctions mutualisées (art. L. 2102-3) ;
- la filialisation de Gares et Connexions auprès de SNCF (art. L. 2102-4) ;
- l'impossibilité pour le président du conseil de surveillance de la SNCF d'être membre des organes dirigeants de Gares et Connexions (art. L. 2102-8) ;



- la publication des comptes consolidés par SNCF des différentes entités du GPF, dont ceux de Gares et Connexions (art. L. 2102-10) ;

- la possibilité pour SNCF de percevoir un dividende sur le résultat de Gares et Connexions, après examen de sa situation financière et accord de l'État (art. L. 2102-20).

## II. La position de votre commission

Parmi les coordinations opérées, le présent article entend **pérenniser le dispositif actuel qui prévoit la possibilité pour SNCF de percevoir un dividende sur le résultat de SNCF Mobilités** (incluant celui des gares de voyageurs). Ce dividende peut ensuite être reversé à SNCF Réseau sous forme de dotation, en application du 4° de l'article L. 2111-24 du code des transports.

La proposition de loi crée un dispositif similaire une fois que Gares et Connexions sera transformée en société anonyme, afin d'éviter que les dividendes issus de l'activité des gares ne soient perçus en totalité par l'État, et de permettre qu'ils **puissent être reversés à SNCF Réseau en vue de participer à l'entretien du réseau ferré**.

Dans son avis sur la proposition de loi, le Conseil d'État relève que, sans précision supplémentaire, cette possibilité pourrait être susceptible « *d'être analysée comme un avantage constitutif d'une aide d'État, ce qui pourrait entraîner une obligation de notification à la Commission européenne* », malgré les règles existantes interdisant que ce dividende soit ensuite versé à SNCF Mobilités.

Le Conseil d'État relève plus loin que « *l'indication dans la loi de l'usage qui pourrait être fait par l'EPIC SNCF des dividendes ainsi perçus par la société Gares et Connexions, notamment en ce qui concerne l'amélioration du réseau par voie de dotations à l'EPIC SNCF Réseau, qui trouve un précédent dans la pratique de dotations à SNCF Réseau depuis la loi du 14 août 2014 portant réforme ferroviaire, serait de nature à réduire fortement ce risque* » et « *qu'une autre solution consisterait à prévoir dans la loi l'attribution directe à SNCF Réseau des dividendes versés par Gares et Connexions* ».

Afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État, votre rapporteur aurait souhaité déposer un **amendement visant à préciser que les sommes prélevées seront effectivement reversées à SNCF Réseau** et utilisées pour entretenir et moderniser le réseau ferroviaire. Un tel amendement aurait toutefois été irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

Votre commission a adopté **les amendements rédactionnels COM-21 et COM-22 du rapporteur**.

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



---

## EXAMEN EN COMMISSION

**Réunie le mercredi 21 mars 2018, la commission a examiné le rapport et adopté le texte de la commission sur la proposition de loi n° 711 (2016-2017) relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.**

**M. Hervé Maurey, président.** – Nous examinons le rapport et le texte de la commission sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, déposée par Louis Nègre et moi-même. Nous avons travaillé sur ce sujet très en amont, tout au long de l'année 2017. L'ouverture à la concurrence est prévue par le quatrième « paquet ferroviaire » de 2016 au 3 décembre 2019 pour les lignes conventionnées – trains express régionaux (TER) et trains d'équilibre du territoire (TET) – et au 14 décembre 2020 pour les lignes commerciales – trains à grande vitesse (TGV).

Nous avons entendu tous les acteurs – avant même la constitution d'une nouvelle majorité et du nouveau Gouvernement – et déposé notre proposition de loi en septembre 2017, pour un débat lors d'un espace réservé au groupe UC fin janvier 2018. À la demande du Gouvernement, qui attendait la remise du rapport de Jean-Cyril Spinetta, nous avons accepté de différer son examen, d'autant que la ministre des transports nous avait assuré que ce texte serait le véhicule législatif de l'ouverture à la concurrence. Or le 26 février dernier, le Gouvernement a annoncé recourir aux ordonnances, au motif que cela permettrait d'aller plus vite.

Le Président du Sénat a souhaité inscrire cette proposition de loi à l'ordre du jour de la semaine prochaine, pour démontrer qu'on peut aller aussi vite avec une proposition de loi qu'avec des ordonnances, tout en garantissant un débat important sur le fond. Jean-François Longeot avait été désigné rapporteur en décembre 2017.

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Ce travail a été réalisé dans un délai très court. Je remercie MM. Maurey et Nègre d'avoir déposé cette proposition de loi qui sera examinée à partir du 28 mars.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est la dernière étape d'un mouvement de libéralisation engagé par la Commission européenne au début des années 2000, à travers ses « paquets ferroviaires ».

Nous avons peu à peu intégré ces évolutions dans notre droit. Le transport ferroviaire de marchandises a été libéralisé progressivement – dès

2003 pour le réseau transeuropéen de fret, puis pour l'ensemble des services de fret internationaux, et enfin pour le fret domestique en 2006.

En 2009, nous avons créé notre régulateur, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) dont le domaine a depuis été étendu au secteur routier - il s'agit aujourd'hui de l'Arafer. Les services internationaux de transport de voyageurs ont été ouverts à la concurrence à partir de 2010, avec une possibilité d'effectuer des dessertes à l'intérieur du pays, dans certaines conditions.

Adopté en décembre 2016, le quatrième paquet ferroviaire européen est un ensemble de textes abordant plusieurs thèmes : des sujets techniques, concernant notamment la sécurité et l'interopérabilité ; la gouvernance et l'organisation des systèmes ferroviaires ; et enfin, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, qui nous intéresse aujourd'hui. Quelles échéances ont été fixées ?

L'Union européenne distingue deux catégories de services : d'abord, les services conventionnés, subventionnés par une autorité organisatrice de transport, font l'objet d'un contrat de service public - il s'agit, en France, des trains TER gérés par les régions depuis 2002, et des TET, jusqu'à présent gérés par l'État, mais dont une grande partie ont été transférés aux régions. Ces services sont régis par le règlement européen 1370/2007, qui a été modifié par ce paquet ferroviaire. Ensuite, les services non conventionnés, ou « services librement organisés » - en France les TGV - sont régis par la directive 2012/34, elle aussi modifiée.

L'Union européenne a décidé d'ouvrir les services conventionnés à la concurrence à partir du 3 décembre 2019, tout en prévoyant une série de dérogations, que les États membres sont libres d'autoriser ou non dans leur droit. Parmi ces dérogations figure notamment la possibilité, entre 2019 et 2023, de laisser aux autorités compétentes le choix d'attribuer directement des contrats sans passer par une procédure de mise en concurrence.

Sur ce point, la proposition de loi a retenu la date du 3 décembre 2019, en excluant toutes les dérogations prévues par le droit européen. Cela n'exclut pas une certaine progressivité dans la mise en œuvre de la réforme puisque que l'obligation de passer un appel d'offres n'entrera en vigueur qu'au terme de chacune des conventions signées entre les autorités organisatrices de transport et SNCF Mobilités avant le 3 décembre 2019, soit vers 2023-2024.

En attendant, les régions volontaires pourront ouvrir à la concurrence tout ou partie des services ferroviaires qu'ils organisent dès le 3 décembre 2019 en le prévoyant dans leur convention, comme l'ont déjà fait les régions Grand Est et Pays-de-la-Loire.

Pour les services non conventionnés, l'Europe impose une ouverture effective le 14 décembre 2020 - soit pour l'horaire de service 2021. Mais elle oblige les États membres à en définir le cadre juridique avant la fin de

---

l'année 2018, compte tenu des démarches nécessaires pour qu'une entreprise puisse effectivement entrer sur le marché, notamment la réservation de sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure.

Il nous reste très peu de temps pour fixer le cadre juridique de cette ouverture à la concurrence. Il ne s'agit pas seulement de respecter ces échéances européennes, mais de permettre aux acteurs – y compris SNCF Mobilités – de s'y préparer suffisamment en amont. C'est l'objet de cette proposition de loi, qui vise aussi à soutenir cette démarche d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires.

Cette réforme doit se traduire – j'en suis personnellement convaincu – par une amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur et une réduction des coûts, y compris chez l'opérateur historique, stimulé par la présence d'autres acteurs. Plusieurs de nos voisins européens n'ont pas attendu le quatrième paquet ferroviaire pour ouvrir leurs services à la concurrence. Ainsi, l'Allemagne et de la Suède l'ont fait à partir des années 1990, avec des effets positifs.

J'en viens désormais à la présentation de la proposition de loi et de mes principaux amendements, après avoir lu avec attention l'avis du Conseil d'État, et recueilli l'avis de la majorité des parties prenantes lors d'auditions.

Plusieurs de mes amendements tirent les conséquences des remarques formulées par le Conseil d'État et à améliorer – ou parfaire – la qualité juridique du texte – c'était l'objectif de cette saisine du Conseil d'État.

Le premier chapitre fixe les dates et les modalités de l'ouverture à la concurrence. L'ouverture des services conventionnés est prévue le 3 décembre 2019 et la date impérative pour les services non conventionnés le 14 décembre 2020.

L'article 1<sup>er</sup> supprime le monopole de SNCF Mobilités en plusieurs temps, pour respecter ces différentes échéances. Pour faciliter la lecture des différents dispositifs d'entrée en vigueur, je vous proposerai des amendements de simplification rédactionnelle qui ne modifient pas les échéances fixées par les auteurs du texte.

L'article 2 comporte trois volets concernant les services conventionnés. Il fixe tout d'abord les obligations de communication des autorités organisatrices aux candidats à un appel d'offres. J'aborderai ultérieurement, en une seule fois, la question des données. L'article 2 fixe également le régime des contrats de service public applicable : pour les concessions – anciennement appelées délégations de service public – l'ordonnance de droit commun s'applique, ce qui n'est pas le cas pour les marchés publics. C'est pourquoi l'article renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les modalités de passation de ces contrats. Mais il revient au législateur de détailler cette procédure. Un de mes amendements rendra l'ordonnance relative aux marchés publics applicable aux marchés concernant des services ferroviaires. Enfin, l'article 2 exclut explicitement les

possibilités de dérogation à l'obligation de mise en concurrence prévues par le droit européen, sauf celle qui concerne la possibilité de mise en régie, laquelle figure déjà dans le code des transports.

L'article 3 affirme clairement le rôle d'autorité organisatrice de l'État pour les services ferroviaires d'intérêt national – il était temps !

Les articles 4, 5 et 6 définissent les modalités de l'ouverture à la concurrence des services qui ne sont aujourd'hui pas conventionnés : les services dits « TGV », même s'ils ne sont pas toujours effectués à grande vitesse au sens strict.

Selon l'Union européenne, toute entreprise ferroviaire doit avoir un droit d'accès au réseau (*open access*), sous réserve qu'elle obtienne un sillon auprès du gestionnaire du réseau, et que son service ne porte pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public conclu par une autorité organisatrice sur le même trajet. Dans ce dernier cas, ce droit d'accès au réseau peut être limité.

Si l'on ouvre à la concurrence les services TGV sans intervenir, les opérateurs vont se précipiter sur les liaisons les plus rentables, et les autres ne seront plus assurées, même si elles jouent un rôle primordial en matière d'aménagement du territoire.

Pour éviter cet écrémage, l'article 4 prévoit la conclusion, par l'État en tant qu'autorité organisatrice, de contrats de service public octroyant des droits exclusifs pour les services à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public définies pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire.

L'objectif de cet article n'était évidemment pas de couvrir tout le réseau à grande vitesse par ces contrats, ce qui serait incompatible avec le droit d'accès au réseau prévu par le droit européen. Mais l'avis du Conseil d'État indique que la rédaction retenue donne cette impression. En conséquence, je vous propose une nouvelle rédaction de ce dispositif, tout en conservant la démarche, que je soutiens complètement.

L'État doit conclure des contrats de service public combinant des services rentables et des services non rentables, pour continuer à assurer la desserte TGV des villes moyennes sans rupture de charge pour les usagers. À l'inverse, un conventionnement des seules sections non rentables obligerait les usagers à changer de train pour commencer ou terminer leur trajet, ce qui réduirait d'autant l'attractivité du mode ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. Et l'ouverture à la concurrence se traduirait par une détérioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur, ce qui n'est pas l'objectif recherché. Ce dispositif impliquera évidemment une professionnalisation et un renforcement des services de l'État. Mais il faut savoir se donner les moyens de ses ambitions, surtout en matière d'aménagement du territoire.

---

L'article 5 met en place le droit d'accès au réseau prévu par la directive : une autorité organisatrice pourra limiter un service s'il porte atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public qu'elle a conclu. Mon amendement assure la complète transposition du dispositif prévu par la directive, comme l'a suggéré le Conseil d'État.

L'article 6 comporte des dispositions transitoires, pour conserver le dispositif applicable aux dessertes nationales réalisées dans le cadre de trajets internationaux en attendant la mise en œuvre effective de la généralisation du droit d'accès au réseau.

Le deuxième chapitre a pour objet de lever tous les obstacles à une « ouverture à la concurrence effective et réussie ». Il ne suffit pas de dire : « le marché est ouvert » pour que de nouvelles entreprises proposent des services, il faut aussi lever les obstacles qu'elles peuvent rencontrer.

Le sujet des données est crucial. Les autorités organisatrices doivent obtenir de la part de l'opérateur historique l'ensemble des données nécessaires à la préparation des appels d'offres. Or, malgré les obligations existantes, les régions rencontrent souvent des difficultés pour obtenir les données dont elles ont besoin. C'est pourquoi l'article 7 crée un dispositif contraignant, à deux niveaux. D'abord, il impose à SNCF Mobilités une obligation générale de communication à l'autorité organisatrice de toute information relative aux services conventionnés, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale ; si la protection de ce secret est légitime, elle ne doit pas empêcher la transmission des données indispensables, de façon proportionnée et encadrée.

Ensuite, pour éviter toute contestation du bien-fondé des demandes faites par les autorités organisatrices de la part de SNCF Mobilités, l'article 7 prévoit qu'un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Arafer, fixe une liste non restrictive d'informations qu'une autorité organisatrice est en droit d'obtenir en application de cet article, sans préjudice des autres demandes d'informations que l'autorité organisatrice pourrait être amenée à faire. L'objectif est d'éviter que la transmission de ces données soit bloquée par des contentieux.

Enfin, tout manquement à cette obligation pourra être sanctionné par l'Arafer. Le même dispositif s'appliquera à SNCF Réseau.

Les données récupérées par les autorités organisatrices leur permettront de préparer leurs appels d'offres. De façon logique, elles devront communiquer une partie de ces informations aux candidats aux appels d'offres, pour qu'ils puissent préparer leur candidature. C'est pourquoi l'article 2 prévoit qu'un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Arafer, détermine les informations à transmettre aux candidats, y compris celles qui sont couvertes par le secret industriel et commercial – de façon proportionnée et encadrée. Ce dispositif devrait éviter des contentieux sur la

transmission des informations aux candidats et fixer un cadre homogène dans ce domaine important.

L'article 8 fixe les conditions relatives au transfert des salariés entre entreprises ferroviaires, lorsque le contrat d'exploitation d'une ligne ferroviaire est remporté par une nouvelle entreprise. Le périmètre des salariés à transférer sera arrêté par les autorités organisatrices de transport – les régions ou l'État – et sera communiqué aux entreprises souhaitant candidater aux appels d'offres. Je vous proposerai un amendement visant à rendre plus opérationnelle la procédure de désignation des salariés devant faire l'objet d'un transfert vers les nouveaux entrants.

L'article 8 détermine les droits sociaux qui seront garantis aux salariés de SNCF Mobilités transférés. L'ensemble des salariés transférés conserveraient une rémunération annuelle au moins égale à leur rémunération antérieure, appréciée sur la base des douze derniers mois précédant le transfert, ainsi que leurs facilités de circulation. Les salariés sous statut conserveraient leur garantie d'emploi ainsi que leurs droits à la retraite, sous réserve de l'évolution du régime de retraite des agents de la SNCF.

Enfin, l'article 8 prévoit la possibilité pour les salariés auparavant sous statut de réintégrer celui-ci si, à l'issue d'une première mise en concurrence, SNCF Mobilités est de nouveau chargée de l'exploitation d'un service ferroviaire.

L'article 9 réaffirme le caractère automatique du transfert de propriété des matériels roulants de SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice, si elle en fait la demande. La loi de 2014 avait déjà introduit une disposition en ce sens, mais sa rédaction devait être améliorée. Il s'agit d'une possibilité offerte à l'autorité organisatrice, et non d'une obligation. Pour les matériels roulants, chaque autorité organisatrice sera libre de choisir l'option la plus adaptée : les matériels pourront aussi, par exemple, être loués ou apportés par les opérateurs.

L'article 10 prévoit le même dispositif de transfert de propriété pour les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement affectés à des services conventionnés.

L'article 11 aborde la question importante des gares de voyageurs. L'ouverture à la concurrence impose de séparer SNCF Gares et Connexions de SNCF Mobilités, afin de garantir un accès transparent et non discriminatoire des entreprises ferroviaires à ces installations.

La proposition de loi prévoit de transformer SNCF Gares et Connexions en société anonyme (SA) à capitaux publics, filiale de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) « de tête » SNCF. L'État serait, au moment de cette transformation, détenteur de la totalité du capital social de SNCF Gares et Connexions. Puis ce capital



---

pourrait être ouvert à d'autres investisseurs, l'État devant en tout état de cause demeurer actionnaire majoritaire.

Afin de garantir l'indépendance de SNCF Gares et Connexions de SNCF Mobilités et des autres entreprises ferroviaires, la proposition de loi prévoit plusieurs dispositifs, notamment une incompatibilité des fonctions de membre du conseil d'administration de SNCF Gares et Connexions avec celles de membre du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou de dirigeant d'une entreprise ferroviaire ainsi que la possibilité, pour l'Arafer, de s'opposer à la nomination du président du conseil d'administration de SNCF Gares et Connexions si elle estime que son indépendance vis-à-vis d'une entreprise ferroviaire n'est pas assurée.

Par ailleurs, la proposition de loi prévoit que SNCF Gares et Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord afin d'assurer le transfert des personnels de SNCF Mobilités qui réalisent actuellement des services et prestations en gare vers SNCF Gares et Connexions. À défaut d'accord conclu dans un délai d'un an à compter de la transformation de SNCF Gares et Connexions en SA, les modalités de ce transfert seraient déterminées par voie réglementaire.

L'article 12 autorise l'État à imposer à l'ensemble des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets. L'utilisateur pourra acheter un billet unique, même lorsque la prestation de transport sera assurée par plusieurs opérateurs.

Le dernier chapitre, regroupant les articles 13 à 15, comporte des dispositions diverses, tirant les conséquences des articles de la proposition de loi dans le code des transports.

Je me réjouis que nous puissions débattre, au Sénat, sur un sujet aussi important, qui a des impacts sur les usagers comme sur les territoires. En tant que membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, il est indispensable d'attirer l'attention du Gouvernement sur la desserte des territoires.

Je vous invite à soutenir ce texte, abouti, préparé très en amont, après de multiples consultations. De nombreuses dispositions sont partagées par plusieurs acteurs du secteur. Nous pourrions encore l'améliorer en prenant en compte les remarques du Conseil d'État.

**M. Hervé Maurey, président.** – Je vous remercie de ce travail effectué dans des délais très contraints. Fait rare, le Président du Sénat a profité du retard de l'examen de la proposition de loi pour saisir le Conseil d'État.

**M. Charles Revet.** – Très bien !

**M. Hervé Maurey, président.** – C'est la quatrième saisine après la réforme de 2008, qui a prévu cette possibilité. Les amendements du

rapporteur conforteront la qualité et la sécurité juridique de la proposition de loi.

**M. Gérard Cornu.** – Je félicite le rapporteur qui a travaillé dans un temps restreint, ainsi que les auteurs de cette proposition de loi. M. Nègre a quitté le Sénat en application de la règle interdisant le cumul des mandats, ayant préféré sa belle ville de Cagnes-sur-mer. Cette proposition de loi, très importante, transpose le quatrième paquet ferroviaire et ouvre à la concurrence le transport ferroviaire de passagers.

Je soulignerai deux problèmes majeurs : l'état des relations entre le Gouvernement et le Parlement, notamment le Sénat tout d'abord. Plusieurs propositions de loi sénatoriales n'ont pas abouti, car elles n'ont pas été transmises à l'Assemblée nationale ou ont été reprises autrement par l'Assemblée – ainsi les propositions de loi relatives à l'eau et à l'assainissement, au littoral, au numérique.

Le Gouvernement avait une véritable opportunité d'aller relativement vite, d'autant que le Conseil d'État s'est déjà prononcé – on nous objecte souvent l'absence d'avis. Le Gouvernement veut imposer de légiférer par ordonnances en raison de l'urgence. Il a tout faux, et se moque du Sénat et du Parlement.

Le groupe Les Républicains se réjouit de cette proposition de loi, au-delà de quelques petites différences, et du fait qu'elle propose à l'opérateur historique, la SNCF, de préparer l'ouverture à la concurrence. Je me félicite en particulier des séparations établies entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et entre SNCF Gares et Connexions et SNCF Mobilités.

Les sénateurs doivent se saisir des dossiers relatifs à l'aménagement du territoire et à la desserte de l'ensemble du territoire par les transports, c'est leur vocation propre, leur différence.

**M. Olivier Jacquin.** – Je remercie également les auteurs et le rapporteur. Le Gouvernement a une drôle de méthode, non seulement en ayant recours aux ordonnances, mais également sur l'ensemble des mobilités. Il nous avait annoncé une réforme complète, or nous disposons d'un travail assez décousu et contraignant. À l'automne, les Assises de la mobilité ont exclu le ferroviaire des débats, dans l'attente du rapport Spinetta. La date de Noël 2018 nous est avancée comme argument justifiant l'urgence alors que nous la connaissons depuis longtemps. On nous propose un prétendu nouveau pacte ferroviaire ne répondant pas à toutes les interrogations, notamment l'énorme endettement de la SNCF – même si la réforme de 2014 a apporté de nombreuses améliorations.

Certes, ce n'est pas le sujet de cette proposition de loi, mais d'autres étapes restent à franchir, ce que ne permet pas le nouveau pacte ferroviaire. Il ne permet pas non plus de s'attaquer aux questions importantes afin que les passagers disposent de meilleures conditions de transport.

Cette proposition de loi est intéressante mais pose un second problème de délais. Nous sommes sous la contrainte des ordonnances. J'apprécie que nous signifiions au Gouvernement que nous pouvons examiner rapidement la proposition de loi, mais le délai avant l'examen du texte est très réduit. Nous n'avons pas déposé d'amendements en commission, mais nous en présenterons en séance publique.

La mise en concurrence proposée dans les ordonnances de la ministre et le rapport Spinetta relèvent de la religion de l'*open access*. Vous êtes beaucoup plus raisonnables en proposant des lots associant lignes non rentables et lignes rentables.

**M. Guillaume Gontard.** – Cette proposition de loi est bienvenue pour débattre de ce sujet, car nous n'irons pas loin avec les annonces du Gouvernement, et il est important d'affirmer le rôle du Parlement. Nous avons eu très peu de temps pour travailler sur ce texte. Sur le fond, le groupe communiste, républicain, citoyen et écologiste (CRCE) a de nombreuses réserves sur cette proposition de loi, qui se rapproche du rapport Spinetta. Elle fait l'impasse sur la dette et sur le manque d'investissements dans les infrastructures. L'article 8 sur le transfert des salariés nous pose problème. Ce texte nourrira le débat et je déposerai des amendements en séance.

**Mme Pascale Bories.** – Merci pour cette importante proposition de loi, qui permettra de créer des paquets de dessertes associant lignes rentables et moins rentables. Est-il prévu également d'imposer des fréquences sur les lignes les moins rentables ? Sinon un opérateur risque, pour se dédouaner, de se limiter à une desserte par semaine...

D'autres pays ont déjà ouvert à la concurrence. La proposition de loi s'inspire-t-elle des expériences étrangères pour éviter leurs écueils ?

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Je me joins aux félicitations. Je me réjouis que le Parlement se saisisse de sujets importants sur lesquels les Français sont en attente.

Je rejoins Mme Bories : les autorités organisatrices ou les bénéficiaires des contrats doivent être soumis à des obligations.

L'aspect environnemental, et notamment le bruit, a-t-il été pris en compte ? Cela pourrait être prévu pour les futurs matériels roulants des LGV...

Gares et Connexions sera-t-elle une société publique d'État avec la possibilité d'investissements extérieurs ou pourrait-elle être transférée aux régions ?

**M. Claude Bérit-Débat.** – Je félicite également le rapporteur. Je comprends que le Sénat veuille faire entendre sa voix sur le sujet des dessertes ferroviaires, notamment pour maintenir des petites lignes et le service public du transport ferroviaire.

Compte tenu des délais restreints, l'opposition sénatoriale doit s'organiser très rapidement sans pouvoir auditionner les syndicats, déjà mobilisés sur d'autres thèmes, alors que ce sujet est très important. Nous tombons alors dans un travers : les sénateurs pourront s'exprimer de façon fragmentaire, et les ordonnances - inconnues à ce jour - arriveront juste ensuite. Certains sénateurs, qui manquent des informations nécessaires, seront frustrés. Je regrette que la proposition de loi pose des questions fondamentales sur le système ferroviaire français sans aborder toutes les problématiques. Le groupe Socialiste et républicain déposera pour la séance publique des amendements à caractère politique - au sens noble du terme. Ce texte est une ouverture avant l'examen des ordonnances mais le débat sera frustrant.

**M. Frédéric Marchand.** - J'ai un avis un peu discordant - cela ne vous étonnera guère. Cette proposition de loi est un hors-d'œuvre de choix. Je remercie le rapporteur pour le travail réalisé. L'urgence est non pas de transposer le quatrième paquet ferroviaire, mais d'améliorer le service public ferroviaire. J'entends les cris d'orfraie sur les ordonnances. En 2015, le rapport de Marc Guillaume, maître des requêtes au Conseil d'État, rappelait que « les ordonnances ne sont pas les adversaires de la loi mais son nécessaire complément ». Sur le service public ferroviaire, le sujet mérite qu'on l'aborde sous tous les angles et non seulement sous le prisme - louable - de l'ouverture à la concurrence.

J'entends vos interrogations sur l'aménagement du territoire, mais je ne suis pas sûr que la proposition de loi garantisse un aménagement équilibré du territoire. L'*open access* peut être une solution. Le problème principal vient du montant des péages et aussi de la fréquentation des lignes. Si l'on s'intéresse uniquement à la rentabilité, seules les lignes Paris-Lyon et Paris-Lille seront intéressantes... Imaginez une part tarifaire des péages moins importantes - vous appellerez cela de la science-fiction, en attendant le problème de la dette... Mais un nouveau statut de société anonyme à capitaux publics avec des parts de l'État incessibles pourra apporter des solutions sur la dette, car la SA ne pourra pas être endettée. À partir du moment où ce problème de dette sera réglée, une tarification du péage différente pourra résoudre certaines difficultés. Ainsi, si le péage est un peu différent pour le Paris-Chambéry, un opérateur pourra être incité à assurer la liaison au-delà de Lyon. L'*open access* permettrait aux TGV de la société nationale de continuer à circuler. En Italie, l'ouverture à la concurrence et la réduction du prix des péages ont fait augmenter le trafic de 30 %. Ancien maire d'Hellemmes, j'ai visité vendredi dernier un techni-centre de 1 300 salariés avec le directeur régional. La réforme est vue comme l'occasion pour la SNCF de se réinventer.

Ayons un véritable débat, sans nous cacher derrière notre petit doigt. Le Gouvernement prévoit une concertation organisée et raisonnable.

**M. Hervé Maurey, président.** – Marc Guillaume, actuel secrétaire général du Gouvernement, n'est pas forcément notre référence en matière de procédure législative. Vous le rappeliez, l'ordonnance ne doit être qu'un complément, or ici, elle va plus loin. On nous prive de débat. Certes, tous les gouvernements ont recouru aux ordonnances, mais pas sur une réforme aussi importante.

**Mme Michèle Vullien.** – Certes, il faut tenir compte de l'ouverture à la concurrence ferroviaire, mais le train fait partie d'un maillage plus global. Intéressons-nous à l'offre aux clients et aux citoyens. Autorisons des allotissements équilibrés avec des lignes rentables et d'autres moins rentables, sans possibilité de choix. Comme l'indique le rapport Spinetta, laissons les régions regarder ce qu'elles peuvent garder en ferroviaire et ce qu'elles veulent transférer sur un autre mode. Certaines petites lignes ou certains bouts de lignes peuvent être desservis dans de bonnes conditions avec une seule rupture de charge, par le tram-train ou un bus à haut niveau de service (BHNS), en gardant l'emprise précédente.

Quel type de financements croisés – État, régions, métropoles – peut-on avoir sur les transports, et en particulier le ferroviaire ? Chacun met au pot commun pour les gares. Faisons le choix du mode sans être conditionné par le choix du financeur. Le ferré relève actuellement des régions et de l'État. Si l'on garde l'emprise du ferré pour faire autre chose, quelle est l'autorité organisatrice, qui paie ? Ne soyons pas mono-mode. Le citoyen veut circuler avec un seul titre de transport, interopérable, mais peu importe qui opère.

**Mme Marta de Cidrac.** – Le recours aux ordonnances est effectivement frustrant. Notre commission traite particulièrement de l'aménagement du territoire et du développement durable. Représentants des territoires et des élus locaux, souvent élus locaux nous-mêmes, nous nous intéressons à l'aménagement de nos communes et de nos quartiers. À quel moment les élus locaux pourront-ils s'exprimer sur le sort des gares ?

**M. Michel Dagbert.** – Un ancien ministre originaire du Pas-de-Calais avait l'habitude de dire que toutes les fois qu'on vous presse de prendre une décision, c'est une mauvaise décision... Laissons le débat se dérouler dans les meilleures conditions. L'examen d'une proposition de loi le permet, même si les conditions du débat peuvent engendrer des frustrations, tant le sujet est vaste. Attaquons le sujet sous le prisme de l'aménagement du territoire et des dessertes ferroviaires. Nous présenterons des amendements. Attention notamment au transfert de données qui appartiennent au patrimoine national, résultat d'une ingénierie développée avec l'entreprise nationale. Prévoyons des garde-fous pour nous prémunir contre des aléas risquant de poindre très rapidement après l'ouverture à la concurrence.

**M. Alain Fouché.** – C'est un sujet d'actualité. Plusieurs membres du Gouvernement – et d'autres – fustigent la SNCF. J'ai siégé pendant plusieurs

années au conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF), et peux vous assurer que la SNCF n'est pas responsable de sa situation politique : les dignitaires politiques - de tous bords - ont privilégié la construction des lignes TGV à l'entretien des voies.

Personnellement, je ne suis pas très favorable à l'ouverture à la concurrence. Ne le faisons pas dans n'importe quelles conditions. Attention à la sécurité. Certains trains étrangers, notamment allemands, ne satisfont pas aux mêmes normes de sécurité que les TGV français, il y a eu des accidents. Il faudrait pouvoir disposer d'éléments de comparaison.

**M. Rémy Pointereau.** - L'ouverture à la concurrence doit rendre le réseau plus attractif en augmentant le nombre de dessertes, de fonctionnalités, et donc de voyageurs. C'est un enjeu en termes d'aménagement du territoire. Dispose-t-on d'une étude sur les perspectives de développement des lignes ?

**M. Jérôme Bignon.** - Réjouissons-nous, dans un pays de tradition juridique ancienne, d'avoir l'opportunité de débattre de ce sujet. C'est un texte fantastique, qui conforte le rôle des assemblées parlementaires.

La réforme constitutionnelle de 2008 était fondamentale : grâce à elle, le Président du Sénat a pu saisir le Conseil d'État. La méthode du Sénat n'est pas meilleure que celle du Gouvernement. Sortons d'une compétition stupide, rendons-la intelligente. Il sortira du débat une à deux lois, et cela prendra peut-être plus de temps, mais la réflexion sera faite. Les ordonnances sont prévues dans la Constitution, elles ont des défauts, mais aussi des qualités. Nous n'avons pas de temps à perdre sur la date d'ouverture à la concurrence. Considérons de manière positive la compétition entre les deux textes. Gageons que les parlementaires sont des personnes intelligentes, et que le Gouvernement n'est pas constitué uniquement d'imbéciles. Nous saurons trouver une solution satisfaisante. Veillons à ce que les Français ne nous prennent pas pour des fous...

**M. Charles Revet.** - Je remercie les auteurs et le rapporteur. Membres de la commission de l'aménagement du territoire, nous craignons de façon légitime que les grandes métropoles ne soient privilégiées, au détriment d'un aménagement du territoire équilibré. Le Conseil régional de Normandie a signé avec l'État et la SNCF un contrat de renouvellement de l'ensemble du matériel roulant. Une région peut-elle prendre en charge directement en régie le fonctionnement pour maîtriser l'aménagement de son territoire ?

**M. Guillaume Chevrollier.** - Cette proposition de loi transpose une directive européenne afin d'offrir un meilleur service aux usagers et de garantir un maillage territorial, mais elle n'évoque pas le fret. Avez-vous tiré les enseignements de la libéralisation du fret en France dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs ?

**M. Benoît Huré.** – Je félicite le rapporteur. Je ne sais pas comment la démarche prospérera, mais elle ne pourra pas rester ignorée. Je me réjouis que nous insistions sur les conséquences sur l'aménagement du territoire. A-t-on des retours d'expérience sur ce qui a été fait dans d'autres pays européens ? Cette ouverture à la concurrence va-t-elle augmenter l'offre proposée aux usagers et réduire le prix des billets ?

Si un opérateur attributaire de lignes rentables doit intégrer dans son offre une desserte de ligne avec un moindre potentiel de clients, c'est l'usager de la ligne rentable qui verra se répercuter cette charge dans le coût de son billet. Ne devrait-ce pas être plutôt du ressort de l'impôt, des pouvoirs publics – État et collectivités territoriales ? Ce sont de vraies questions sur l'aménagement du territoire et sur les moyens à mobiliser pour que chacun, quel que soit l'endroit où il habite, puisse avoir accès à un minimum de services publics de transport.

**M. Hervé Maurey, président.** – Je remercie chacun de ceux qui se sont exprimés. Le nombre et la qualité des interventions démontrent l'intérêt de cette proposition de loi. Un tel débat n'aurait pas été possible avec l'examen du seul projet de loi d'habilitation.

La procédure envisagée par le Gouvernement est assez originale, pour ne pas dire plus. Le Gouvernement prévoit en effet d'intégrer dans le projet de loi d'habilitation des dispositions dites « en dur ». Cela signifie que les amendements du Gouvernement n'auront pas été vus par le Conseil d'État, ce qui est extrêmement grave, et n'auront pas fait l'objet d'études d'impact. En outre, nous ne savons pas dans quelles conditions ils nous seront soumis. Peut-être n'aurons-nous même pas le temps de les examiner en commission, s'ils sont déposés un quart d'heure avant la séance !

Enfin, je rappelle à ceux qui ont avancé l'argument des délais que le projet de loi d'habilitation ne sera pas examiné au Sénat avant le mois de mai.

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Cette proposition de loi suscite de nombreuses questions et un débat vraiment très intéressant.

Monsieur Cornu, il est à souhaiter que le Gouvernement s'inspire de cette proposition de loi et des propositions qui y sont faites. Nous allons prouver qu'il était possible d'aller beaucoup plus vite avec ce texte qu'avec les ordonnances, car il sera examiné dès la semaine prochaine, alors que le texte du Gouvernement n'est attendu qu'en avril.

Par ailleurs, il est logique, le Sénat étant le représentant des territoires, que nous nous préoccupions des questions d'aménagement du territoire.

Monsieur Jacquin, Louis Nègre et Hervé Maurey ont travaillé sur cette proposition de loi depuis 2016. Ils étaient donc bien conscients des délais, et ont réalisé en amont de nombreuses auditions.

Monsieur Gontard, merci d'avoir dit que cette proposition est la bienvenue et qu'il est important d'affirmer le rôle du Parlement. Effectivement, la question de la dette de SNCF Réseau se pose, mais il appartient au Gouvernement de se positionner sur ce sujet et de dire ce qu'il compte faire.

Madame Bories, il est pour nous important d'organiser des paquets comprenant à la fois des lignes rentables et non rentables. Nous avons d'ailleurs déposé un amendement en ce sens. À défaut, seules les lignes rentables fonctionneront. L'objet de cette proposition de loi est bien sûr de permettre un aménagement du territoire, mais aussi d'offrir un service de qualité aux usagers. Si l'usager qui se rend de Paris à Nice est obligé d'attendre une heure et demie une correspondance à Marseille, cela posera un véritable problème.

La question des fréquences est importante, mais elle ne relève pas de la loi. Il appartiendra à l'État de fixer des exigences.

Quant aux expériences à l'étranger, elles ne sont pas toujours transposables en France, chaque pays ayant ses spécificités s'agissant des modes de déplacement, des personnels et en matière de dialogue social.

Monsieur de Nicolaÿ, vous posez une excellente question sur l'environnement. Ce sujet n'est pas évoqué dans la proposition de loi, mais il est évident que les normes applicables, souvent d'ordre réglementaire, devront être les mêmes pour toutes les entreprises ferroviaires.

L'article 11 de la proposition de loi prévoit que le capital social de SNCF Gares et Connexions puisse être ouvert à d'autres investisseurs. Aujourd'hui, c'est l'État qui est propriétaire des gares. Une réflexion pourra être engagée pour confier la propriété des gares aux régions qui le souhaitent.

**Mme Vuillien.** - Toutes les gares n'appartiennent pas à l'État !

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** - Ce sujet n'étant pas lié à l'ouverture à la concurrence, il n'est pas traité dans cette proposition de loi.

Monsieur Bérit-Débat, vous avez raison, les délais sont courts, mais notre débat nous permettra de faire entendre au Gouvernement la parole des territoires et des usagers.

Monsieur Marchand, je vous remercie d'avoir noté que ce texte contenait des propositions intéressantes qui alimenteront la réflexion du Gouvernement.

Madame Vullien, le financement croisé entre l'État et les régions ne figure pas dans la proposition de loi, mais rien n'empêche que des conventions soient passées.

**Mme Michèle Vullien.** - Le financement croisé est un sujet important. Certaines gares sont fractionnées.



**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Il n'est pas facile d'obtenir ces renseignements auprès de la SNCF.

**M. Hervé Maurey, président.** – À cet égard, la proposition de loi prévoit un dispositif de transfert des informations très contraignant, car la SNCF a le culte de l'opacité. Nous n'avons jamais obtenu d'elle les informations techniques que nous lui avons demandées. C'est scandaleux.

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Madame de Cidrac, l'État est l'autorité organisatrice pour les services d'intérêt national. Cela ne l'empêchera pas de dialoguer avec les régions pour définir les dessertes. Les services d'intérêt régional quant à eux sont gérés par les régions, mais des concertations sont possibles avec les autres collectivités.

Monsieur Dagbert, vous avez raison, il faut que les nouveaux opérateurs puissent obtenir un certain nombre de données de façon encadrée et proportionnée. Nous avons déposé un amendement en ce sens.

Monsieur Fouché, la question que vous avez posée – la SNCF est-elle responsable ou non de son déficit ? – dépasse un peu le sujet législatif qui nous concerne aujourd'hui.

Enfin, je ne saurai pas répondre à votre interrogation sur la qualité des matériels roulants. À ma connaissance, le matériel suisse roulant en France ne provoque pas d'accidents.

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Monsieur Pointereau, oui, l'ouverture à la concurrence doit rendre le réseau plus attractif. Cette proposition de loi vise également à améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur et à réduire les coûts.

Monsieur Bignon, la Constitution nous permet d'ouvrir des débats. Il serait intelligent en effet de regrouper les propositions, celles du Gouvernement et celles qui figurent dans notre proposition de loi, afin de répondre aux attentes de la population et aux objectifs en termes d'aménagement des territoires.

Monsieur Revet, nous évoquons régulièrement ici l'abandon des territoires ruraux au profit des métropoles. Nous avons déposé un amendement visant à obliger les opérateurs à gérer à la fois des lignes rentables et non rentables. L'ouverture à la concurrence ne doit pas concerner exclusivement les lignes rentables.

Monsieur Chevrollier, le fret a été évoqué dans un paquet précédent. L'ouverture à la concurrence du fret a été faite beaucoup trop vite, sans avoir été suffisamment pensée. Cette réforme n'a pas créé tous les effets escomptés. Il est important aujourd'hui d'éviter les mêmes écueils lors de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

Monsieur Huré, il revient à l'autorité organisatrice concluant un contrat de service public de définir avec l'entreprise la tarification et la part de subventionnement dans le cadre de cette répartition.

L'objectif de l'ouverture à la concurrence est d'augmenter l'offre et de faire baisser les prix. La concurrence incitera les opérateurs à faire un certain nombre d'efforts et à améliorer les prestations, à des prix qui permettent une utilisation du ferroviaire, afin que le rail reprenne des parts de marché. C'est important dans le cadre d'une politique environnementale, de déplacement et d'aménagement du territoire.

**M. Hervé Maurey, président.** – Monsieur Bérit-Débat, cette proposition de loi a été déposée en septembre, le rapporteur a été nommé en décembre et le texte a été inscrit à l'ordre du jour le 13 mars dernier, ce qui a laissé du temps à ceux qui le souhaitent d'y travailler.

#### EXAMEN DES ARTICLES

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

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-1 est le premier d'une série visant à simplifier la lecture du texte, en particulier les différents dispositifs d'entrée en vigueur. Il ne modifie pas les dates d'entrée en vigueur effective des différents dispositifs.

**M. Frédéric Marchand.** – Le groupe La République en marche votera contre tous les amendements.

*L'amendement COM-1 est adopté.*

*L'article 1<sup>er</sup> est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

##### *Article 2*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-2 tire les conséquences des remarques du Conseil d'État et tend à proposer une nouvelle rédaction du dispositif de transmission, par les autorités organisatrices, des informations nécessaires aux candidats à un appel d'offres. Il pose le principe de cette communication et prévoit qu'un décret en Conseil d'État fixe les catégories d'informations concernées.

*L'amendement COM-2 est adopté.*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-3 rectifié vise à rendre applicable la procédure de droit commun, telle qu'elle a été fixée dans l'ordonnance relative aux marchés publics, car nous ne pouvons renvoyer à un décret le soin de fixer les règles d'attribution des marchés publics concernant les services ferroviaires lesquelles, s'agissant de marchés pouvant être passés par des collectivités territoriales, relèvent du

domaine législatif. Il ne nous a pas été démontré, à ce stade, qu'une procédure spécifique aux services ferroviaires était nécessaire.

*L'amendement COM-3 rectifié est adopté.*

*L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

### **Article 3**

*L'amendement de simplification rédactionnelle COM-4 est adopté.*

*L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

### **Article 4**

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-5 propose une nouvelle rédaction de l'article 4 afin de prendre en compte les remarques du Conseil d'État.

Sur le fond, il prévoit que l'État conclut des contrats de service public pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire en combinant des services rentables et non rentables, seule solution pour préserver des dessertes considérées comme non rentables lors de l'ouverture à la concurrence, sans rupture de charge pour les usagers.

Si l'on conclut des contrats de service public pour les seules sections non rentables, notamment les dessertes en TGV des villes moyennes, cela obligera les usagers à changer de train et réduira l'attractivité du mode ferroviaire. Or l'ouverture à la concurrence doit se traduire par une amélioration de l'offre proposée aux usagers.

**M. Benoît Huré.** – Cela signifie que l'utilisateur d'une liaison rentable paiera donc pour celui d'une liaison non rentable ?

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Le prix devra être considéré à l'échelle de l'ensemble du lot du contrat.

**M. Pierre Médevielle.** – Il serait intéressant de prendre en compte la notion d'utilité touristique et sociale et de ne pas se focaliser uniquement sur la rentabilité.

Il sera difficile pour certains élus de dire que certaines lignes sont inutiles, mais c'est le cas. Si l'on veut conserver un bon service public, il faudra en sacrifier quelques-unes.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement est essentiel. La rédaction proposée nous semble plus raisonnable que ce que propose le Gouvernement dans ses ordonnances. Des précisions sont toutefois encore nécessaires.

**M. Hervé Maurey, président.** – Cet article est en effet essentiel. La libéralisation doit se traduire par une amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur et de la desserte du territoire. À cet égard, l'*open access* doit être encadré. On ne veut pas d'un système à la britannique, qui n'a pas très

bien marché. Il faut imposer des obligations de service public aux opérateurs pour terminer les bouts de ligne – comme par exemple Lyon-Besançon – ou préserver les lignes existantes. En tant que représentants des territoires, nous sommes certainement plus vigilants sur ce point que le Gouvernement.

**M. Gérard Cornu.** – Le groupe Les Républicains votera cet amendement, mais nous déposerons en séance d’autres amendements visant à répondre aux besoins d’aménagement du territoire.

*L’amendement COM-5 est adopté.*

*L’article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 5**

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L’amendement COM-6 vise à prendre en compte des remarques du Conseil d’État et à préciser la procédure applicable pour exercer le droit d’accès au réseau, l’*open access*.

L’entreprise ferroviaire devra déclarer son intention d’assurer un service ferroviaire auprès de l’Arafer très en amont, plus de dix-huit mois avant. L’Arafer devra communiquer cette information aux autorités organisatrices ayant conclu des contrats de service public pour l’exploitation de services ferroviaires effectués sur le même trajet.

Les autorités organisatrices auront un mois pour saisir le régulateur afin qu’il prenne une décision sur l’atteinte éventuelle de l’équilibre économique du contrat de service public concerné. Si cette atteinte est confirmée, les autorités organisatrices pourront limiter ou interdire le service proposé par l’entreprise ferroviaire, en se conformant à la décision de l’Arafer. Cette procédure est de fait très encadrée par la directive.

*L’amendement COM-6 est adopté.*

*L’article 5 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 6**

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L’amendement COM-7 rassemble, sans les modifier, l’ensemble des dispositions transitoires au sein d’un article unique.

*L’amendement COM-7 est adopté.*

*L’article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 7**

*L’amendement de coordination COM-8 est adopté.*

*L’article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 8**

---

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Cet article fixe les conditions de transfert des salariés de SNCF Mobilités vers les entreprises ferroviaires entrantes. Il détermine le socle de droits sociaux – ou « sac à dos social » – qui leur seront garantis : la rémunération, la garantie de l’emploi, les droits à la retraite et les facilités de circulation.

L’amendement COM-9 prévoit que ce sont les salariés qui sont transférés, et non leur contrat de travail. Leurs droits garantis sont par ailleurs précisément définis au sein de l’article.

**M. Guillaume Gontard.** – Je vote contre cet amendement. Pour lever toute ambiguïté, s’il se félicite du débat, le groupe CRCE est opposé à ce texte.

*L’amendement COM-9 est adopté.*

*L’amendement de coordination COM-10 est adopté.*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L’amendement COM-23 précise et complète la procédure envisagée pour le transfert de salariés.

Première étape : préalablement à la publication des appels d’offres, l’autorité organisatrice des transports définit le nombre de salariés devant être transférés et le communique aux entreprises souhaitant candidater.

Deuxième étape : les entreprises ferroviaires sortantes établissent la liste nominative desdits salariés, après consultation des représentants de salariés et avis de l’autorité organisatrice des transports.

Troisième étape : les salariés volontaires peuvent demander à remplacer les salariés devant être transférés s’ils possèdent les mêmes qualifications professionnelles. Une liste définitive des personnes à transférer est ensuite établie. En cas de refus des salariés d’accepter le transfert, leur contrat prendra fin de plein droit.

Ce dispositif permet de garantir une juste concurrence entre les entreprises ferroviaires. Elles pourront prendre en compte, dans leurs réponses aux appels d’offres, le nombre de salariés qu’elles devront reprendre.

**Mme Michèle Vullien.** – Pourquoi cette mesure est-elle prévue dans la loi ? N’est-ce pas à l’opérateur de décider s’il licencie un salarié ? Il pourrait lui proposer un autre poste, en Allemagne par exemple, si l’opérateur est la Deutsche Bahn.

**M. Jean-Michel Houllegatte.** – Les syndicats sont un peu divisés sur cette mesure. Certains souhaitent la mise en œuvre d’un droit d’option pour les salariés. Ils savent que, dès lors que les salariés refuseront un transfert, ils seront pénalisés, car ils seront condamnés à une mobilité géographique. Toutefois, ils sont prêts à accepter cette mobilité en contrepartie de la possibilité de refuser un transfert.

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – Si on ne prévoyait pas de transfert obligatoire, SNCF Mobilités risquerait de se retrouver avec des salariés en surnombre, ce qui poserait d'importantes difficultés économiques et minerait sa compétitivité. Le transfert obligatoire permet également d'assurer la continuité du service public de transport, en permettant aux nouveaux entrants de reprendre des salariés déjà formés sachant exploiter le service concerné.

**Mme Michèle Vullien.** – Je n'arrive pas à comprendre pourquoi nous devons inscrire dans la loi que le salarié sera licencié !

**M. Hervé Maurey, président.** – La divergence porte sur la solution à apporter si le salarié refuse son transfert.

**M. Olivier Jacquin.** – On observe, puisque les ordonnances ont paru, que vous prévoyez des garanties plus généreuses à l'occasion d'un second transfert. Le rapport de M. Spinetta prévoit une garantie de statut lors du premier transfert. En cas de second transfert, la situation était beaucoup moins claire.

Nous déposerons un amendement visant à poser un nouveau cadre dans l'ensemble de la filière des transports.

**M. Guillaume Gontard.** – Cet article pose la question du statut. On ne peut pas accepter la rupture du contrat de travail en cas de refus. Nous voterons donc contre cet amendement.

*L'amendement COM-23 n'est pas adopté.*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-11 vise à préciser que seules les entreprises ferroviaires employant des anciens salariés de SNCF Mobilités ayant fait l'objet d'un transfert doivent conclure une convention avec SNCF Mobilités afin de prévoir les modalités de leur participation aux frais résultant des facilités de circulation.

*L'amendement COM-11 est adopté.*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L'amendement COM-12 renvoie à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Arafer, le soin de préciser les modalités d'application des dispositions prévues par l'article 8 relatives au transfert de personnel.

*L'amendement COM-12 est adopté.*

*L'amendement rédactionnel COM-13 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 10**

---

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L’amendement COM-14 vise à prendre en compte une remarque du Conseil d’État. Il précise que les autorités organisatrices qui auront récupéré la propriété des ateliers de maintenance ne pourront les affecter à d’autres usages que l’exploitation de services ferroviaires.

*L’amendement COM-14 est adopté.*

*L’article 10 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 11**

*Les amendements rédactionnels COM-15, COM-16 et COM-17 sont adoptés.*

*L’article 11 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 12**

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – L’amendement COM-18 vise à préciser que si l’État impose aux entreprises ferroviaires la participation à un système commun de vente de billets, toutes les entreprises ferroviaires devront alors être soumises à cette obligation, conformément à la directive européenne.

*L’amendement COM-18 est adopté.*

*L’article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 13**

*L’amendement de cohérence COM-19 est adopté.*

*L’article 13 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 14**

*L’amendement de simplification rédactionnelle et de coordination COM-20 est adopté.*

*L’article 14 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

#### **Article 15**

*Les amendements rédactionnels COM-21 et COM-22 sont adoptés.*

*L’article 15 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

**M. Jean-François Longeot, rapporteur.** – J'avais souhaité déposer deux autres amendements visant à tenir compte des remarques du Conseil d'État sur deux points.

Sur la question des salariés, le Conseil d'État a souligné la nécessité de préciser dans la loi que les salariés qui réintègrent SNCF Mobilités à l'issue d'une première mise en concurrence bénéficient d'une reconstitution rétroactive de leur carrière.

Sur la question des gares, le Conseil d'État a recommandé que la loi prévoie expressément que les dividendes de SNCF Gares et Connexions qui remontent à l'EPIC de tête SNCF seront affectés à SNCF Réseau en vue d'améliorer le réseau ferroviaire.

Malheureusement, ces deux amendements ne seraient pas recevables au titre de l'article 40 de la Constitution. J'ai donc renoncé à des déposer.

**M. Hervé Maurey, président.** – Nous interpellons Mme la ministre chargée des transports sur ce sujet.

*La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.*



---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Mardi 13 mars 2018

- *CFDT Cheminots* : **M. Didier AUBERT**, Secrétaire général, **M. Olivier BOISSOU**, Secrétaire général adjoint, **M. Sébastien MARIANI**, Secrétaire général adjoint ;

- *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières* : **M. Bernard ROMAN**, Président ;

- *Groupe public ferroviaire* : **M. Guillaume PEPY**, Président-Directeur général de SNCF Mobilités, **M. Patrick JEANTET**, Président-Directeur général de SNCF Réseau, **M. Patrick ROPERT**, Directeur général de Gares & Connexions, **M. Stéphane VOLANT**, Secrétaire général du groupe public ferroviaire, **Mme Radia OUARTI**, Directrice de cabinet de M. Jeantet, **Mme Laurence NION**, Conseillère parlementaire.

### Mercredi 14 mars 2018

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **M. François POUPARD**, Directeur général, **M. Alexis VUILLEMIN**, Directeur des services de transport ;

- *Association française du rail* : **M. Franck TUFFEREAU**, Délégué général ;

- *Union des transports publics et ferroviaires* : **M. Claude FAUCHER**, Délégué général, **M. Jean LAGRANGE**, Chargé de mission, **M. John-David NAHON**, Chargé de mission ;

- *UNSA Rail* : **M. Roger DILLESEGER**, Secrétaire général, **Mme Fanny ARAV**, **M. Florent MONTEILHET**, **Mme Nathalie WETZEL** ;

- *Régions de France* : **M. Michel NEUGNOT**, Premier vice-président, **Mme Marie-Reine DU BOURG**, Conseillère aux relations parlementaires, **Mme Patricia PERENNES**, Conseillère Transports.



---

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

CONSEIL D'ÉTAT  
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Section des travaux publics

Séance du 22 février 2018

N° 394 121

M. CHALLAN BELVAL,  
M. SCHLESINGER,

EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DÉLIBÉRATIONS

Rapporteurs

### PROPOSITION DE LOI

**relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs**

Saisi sur le fondement du cinquième alinéa de l'article 39 de la Constitution de la proposition de loi n° 711 enregistrée le 6 septembre 2017 au Sénat, relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, présentée par MM. Hervé MAUREY et Louis NÈGRE, le Conseil d'Etat, après avoir examiné les articles de la proposition, a formulé les observations et suggestions qui suivent.

1. Comme l'indique l'exposé des motifs, l'objet de la proposition de loi est essentiellement, à la suite des auditions des parties prenantes auxquelles il a été procédé par le Sénat, de définir le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et de prendre un certain nombre de mesures qui apparaissent nécessaires pour permettre de *« lever les freins à une ouverture effective du transport ferroviaire à la concurrence, notamment en ce qui concerne l'accès des entreprises ferroviaires aux données nécessaires à la préparation des candidatures aux appels d'offres et à l'exploitation des services, le transfert du personnel, la propriété des matériels roulants, l'accès aux ateliers de maintenance et aux gares »*.

Ainsi que l'a indiqué son auteur au Conseil d'Etat, cette proposition de loi n'a pas pour objet de procéder à la transposition de l'ensemble des dispositions de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, modifiant la directive

2012/34/UE du 21 novembre 2012, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

L'article 2 de la directive (UE) 2016/2370 du 14 décembre 2016 impose que les Etats membres adoptent et publient au plus tard le 25 décembre 2018 l'ensemble des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer. La transposition partielle de la directive par la proposition de loi ne pose pas de problème particulier, le Gouvernement pouvant compléter la transposition dans le cadre d'un prochain projet de loi.

**2. L'article 2** de la proposition de loi insère trois articles nouveaux dans une nouvelle sous-section de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports. Deux d'entre eux appellent les remarques qui suivent.

**L'article L. 2121-1 A** impose aux autorités organisatrices de transport compétentes de communiquer aux opérateurs économiques participant à une procédure de passation de contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs les informations, déterminées par un décret en Conseil d'Etat, leur permettant de présenter des offres. Il prévoit également que le décret en Conseil d'Etat peut prévoir la communication d'informations couvertes par le secret professionnel, « *dans des conditions qu'il définit de façon à en protéger la confidentialité* ».

Ce projet d'article reprend ainsi une obligation déjà posée par le paragraphe 8 de l'article 4 du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, tel qu'il a été modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016, sans retenir toutefois le critère figurant dans ce règlement et précisant qu'il s'agit des informations « *utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence* ». Cette omission n'est pas conforme aux dispositions du règlement qu'il convient soit de s'abstenir de citer, soit de reprendre intégralement.

L'article L. 2121-1 A pourrait se borner à renvoyer à un décret en Conseil d'Etat afin, d'une part, de fournir une liste minimale des catégories d'informations devant être communiquées aux opérateurs économiques participant à une procédure de passation de contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, et, d'autre part, de fixer les conditions et les

modalités selon lesquelles pourront être communiquées à ces opérateurs économiques des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale qui leur sont utiles pour préparer leurs offres.

**L'article L. 2121-1 B** prévoit que, pour les services ferroviaires de voyageurs, l'Etat et les régions auront le choix, lorsqu'ils ne les exploitent pas en régie en application de l'article L. 1221-3 du code des transports, soit de conclure des contrats de concession dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016, relative aux contrats de concession, soit de conclure des marchés publics, selon des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'ARAFER.

En ce qui concerne les marchés publics, qui peuvent être passés par des collectivités territoriales, il incombe au législateur, avant de renvoyer à un décret en Conseil d'Etat, de fixer les règles essentielles relatives aux procédures applicables, et de ne pas se borner à une référence aux principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

**3. L'article 4** de la proposition de loi réécrit l'article L. 2121-2 du code des transports pour imposer à l'Etat, en sa qualité d'autorité organisatrice de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national, d'accorder aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public pour répondre à des besoins d'aménagement du territoire.

En application de l'article 10 de la directive 2012/34/UE, tel que modifié par celle du 14 décembre 2016, dans les conditions définies par cette directive et précisées par le règlement (CE) n° 1370/2007, tel que modifié par celui du 14 décembre 2016, toute entreprise ferroviaire se voit ouvrir, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire de tous les Etats membres, aux fins d'exploiter librement des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Ainsi que le prévoit le deuxième paragraphe de l'article 10 de la directive, il ne peut être fait obstacle à ce droit d'accès ainsi reconnu que lorsqu'un droit exclusif a été octroyé à un opérateur dans le cadre d'un contrat de service public, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007, modifié par le règlement (UE) 2016/2338

du 14 décembre 2016. En application de l'article 11 de la directive, ce droit d'accès peut également être limité, lorsqu'un ou plusieurs contrats de service public couvrent le même trajet ou un trajet alternatif, si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique de ce ou ces contrats de service public.

Conformément aux dispositions des articles 1 à 5 du règlement (CE) n° 1370/2007, notamment du point e) de son article 2 et de son article 2 bis, ajouté par le règlement du 14 décembre 2016, la décision de passer des contrats de service public de transports de voyageurs doit répondre de manière proportionnée à un besoin préalablement défini pour chaque contrat.

Une disposition législative imposant de manière générale à une autorité organisatrice de transport de passer des contrats de service public comportant des droits exclusifs pour une catégorie de services de transport ferroviaire, sans avoir procédé, préalablement et au cas par cas, à une définition des besoins de service public de transport ferroviaire de voyageurs, remettrait en cause le droit d'accès reconnu par l'article 10 de la directive.

**4. L'article 5** de la proposition de loi prévoit notamment que l'autorité organisatrice de transport compétente pourra, après avis conforme de l'ARAFER, limiter ou interdire les services de transport de voyageurs assurés par toute entreprise ferroviaire, lorsque ces services compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Une telle possibilité de limitation au droit d'exploiter librement des services ferroviaires de transport de voyageurs est prévue par le paragraphe 1 de l'article 11 de la directive. Si ce paragraphe mentionne seulement une possibilité de limiter le service de transport, le Conseil d'Etat estime que cette limitation peut aller jusqu'à une interdiction.

Toutefois, la proposition de loi ne transpose pas parfaitement les dispositions de cet article 11, tel qu'il a été complété par la directive du 14 décembre 2016.

En premier lieu, les paragraphes 2 et 3 de l'article 11 de la directive prévoient que les parties prenantes désignées à ce paragraphe 2 peuvent, dans un délai d'un mois, présenter une demande de limitation du libre accès devant le régulateur sectoriel, qui doit y statuer par une décision motivée qu'il lui revient de notifier. Le paragraphe 6 de cet article 11 prévoit

---

également que les décisions prévues aux alinéas précédents doivent pouvoir être soumises à un contrôle juridictionnel.

L'article 5 de la proposition de loi, en prévoyant un avis conforme de l'ARAFER sur un projet de décision qui lui est soumis par l'autorité organisatrice de transport, interpose cette autorité organisatrice de transport entre le régulateur et les parties prenantes et la place en amont de la décision du régulateur. Un tel dispositif n'est pas conforme à celui prévu par la directive, qui organise une procédure directe entre les parties prenantes et le régulateur. Il ne permet pas, notamment en cas de carence de cette autorité organisatrice de transport, au régulateur de prendre une décision.

Dès lors, l'article 5 de la proposition de loi ne respecte pas la procédure prévue par la directive.

En deuxième lieu, la proposition de loi ne transpose pas la disposition figurant au paragraphe 2 de l'article 11 de la directive, qui prévoit que les demandes de limitation à l'exploitation de services ferroviaires doivent être présentées dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport ferroviaire de voyageurs. Si la fixation de la durée du délai est de niveau réglementaire, la disposition qui, passé ce délai, ferme toute possibilité de recours destiné à protéger l'exécution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, relève d'une disposition de niveau législatif.

En troisième lieu, la proposition de loi doit, s'agissant de la fixation des conditions d'exercice de ses missions par un régulateur indépendant, transposer les dispositions qui figurent aux paragraphes 2 et 3 de l'article 11 de la directive, et qui prévoient, d'une part, que, pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, les organismes de contrôle doivent procéder à une analyse économique objective et fonder leur décision sur des critères préétablis et, d'autre part, que les organismes de contrôle, lorsqu'ils décident que le service de transport envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, doivent indiquer les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès prévu par l'article 10 soient remplies.

Par ailleurs, il conviendrait de fixer les règles concernant les droits résultant, le cas échéant, des situations mentionnées au paragraphe 5 de l'article 11 de la directive.

**5. L'article 7** de la proposition de loi crée deux nouveaux articles dans le code des transports, les articles L. 2141-20 et L. 2111-14-1, qui imposent respectivement à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau de fournir aux autorités organisatrices de transport, sans que puisse y faire obstacle, sous réserve de certaines précautions, le secret en matière industrielle et commerciale, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public ou qui leur sont nécessaires pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public. Une telle disposition a pour objet de permettre aux autorités organisatrices de transport de disposer des informations leur permettant de préparer des appels d'offres.

La proposition de loi fait peser de telles obligations de communication d'informations sur SNCF Mobilités et sur SNCF Réseau. Il apparaît toutefois opportun, alors même que ce n'est pas expressément prévu par le droit de l'Union européenne, de faire peser la même obligation sur la société Gares et Connexions, dont la création est prévue à l'article 11 de la proposition de loi, ainsi que, pour l'avenir, sur toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de voyageurs qui envisagerait de modifier ou de supprimer ces services exploités librement.

**6. L'article 8** de la proposition de loi crée deux articles au sein du code des transports fixant les modalités de transfert du personnel entre entreprises ferroviaires, lorsque leurs contrats de service public sont attribués à une autre entreprise. Il s'agit d'un dispositif spécifique, qui se situe hors du champ des règles de transfert des contrats de travail prévues par l'article L. 1224-1 du code du travail mettant en œuvre les dispositions de la directive 2001/23/CE du 12 mars 2001 relative au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

L'article L. 2163-1 traite du transfert des salariés de SNCF Mobilités vers une nouvelle entreprise de transport ferroviaire. L'article L. 2163-2 encadre, quant à lui, le transfert des salariés entre les entreprises de transport ferroviaire et prévoit l'éventuel retour d'un salarié régi par le statut particulier au sein de SNCF Mobilités. Ces deux mécanismes ne doivent pas porter une atteinte excessive au principe de libre concurrence.



En premier lieu, les deux articles définissent le périmètre des salariés concernés par l'obligation de transfert à l'entreprise entrante. En indiquant, d'une part, qu'il s'agit des salariés requis, directement ou indirectement, pour l'exploitation du service et en prévoyant, d'autre part, que les modalités de fixation du périmètre exact seront fixées par l'autorité organisatrice dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, la proposition de loi a fixé un critère suffisant. Toutefois, il conviendrait de préciser au niveau de la loi, qu'outre le nombre des salariés, le périmètre des salariés à transférer se définit également à partir des métiers requis pour l'exploitation du service.

En second lieu, les deux articles garantissent aux salariés transférés de SNCF Mobilités un certain nombre de droits issus de leur statut ou résultant de conventions ou accords collectifs. Il est ainsi prévu à l'article L. 2163-2 que les salariés anciennement régis par le statut mais passés dans le champ de la convention collective après un transfert sont à nouveau régis par le statut lorsqu'ils réintègrent SNCF Mobilités après un nouveau transfert. S'agissant des modalités d'exercice de cette garantie, il incombe au législateur de fixer les conditions nécessaires de cette réintégration.

**7. L'article 10** de la proposition de loi prévoit, dans un article L. 2141-15-2 nouveau, le transfert à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande et moyennant une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toute subvention, des ateliers de maintenance totalement ou majoritairement affectés à l'entretien des matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités dans le cadre d'un contrat de service public.

Les ateliers de maintenance sont, ainsi que l'indique l'annexe II de la directive 2012/34/UE, des installations de service, et leur exploitant a l'obligation de les mettre à disposition de toutes les entreprises ferroviaires, dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes. Une telle obligation a été transposée dans notre droit interne notamment par l'article L. 2123-3-1 du code des transports.

Il n'est, dans ces conditions, pas possible de prévoir, sans méconnaître le droit de l'Union européenne, la mise à disposition des ateliers de maintenance (et plus généralement de toute installation de service) au profit des seules entreprises ferroviaires titulaires d'un contrat de

service public pour la poursuite de missions qui font l'objet de contrats de service public. La disposition qui le prévoit doit, dès lors, être écartée du projet d'article L. 2123-3-1.

**8. L'article 11** de la proposition de loi transforme la direction des gares de SNCF Mobilités en société anonyme, dont le capital sera détenu majoritairement par l'État.

Il crée les articles L. 2111-27 à L. 2111-35, qui constituent une section 3 nouvelle, intitulée « *Gares et Connexions* », du chapitre 1<sup>er</sup> du titre 1<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, et traitent successivement du statut de la société, de son objet et de ses missions, de son organisation et de la gestion de son domaine.

Le dispositif envisagé par la proposition de loi crée au sein du groupe public ferroviaire, composé de trois établissements publics industriels et commerciaux, une société anonyme qui sera directement détenue par l'État, lequel disposera d'une part majoritaire du capital, ainsi que d'un nombre de représentants et de personnalités choisies par lui, nommés par décret, égal à la moitié du nombre de membres du conseil d'administration.

La création d'une entité autonome chargée de la gestion des gares renforcera l'indépendance de l'exploitant de ces installations de service, requise par l'article 13 de la directive 2012/34/UE, et doit être approuvée.

Toutefois, la détention du capital de cette société par l'État risque de poser des questions de gouvernance, compte tenu du rôle confié à l'établissement public national industriel et commercial SNCF par l'article L. 2102-1 du code des transports, d'assurer le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe public ferroviaire, avec lequel la société Gares et Connexions aura un caractère indissociable et solidaire, en application de l'article L. 2101-1 du code des transports, tel qu'il est modifié par le 1<sup>o</sup> de l'article 15 de la proposition de loi.

La complexité de ce dispositif est illustrée par le 12<sup>o</sup> et le 13<sup>o</sup> de l'article 15 de la proposition de loi modifiant les articles L. 2102-19 et L. 2102-20 du code des transports pour tirer les conséquences de la création de la société Gares et Connexions sur les ressources de la SNCF, et qui prévoient que cette société anonyme, dont le capital sera détenu majoritairement par l'État, rémunère sous la forme de dividendes l'EPIC SNCF.

De surcroît, la renonciation par l'Etat, du fait de la loi, à son droit à dividendes en qualité d'actionnaire au profit de l'EPIC SNCF est susceptible, si l'on prend en considération le groupe ferroviaire dans son ensemble, malgré les règles interdisant le transfert de ces dividendes vers l'EPIC SNCF Mobilités, d'être analysée comme un avantage constitutif d'une aide d'Etat, ce qui pourrait entraîner une obligation de notification à la Commission européenne. L'indication dans la loi de l'usage qui pourrait être fait par l'EPIC SNCF des dividendes ainsi perçus de la société Gares et Connexion, notamment en ce qui concerne l'amélioration du réseau par voie de dotations à l'EPIC SNCF Réseau, qui trouve un précédent dans la pratique de dotations à SNCF Réseau depuis la loi du 14 août 2014 portant réforme ferroviaire, serait de nature à réduire fortement ce risque.

Une autre solution consisterait à prévoir dans la loi l'attribution directe à SNCF Réseau des dividendes versés par la société Gares et Connexions.

**9. L'article 12** de la proposition de loi reprend la possibilité offerte aux Etats membres par la directive du 14 décembre 2016 d'imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets.

Dès lors qu'il prévoit la création d'un tel service commun d'information et de vente, le projet d'article législatif doit également mentionner l'obligation, qui est alors faite à toutes les entreprises ferroviaires, de participer à une telle structure d'information et de vente, ainsi que le prévoit l'article 13 bis de la directive 2012/34/UE, issu de la directive du 14 décembre 2016.

**10. Le chapitre III** de la proposition de loi prévoit, aux articles 13, 14 et 15, des mesures de coordination tirant les conséquences, dans le code des transports, des mesures prises par la proposition de loi, notamment la suppression du monopole de SNCF Mobilités, la création de la société Gares et Connexions et, plus généralement, l'ouverture à la concurrence.

La rédaction du 14° de l'article 15 devrait être modifiée pour ne pas donner l'impression que les gares de voyageurs, qui sont des installations de service, ne seraient pas concernées par

l'obligation de tenir une comptabilité séparée lorsqu'elles sont exploitées par une entreprise ferroviaire.

Cet avis a été délibéré et adopté par l'assemblée générale du Conseil d'Etat dans sa séance du 22 février 2018.

**SIGNÉ :** Le président :  
Jean-Marc Sauvé, vice-président du Conseil d'Etat,

Le rapporteur :  
Olivier Challan Belval, conseiller d'Etat,

Le rapporteur :  
Matthieu Schlesinger, maître des requêtes,

La secrétaire générale du Conseil d'Etat :  
Catherine Bergeal

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME :

La secrétaire de la section des travaux publics  
Béatrice Guinot



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
<p>Code des transports</p> <p>Partie législative</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 I<sup>er</sup> : SNCF Mobilités</p> <p>Section 1 : Objet et missions</p> <p><i>Art. L. 2141-1.</i> – L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet :</p>	<p>Proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs</p> <p>CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p>DATES ET MODALITES DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS</p> <p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>I. – <del>L'article L. 2141-1 du code des transports est ainsi modifié :</del></p> <p><del>1° Le 1° est abrogé ;</del></p> <p><del>2° Au 2°, les mots : « d'autres » sont remplacés par le mot : « des ».</del></p>	<p>Proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs</p> <p>CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p>Dates et modalités de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs</p> <p>Article 1<sup>er</sup></p> <p>I. – <i>(Supprimé)</i></p>

**Dispositions en vigueur**

Art. L.2141-1. – L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet :

1° D'exploiter selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-12 ;

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.

Il est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions.

**Texte de la proposition de loi**

II. – ~~L'article L. 2141-1~~ du code des transports ~~est ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 2141-1. – L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet d'exploiter des services de transport ferroviaire, y compris internationaux. »~~

~~« Il est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à ses missions. »~~

~~III. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

~~IV. – Le II entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.~~

~~V. – Par dérogation au I, du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 2 décembre 2019, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application de l'article 6 de la présente loi.~~

~~VI. – Par dérogation au I, du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur~~

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

II. – Les quatre premiers alinéas de l'article L. 2141-1 du code des transports sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« L'établissement public national industriel et commercial dénommé "SNCF Mobilités" a pour objet d'exploiter des services de transport ferroviaire, y compris internationaux. »

*(Alinéa supprimé)*

III à VI. – *(Supprimés)*

**Amdt COM-1**

②

③

④

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

~~le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application de l'article 6 de la présente loi.~~

**Titre II : Exploitation**

**Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé**

**Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics**

**Article 2**

**Article 2**

I. – Au début de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est ajoutée une sous-section 1 A ainsi rédigée :

I. – Au début de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est ajoutée une sous-section 1 A ainsi rédigée :

« *Sous-section 1 A*

« *Sous-section 1 A*

« *Dispositions générales*

« *Dispositions générales*

« *Art. L. 2121-1 A. –*

« *Art. L. 2121-1 A. –*

L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat ~~mentionné au second alinéa de l'article L. 2121-2~~ les informations ~~déterminées par décret~~ en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. ~~Ce décret peut prévoir, si cela est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, la communication~~ d'informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, ~~dans des conditions qu'il définit~~ de façon à en protéger la confidentialité. »

L'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, détermine les catégories d'informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale peuvent, si cela est nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité. »

**Amdt COM-2**

II. – La sous-section 1 A de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II ~~de~~ ~~livre I<sup>er</sup>~~ de la deuxième partie du code des transports ~~est ainsi modifiée :~~

II. – La sous-section 1 A de la section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complétée par un article L. 2121-1 C ainsi rédigé :

**Amdt COM-3 rect**

1° ~~À la première phrase de l'article L. 2121-1 A, après le mot :~~ « mentionné », sont insérés les mots :

1° (*Alinéa supprimé*)

①

②

③

④

⑤

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture

~~« à l'article L. 2121-1 B ou » ;~~

~~2° Sont ajoutés deux articles L. 2121-1 B et L. 2121-1 C ainsi rédigés :~~

~~« Art. L. 2121-1 B. – Les contrats de concession portant sur des services de transport ferroviaire de personnes sont conclus dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.~~

~~« Les marchés publics portant sur des services de transport ferroviaire de personnes sont conclus dans le respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.~~

~~« Art. L. 2121-1 C. – Les autorités organisatrices de transport ne peuvent avoir recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public prévues aux paragraphes 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter et 6 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »~~

~~III. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

~~IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.~~

2° (Alinéa supprimé)

~~« Art. L. 2121-1 B. – (Supprimé)~~

(Alinéa supprimé)

~~« Art. L. 2121-1 C. – Les autorités organisatrices de transport ne peuvent avoir recours aux procédures d'attribution directe de contrats de service public prévues aux paragraphes 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter et 6 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »~~

~~III. – (Supprimé)~~

~~IV. – Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.~~

V (nouveau). – Au 6° de l'article 14 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, les mots : « par chemin de fer ou » sont supprimés.

Amdt COM-3 rect.

Sous-section 1 : Services d'intérêt national

Article 3

Article 3

I. – L'article L. 2121-1 du

I. – L'article L. 2121-1 du

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

①



**Dispositions en vigueur**

Art. L. 2121-1. – L'État veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes 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 SNCF Mobilités, autres que les services d'intérêt régional au sens de l'article L. 2121-3.

Toute création ou suppression par SNCF Mobilités 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.

Toute suppression du service

**Texte de la proposition de loi**

code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-1. – L'État est l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national, sans préjudice de l'article L. 2121-12. »

~~II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

~~III. – Du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 13 décembre 2020, le I ne fait pas obstacle à l'exploitation, par SNCF Mobilités, des services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, en application du VI de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi.~~

**Article 4**

I. – L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi rédigé :

~~« Art. L. 2121-2. – L'État accorde aux entreprises ferroviaires des droits exclusifs pour l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes à grande vitesse, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public qu'il définit pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, pour une durée limitée, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.~~

~~« Les contrats de service public déterminant les droits exclusifs et les obligations de service public correspondantes sont conclus dans le respect de la liberté d'accès et de l'égalité de traitement des candidats ainsi que de la transparence des procédures, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »~~

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-1. – L'État est l'autorité organisatrice des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national, sans préjudice de l'article L. 2121-12. »

II et III. – (*Supprimés*)

**Amdt COM-4**

**Article 4**

I. – L'article L. 2121-2 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2121-2. – Pour répondre aux besoins d'aménagement du territoire, l'État conclut des contrats de service public pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de personnes incluant des services à grande vitesse, dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. »

(*Alinéa supprimé*)

②

③

①

②

## Dispositions en vigueur

d'embarquement des vélos non démontés à bord des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national est soumise pour avis aux régions concernées.

### Section 3 : Services librement organisés

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 transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres de l'Union européenne différents. L' Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières vérifie l'objet principal du service.

Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut limiter ou, le cas échéant, interdire ces dessertes intérieures, sous réserve que l' Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ait, par une décision motivée, estimé que ces dessertes compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

## Texte de la proposition de loi

II. – ~~Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

### Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :

a) Les deux premiers alinéas ~~sont ainsi rédigés :~~

« Toute entreprise ferroviaire autorisée à exploiter des services de transport de personnes peut assurer de tels services dans les conditions prévues au présent article.

~~« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, limiter ou interdire ces services lorsqu'ils compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public. »;~~

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

II. – *(Supprimé)*

Amdt COM-5

### Article 5

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2121-12 est ainsi modifié :

a) Les deux premiers alinéas sont remplacés par trois alinéas ainsi rédigés :

« Toute entreprise ferroviaire autorisée à exploiter des services de transport de personnes peut assurer de tels services dans les conditions prévues au présent article.

« L'entreprise déclare son intention d'assurer le service auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières au plus tard dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité formulée auprès du gestionnaire d'infrastructure pour ce service se rapporte. L'autorité publie sans délai cette déclaration et en informe concomitamment toute autorité organisatrice ayant conclu un contrat de service public pour assurer un ou plusieurs services ferroviaires ayant la même origine et la même destination et toute entreprise ferroviaire exécutant un tel contrat de service public.

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut limiter ou, le cas échéant,

③

①

②

③

④

⑤

⑥

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

Art. 2122-3. – Au sens du présent titre, on entend par "capacités de l'infrastructure" la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période.

On entend par "sillon" la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.

**Titre III : Régulation**

**Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau**

Art. L. 2133-1. – Lorsqu'une entreprise ferroviaire effectue des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières vérifie, 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 conformément à l'article L. 2121-12. Elle se prononce également sur l'existence éventuelle

b) Le dernier alinéa est complété par les mots : « , pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières » ;

2° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2133-1. – L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public par un service prévu en application de l'article L. 2121-12, à la demande de l'autorité organisatrice qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat, afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire ce service,

interdire un service annoncé en application du deuxième alinéa, sous réserve que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ait, par une décision prise en application de l'article L. 2133-1, estimé que ce service compromet l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public, en se conformant à cette décision. » :

b) Le dernier alinéa est complété par les mots : « , pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières » ;

1° bis (nouveau)  
L'article L. 2122-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« On entend par "horaire de service" les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire. » :

2° L'article L. 2133-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 2133-1. – Afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou, le cas échéant, d'interdire un service en application du troisième alinéa de l'article L. 2121-12, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières se prononce, par une décision, sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public par un service annoncé en application du deuxième alinéa du même article L. 2121-12, à la demande de

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

**Dispositions en vigueur**

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 d'infrastructure 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.

Les décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont prises dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction et notifiées au demandeur. Elles sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État.

**Texte de la proposition de loi**

~~conformément au même article L. 2121-12. » ;~~

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public ou du gestionnaire d'infrastructure, formulée dans un délai d'un mois à compter de la publication, par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, de la déclaration mentionnée au même deuxième alinéa.

« Lorsque l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières décide que le service annoncé en application dudit article L. 2121-12 compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui pourraient être apportés à ce service pour que l'entreprise puisse assurer ce service sans compromettre l'équilibre économique dudit contrat.

« La décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est prise dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction et notifiée au demandeur. Elle précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification. La décision est susceptible de recours devant le Conseil d'État. » ;

⑫

⑬

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

⑭

**Première partie : Dispositions communes**

3° Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

3° Le 8° de l'article L. 1263-2 est ainsi rédigé :

**Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports**

**Titre VI : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**

**Chapitre III : Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**

**Section 2 : Règlements des différends en matière de transport ferroviaire**

*Art. L. 1263-2.* – Tout candidat, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service au sens du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'un différend, 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, au sens du même livre :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

.....  
8° A la création de services intérieurs de transport de voyageurs effectués lors d'un service international de transport de voyageurs.  
.....

« 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12. »

« 8° À la création de services de transport de personnes librement organisés en application de l'article L. 2121-12. »

⑮

II. – ~~Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

II. – (*Supprimé*)

⑯

**Amdt COM-6**

**Article 6**

Par dérogation aux articles 4 et 5 de la présente loi, ~~les articles L. 1263-2, L. 2121-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur version antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes effectués entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le~~

**Article 6**

I. – Par dérogation aux articles 1<sup>er</sup>, 4 et 5 de la présente loi, jusqu'au 2 décembre 2019, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application du IV du

⑰

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

13 décembre 2020-

présent article.

II. – Par dérogation aux articles 1<sup>er</sup>, 4 et 5 de la présente loi, du 3 décembre 2019 au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités exploite, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, sous réserve des dessertes intérieures effectuées dans le cadre de services de transport international en application du IV du présent article.

②

III. – Par dérogation à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités gère, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et perçoit des redevances à ce titre auprès des entreprises ferroviaires.

③

IV. – Par dérogation aux articles 4 et 5 de la présente loi, les articles L. 1263-2, L. 2121-2, L. 2121-12 et L. 2133-1 du code des transports, dans leur version antérieure à la présente loi, continuent à s'appliquer aux services de transport ferroviaire de personnes effectués jusqu'au 13 décembre 2020.

④

**Amdt COM-7**

CHAPITRE II

**POSER LES CONDITIONS  
D'UNE OUVERTURE À LA  
CONCURRENCE EFFECTIVE ET  
REUSSIE**

**Article 7**

CHAPITRE II

**Poser les conditions d'une  
ouverture à la concurrence effective  
et réussie**

**Article 7**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
<b>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</b>		
<b>Livre I<sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé</b>	I. – Le code des transports est ainsi modifié :	I. – Le code des transports est ainsi modifié : ①
<b>Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé</b>	1° Le chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 7 ainsi rédigée :	1° Le chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 7 ainsi rédigée : ②
<b>Chapitre I<sup>er</sup> : SNCF Mobilités</b>		
	« Section 7	« Section 7 ③
	« <i>Accès des autorités organisatrices aux données de SNCF Mobilités</i>	« <i>Accès des autorités organisatrices aux données de SNCF Mobilités</i> ④
	« Art. L. 2141-20 – SNCF Mobilités fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.	« Art. L. 2141-20 <sub>2</sub> – SNCF Mobilités fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'exécution des missions qui lui ont été confiées par un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, <u>sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.</u> ⑤
		<b>Amdt COM-8</b>
	« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Mobilités doit transmettre ces informations. » ;	« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Mobilités doit transmettre ces informations. » ; ⑥

**Dispositions en vigueur**

**Titre I<sup>er</sup> : Infrastructures**

**Chapitre I<sup>er</sup> : Infrastructures  
appartenant à l'État et à ses  
établissements publics**

**Section 2 : SNCF Réseau**

**Sous-section 1 : Objet et missions**

**Texte de la proposition de loi**

2° La sous-section 1 de 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 un article L. 2111-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-14-1. – SNCF Réseau fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Réseau doit transmettre ces informations. » ;

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

2° La sous-section 1 de 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 un article L. 2111-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-14-1. – SNCF Réseau fournit à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information nécessaire pour l'organisation des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret en matière industrielle et commerciale. L'autorité organisatrice prend les précautions nécessaires pour empêcher que des tiers non autorisés aient accès aux données couvertes par le secret en matière industrielle et commerciale, sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A.

**Amdt COM-8**

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, établit une liste d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa, ainsi que les délais dans lesquels SNCF Réseau doit transmettre ces informations. » ;

⑦

⑧

⑨



**Dispositions en vigueur**

**Première partie : Dispositions communes**

**Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports**

**Titre VI : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**

**Chapitre IV : Sanctions administratives et pénales**

**Section 2 : Sanctions administratives**

Art. L. 1264-7. – Sont sanctionnés dans les conditions prévues par la présente section :

1° Le non-respect, dans les délais requis, d'une décision prise par le collège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en application des sections 2 et 3 du chapitre III du présent titre ;

2° Le manquement aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article L. 1264-2, à l'exception de celles applicables aux personnes mentionnées au 1° de cet article, ou à l'obligation de donner accès à sa comptabilité prévue au même article ;

3° Le manquement aux obligations de communication d'informations prévues en application des articles L. 2132-7, L. 3111-24, L. 3114-11 du présent code et de l'article L. 122-31 du code de la voirie routière ;

.....

**Texte de la proposition de loi**

3° Après le 3° de l'article L. 1264-7, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :

« 3° *bis* Le manquement aux obligations de communication d'informations aux autorités organisatrices de transport prévues aux articles ~~L. 2111-15~~ et L. 2141-20 ; ».

~~II. – La seconde phrase du premier alinéa des articles L. 2111-14-1 et L. 2141-20 du code des transports est complétée par les mots : « , sans préjudice de la dernière phrase de l'article L. 2121-1 A ».~~

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

3° Après le 3° de l'article L. 1264-7, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :

« 3° *bis* Le manquement aux obligations de communication d'informations aux autorités organisatrices de transport prévues aux articles L. 2111-14-1 et L. 2141-20 ; ».

II et III. – (*Supprimés*)

**Amdt COM-8**

⑩

⑪

⑫

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé	<del>III. — Le II entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.</del>	
Livre I <sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé	Article 8	Article 8
Titre VI : Relations du travail	I. — Le titre VI du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :	I. — Le titre VI du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé : ①
	« CHAPITRE III	« CHAPITRE III ②
	« <i>Transfert du personnel entre entreprises ferroviaires</i>	« <i>Transfert du personnel entre entreprises ferroviaires</i> ③
	« Art. L. 2163-1. — Lorsqu'un <del>droit exclusif est accordé à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités en application de l'article L. 2121 2, le contrat de travail des salariés de SNCF Mobilités concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.</del>	« Art. L. 2163-1. — Lorsqu'un <u>service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire, ou lorsqu'un service de transport ferroviaire exploité par SNCF Mobilités ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public avant le 14 décembre 2020 fait l'objet, après cette date, d'un contrat de service public attribué à une autre entreprise ferroviaire, les salariés de SNCF Mobilités concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois <u>sont transférés</u> à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.</u> ④
	« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.	« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports, selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. ⑤
	« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de SNCF Mobilités. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de	« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de SNCF Mobilités. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de ⑥

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

plein droit.

« Les salariés transférés conservent une rémunération dont le montant annuel, pour une durée de travail équivalente à celle prévue par leur contrat de travail, ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze mois précédant la date du transfert. Cette rémunération s'entend au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l'exception des avantages en nature mentionnés à la première phrase du premier alinéa et de la première phrase du deuxième alinéa du même article L. 242-1.

« Les salariés transférés et leurs ayants droit conservent les facilités de circulation dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. SNCF Mobilités et les entreprises ~~de transport ferroviaire~~ concluent des conventions encadrant les modalités de participation de ces entreprises aux frais résultant de ces facilités de circulation.

« Après leur transfert, les salariés régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ne peuvent cesser leurs fonctions que par démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire, licenciement pour inaptitude ou rupture conventionnelle, ou en application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

« Ces salariés conservent leur affiliation au régime spécial de retraite de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français, ~~selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État.~~

« Les conventions ou accords collectifs en vigueur au sein de SNCF Mobilités continuent de produire effet au sein des entreprises ~~de transport ferroviaire~~ dans les conditions prévues à l'article L. 2261-14 du code du travail.

plein droit.

« Les salariés transférés conservent une rémunération dont le montant annuel, pour une durée de travail équivalente à celle prévue par leur contrat de travail, ne peut être inférieur à la rémunération versée lors des douze mois précédant la date du transfert. Cette rémunération s'entend au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, à l'exception des avantages en nature mentionnés à la première phrase du premier alinéa et de la première phrase du deuxième alinéa du même article L. 242-1.

« Les salariés transférés et leurs ayants droit conservent les facilités de circulation dans des conditions équivalentes à celles des salariés du groupe public ferroviaire. SNCF Mobilités et les entreprises ferroviaires employant des salariés transférés concluent des conventions encadrant les modalités de participation de ces entreprises aux frais résultant de ces facilités de circulation.

**Amdt COM-11**

« Après leur transfert, les salariés régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ne peuvent cesser leurs fonctions que par démission, retraite, licenciement pour motif disciplinaire, licenciement pour inaptitude ou rupture conventionnelle, ou en application de l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure.

« Ces salariés conservent leur affiliation au régime spécial de retraite de la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

**Amdt COM-12**

« Les conventions ou accords collectifs en vigueur au sein de SNCF Mobilités continuent de produire effet au sein des entreprises ferroviaires dans les conditions prévues à l'article L. 2261-14 du code du travail.

**Amdt COM-11**

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture

« Art. L. 2163-2. – Lorsqu'un ~~droit exclusif est accordé à une~~ entreprise ferroviaire ~~en application de l'article L. 2121-2,~~ le contrat de travail des salariés ~~de l'opérateur sortant~~ concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports dans les conditions prévues à l'article L. 2163-1.

« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de l'opérateur sortant. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat ~~mentionné à l'article L. 2121-2~~ ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées ~~par l'article L. 2163-1,~~ l'exploitation dudit service est à nouveau attribuée à SNCF Mobilités, les salariés transférés à SNCF Mobilités qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert sont à nouveau régis par ce statut. Les salariés recrutés par les entreprises ferroviaires avant et pendant la durée du contrat ~~de concession ou du~~ ~~marché~~ public transférés à SNCF

« Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

**Amdt COM-12**

« Art. L. 2163-2. – Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire, le contrat de travail des salariés de l'entreprise ferroviaire sortante concourant directement ou indirectement à l'exploitation de ce service depuis au moins six mois est transféré à cette entreprise dans les conditions prévues au présent article.

**Amdts COM-10, COM-11**

« Le périmètre des salariés requis pour l'exploitation du futur service à transférer est arrêté par l'autorité organisatrice des transports dans les conditions prévues à l'article L. 2163-1.

« Les salariés transférés sont en priorité désignés sur la base du volontariat. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur au nombre de salariés à transférer arrêté par l'autorité organisatrice des transports, les salariés restants sont choisis sur décision de l'opérateur sortant. En cas de refus des salariés désignés d'accepter le transfert de leur contrat de travail, ce contrat prend fin de plein droit.

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat de service public ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées à l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est à nouveau attribuée à SNCF Mobilités, les salariés transférés à SNCF Mobilités qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert sont à nouveau régis par ce statut. Les salariés recrutés par les entreprises ferroviaires avant et pendant la durée du contrat de service public transférés à SNCF Mobilités sont repris en tant que salariés non

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Mobilités sont repris en tant que salariés ~~contractuels~~.

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat ~~mentionné à l'article L. 2121-2~~ ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées ~~par l'article L. 2163-1,~~ l'exploitation dudit service est attribuée à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités, les salariés transférés ~~à l'opérateur entrant~~ continuent de bénéficier des conditions ~~du transfert de leur contrat de travail~~ mentionnées à l'article L. 2163-1. »

II. – ~~Le chapitre III du titre VI du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :~~

~~1° Au début du premier alinéa de l'article L. 2163-1, sont ajoutés les mots : « Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire en application de l'article L. 2121-1 B, ou » ;~~

~~2° L'article L. 2163-2 est ainsi modifié :~~

~~a) Au début du premier alinéa de l'article, sont ajoutés les mots : « Lorsqu'un service de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public exploité par une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités est attribué, à l'issue de ce contrat, à une autre entreprise ferroviaire en application de l'article L. 2121-1 B, ou » ;~~

~~b) À la première phrase de l'avant dernier alinéa et au dernier~~

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

régis par ce statut.

**Amdts COM-10, COM-13**

« Lorsqu'à l'issue d'un contrat de service public ayant donné lieu à un transfert de salariés dans les conditions fixées à l'article L. 2163-1, l'exploitation dudit service est attribuée à une entreprise ferroviaire autre que SNCF Mobilités, les salariés transférés à l'entreprise ferroviaire entrante qui étaient régis par le statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 avant leur premier transfert continuent de bénéficier des conditions de leur transfert mentionnées à l'article L. 2163-1.

**Amdts COM-10, COM-11, COM-9**

« Les modalités d'application de cet article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

**Amdt COM-12**

II à IV. – *(Supprimés)*

**Amdt COM-10**

(17)

(18)

(19)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
<b>Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé</b>  <b>Chapitre I<sup>er</sup> : SNCF Mobilités</b>	<del>alinéa, la première occurrence des mots : « à l'article », est remplacée par les mots : « aux articles L. 2121-1 B ou ».</del>	
	<del>III. — Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.</del>	
	<del>IV. — Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.</del>	
	<b>Article 9</b>	<b>Article 9</b>
	Le code des transports est ainsi modifié :	Le code des transports est ainsi modifié : ①
	1° Le chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 8 ainsi rédigée :	1° Le chapitre I <sup>er</sup> du titre IV du livre I <sup>er</sup> de la deuxième partie est complété par une section 8 ainsi rédigée : ②
	« Section 8	« Section 8 ③
	« <i>Matériels roulants</i>	« <i>Matériels roulants</i> ④
	« Art. L. 2141-21. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. » ;	« Art. L. 2141-21. – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. » ; ⑤
<b>Titre II : Exploitation</b>		
<b>Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé</b>		
<b>Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'Etat et à ses établissements publics</b>		
<b>Sous-section 2 : Services d'intérêt régional</b>		
<u>Art. L. 2121-4-1.</u> – Les matériels roulants utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite exclusive des missions prévues par un contrat de service public peuvent être repris par l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités pour la poursuite des	2° L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé.	2° L'article L. 2121-4-1 du code des transports est abrogé. ⑥

## Dispositions en vigueur

missions qui font l'objet de ce contrat de service public. Cette reprise se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette des subventions versées par ladite autorité organisatrice. Elle ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

### Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé

#### Chapitre I<sup>er</sup> : SNCF Mobilités

#### Section 4 : Gestion domaniale

### Titre I<sup>er</sup> : Infrastructures

#### Chapitre I<sup>er</sup> : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics

## Texte de la proposition de loi

### Article 10

Après l'article L. 2141-15-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2141-15-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-15-2. – Les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. L'autorité organisatrice ~~les met à la disposition des entreprises ferroviaires pour la poursuite de missions qui font l'objet de contrats de service public.~~ »

### Article 11

I. – 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 complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Gares et Connexions

« Sous-section 1

« Statut

« Art. L. 2111-27. – La direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs est transformée en

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

### Article 10

Après l'article L. 2141-15-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2141-15-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2141-15-2. – Les ateliers de maintenance totalement ou majoritairement utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public sont transférés à l'autorité organisatrice compétente, à sa demande. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. L'autorité organisatrice ne peut affecter ces ateliers à d'autres usages que ceux d'une installation de service au sens de l'article L. 2123-1. »

### Amdt COM-14

### Article 11

I. – 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 complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Gares et Connexions

« Sous-section 1

« Statut

« Art. L. 2111-27. – La direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs est transformée en

①

②

①

②

③

④

⑤

⑥

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

société anonyme dénommée "~~Gares et Connexions~~". Le capital de la société est détenu en majorité par l'État.

« Les statuts de la société Gares et Connexions sont fixés par décret en Conseil d'État. À la date de publication de ses statuts initiaux, le capital de Gares et Connexions est détenu intégralement par l'État.

« L'ensemble des biens, droits, ~~obligations, — contrats, conventions et autorisations~~ de toute nature de la direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs, en France et hors de France, sont de plein droit et sans formalité ceux de la société anonyme Gares et Connexions à compter de la date de la transformation. Cette transformation n'a aucune incidence sur ces biens, droits, ~~obligations, — contrats, conventions et autorisations~~ et n'entraîne, en particulier, pas de modification des contrats et des conventions en cours conclus par Gares et Connexions ou les sociétés qui lui 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. L'ensemble des opérations résultant de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme sont réalisées à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'État, de ses agents ou de toute autre personne publique.

« La transformation de Gares et Connexions en société anonyme n'emporte aucune conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels, qu'il s'agisse des salariés régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ou des salariés ~~contractuels~~.

« Sauf dispositions législatives contraires, Gares et Connexions est soumise aux lois applicables aux sociétés anonymes.

« *Sous-section 2*

Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

société anonyme dénommée "Gares et Connexions". Le capital de la société est détenu en majorité par l'État.

« Les statuts de la société Gares et Connexions sont fixés par décret en Conseil d'État. À la date de publication de ses statuts initiaux, le capital de Gares et Connexions est détenu intégralement par l'État.

« L'ensemble des biens, droits et obligations de toute nature de la direction autonome de SNCF Mobilités en charge de la gestion des gares de voyageurs, en France et hors de France, sont de plein droit et sans formalité ceux de la société anonyme Gares et Connexions à compter de la date de la transformation. Cette transformation 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 Gares et Connexions ou les sociétés qui lui 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. L'ensemble des opérations résultant de la transformation de Gares et Connexions en société anonyme sont réalisées à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, rémunération, salaire ou honoraire au profit de l'État, de ses agents ou de toute autre personne publique.

**Amdt COM-15**

« La transformation de Gares et Connexions en société anonyme n'emporte aucune conséquence sur le régime juridique auquel sont soumis les personnels, qu'il s'agisse des salariés régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2 du présent code ou des salariés non régis par ce statut.

**Amdt COM-16**

« Sauf dispositions législatives contraires, Gares et Connexions est soumise aux lois applicables aux sociétés anonymes.

« *Sous-section 2*

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪



**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

*« Objet et missions*

« Art. L. 2111-28. – Gares et Connexions a pour objet de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou par d'autres personnes publiques.

« Gares et Connexions fournit aux entreprises ferroviaires les services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 pour lesquels elle perçoit des redevances.

« Art. L. 2111-29. – Gares et Connexions 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 en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires.

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont transmis au Parlement.

« Gares et Connexions rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

*« Sous-section 3*

*« Organisation*

« Art. L. 2111-30. – Gares et Connexions est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le

*« Objet et missions*

« Art. L. 2111-28. – Gares et Connexions a pour objet de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou par d'autres personnes publiques.

« Gares et Connexions fournit aux entreprises ferroviaires les services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 pour lesquels elle perçoit des redevances.

« Art. L. 2111-29. – Gares et Connexions 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 en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de rénovation des gares, de sécurité des gares et de développement équilibré des territoires.

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont transmis au Parlement.

« Gares et Connexions rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

*« Sous-section 3*

*« Organisation*

« Art. L. 2111-30. – Gares et Connexions est doté d'un conseil d'administration qui, par dérogation à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

⑰

⑱

⑲

⑳

㉑

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

capital des sociétés à participation publique, comprend :

« 1° Des représentants de l'État ainsi que des personnalités choisies par l'État 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 assurées par l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des représentants de la SNCF, dont le président délégué de son directoire, nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF ;

« 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 relative à la démocratisation du secteur public.

« Parmi les membres désignés en application du 1° du présent article, au moins deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, au moins un est un représentant du Groupement des autorités responsables de transport et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

« Le nombre de représentants nommés en application du même 1° est égal à la moitié du nombre de membres du conseil d'administration.

« Le nombre de représentants nommés en application du 3° est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.

« Un membre du conseil d'administration de Gares et Connexions ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, membre du conseil d'administration ou dirigeant 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

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

capital des sociétés à participation publique, comprend :

« 1° Des représentants de l'État ainsi que des personnalités choisies par l'État 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 assurées par l'établissement, nommés par décret ;

« 2° Des représentants de la SNCF, dont le président délégué de son directoire, nommés par décret sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF ;

« 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 relative à la démocratisation du secteur public.

« Parmi les membres désignés en application du 1° du présent article, au moins deux sont des représentants des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, au moins un est un représentant du Groupement des autorités responsables de transport et au moins un est choisi parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

« Le nombre de représentants nommés en application du même 1° est égal à la moitié du nombre de membres du conseil d'administration.

« Le nombre de représentants nommés en application du 3° est égal au tiers du nombre de membres du conseil d'administration.

« Un membre du conseil d'administration de Gares et Connexions ne peut être simultanément membre du conseil de surveillance, membre du conseil d'administration ou dirigeant 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

(22)

(23)

(24)

(25)

(26)

(27)

(28)

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

d'entreprise ferroviaire.

« Les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration de Gares et Connexions sont fixées dans les statuts de la société mentionnés à l'article L. 2111-27 du présent code.

« *Art. L. 2111-31.* – Le président du conseil d'administration de Gares et Connexions est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il assure la direction générale de Gares et Connexions.

« 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 Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières l'identité de la personne ainsi que les conditions, notamment financières, qui régissent son mandat.

« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les motifs de sa proposition.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières 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 Gares et Connexions si elle estime que l'indépendance de la personne proposée à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire est insuffisamment garantie, ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une

d'entreprise ferroviaire.

« Les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration de Gares et Connexions sont fixées dans les statuts de la société mentionnés à l'article L. 2111-27 du présent code.

« *Art. L. 2111-31.* – Le président du conseil d'administration de Gares et Connexions est nommé par décret, sur proposition du conseil de surveillance de la SNCF et après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Il assure la direction générale de Gares et Connexions.

« 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 Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières l'identité de la personne ainsi que les conditions, notamment financières, qui régissent son mandat.

« Avant de transmettre à l'autorité investie du pouvoir de révocation toute proposition de révocation du président du conseil d'administration de Gares et Connexions, le conseil de surveillance de la SNCF fait connaître à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les motifs de sa proposition.

« L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières 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 Gares et Connexions si elle estime que l'indépendance de la personne proposée à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire est insuffisamment garantie, ou s'opposer à sa révocation si elle estime que cette révocation est motivée par l'indépendance dont la personne concernée a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une

(29)

(30)

(31)

(32)

(33)

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

activité d'entreprise ferroviaire.

« Art. L. 2111-32. – Sont considérés comme dirigeants de Gares et Connexions pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

« Pendant leur mandat, les dirigeants de Gares et Connexions 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 Gares et Connexions.

« Art. L. 2111-33. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-16-2 est consultée dans les conditions prévues au même article L. 2111-16-2 lorsque le président du conseil d'administration de Gares et Connexions ou un dirigeant de Gares et Connexions chargé des missions mentionnées au second alinéa de l'article L. 2111-28 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.

« Art. L. 2111-34. – Gares et Connexions prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques

activité d'entreprise ferroviaire.

« Art. L. 2111-32. – Sont considérés comme dirigeants de Gares et Connexions pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

« Pendant leur mandat, les dirigeants de Gares et Connexions 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 Gares et Connexions.

« Art. L. 2111-33. – La commission de déontologie du système de transport ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-16-2 est consultée dans les conditions prévues au même article L. 2111-16-2 lorsque le président du conseil d'administration de Gares et Connexions ou un dirigeant de Gares et Connexions chargé des missions mentionnées au second alinéa de l'article L. 2111-28 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.

« Art. L. 2111-34. – Gares et Connexions prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques

(34)

(35)

(36)

(37)

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section.

« Elle établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations d'ordre économique, commercial, financier ou technique détenues par les services du gestionnaire des gares responsables des conditions d'accès à ces infrastructures et de tarification 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. Ce plan précise les conditions d'utilisation et de communication de ces informations. Il est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« *Sous-section 4*

« *Gestion domaniale*

« *Art. L. 2111-35.* – Les biens immobiliers ~~de Gares et Connexions~~ et Connexions relevant de son domaine public sont déclassés à la date de sa transformation en société anonyme. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Gares et Connexions. Ils peuvent être librement gérés et aliénés dans les conditions du droit commun.

« Lorsque les conditions de la cession ou de l'apport d'un bien compromettent la bonne exécution par Gares et Connexions et ses filiales de leurs obligations législatives et réglementaires ou des engagements pris dans le cadre du contrat mentionné à l'article L. 2111-29, l'État s'oppose à la cession ou à l'apport ou subordonne leur réalisation à la condition qu'ils ne portent pas préjudice à la bonne exécution desdites obligations. À cette fin, Gares et Connexions et ses filiales transmettent à l'État toutes informations utiles et, notamment, le projet de convention avec le cessionnaire ou le destinataire de

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section.

« Elle établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations d'ordre économique, commercial, financier ou technique détenues par les services du gestionnaire des gares responsables des conditions d'accès à ces infrastructures et de tarification 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. Ce plan précise les conditions d'utilisation et de communication de ces informations. Il est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

« *Sous-section 4*

« *Gestion domaniale*

« *Art. L. 2111-35.* – L. – Les biens immobiliers de la direction autonome Gares et Connexions relevant de son domaine public sont déclassés à la date de sa transformation en société anonyme. Ils sont attribués à cette même date en pleine propriété à la société Gares et Connexions. Ils peuvent être librement gérés et aliénés dans les conditions du droit commun.

**Amdt COM-17**

« Lorsque les conditions de la cession ou de l'apport d'un bien compromettent la bonne exécution par Gares et Connexions et ses filiales de leurs obligations législatives et réglementaires ou des engagements pris dans le cadre du contrat mentionné à l'article L. 2111-29, l'État s'oppose à la cession ou à l'apport ou subordonne leur réalisation à la condition qu'ils ne portent pas préjudice à la bonne exécution desdites obligations. À cette fin, Gares et Connexions et ses filiales transmettent à l'État toutes informations utiles et, notamment, le projet de convention avec le cessionnaire ou le destinataire de

38

39

40

41

42

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission  
du Sénat en première lecture**

l'apport.

« En cas de non-respect des conditions prévues au deuxième alinéa du présent article par Gares et Connexions ou par l'une de ses filiales, la nullité de la cession ou de l'apport peut être demandée par l'État dès lors que le prix de cession des biens immobiliers concernés dépasse un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

« Les conditions et modalités de l'opposition mentionnée au même deuxième alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Gares et Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord relatif au transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant des services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 à Gares et Connexions. À défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du I, les modalités de ce transfert sont déterminées par voie réglementaire.

III. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Titre II : Exploitation**

**Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé**

**Article 12**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II ~~de~~ ~~livre~~ I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

**« Vente des billets**

« Art. L. 2121-13. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. »

l'apport.

« En cas de non-respect des conditions prévues au deuxième alinéa du présent article par Gares et Connexions ou par l'une de ses filiales, la nullité de la cession ou de l'apport peut être demandée par l'État dès lors que le prix de cession des biens immobiliers concernés dépasse un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

« Les conditions et modalités de l'opposition mentionnée au même deuxième alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – Gares et Connexions et SNCF Mobilités concluent un accord relatif au transfert des personnels de SNCF Mobilités assurant des services et prestations en gare mentionnés à l'article L. 2123-1 à Gares et Connexions. À défaut d'un tel accord dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du I, les modalités de ce transfert sont déterminées par voie réglementaire.

III. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Article 12**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

**« Vente des billets**

« Art. L. 2121-13. – L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets, dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale, définies par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Cette obligation s'impose alors à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes. »

④3

④4

④5

④6

①

②

③

④

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
		<b>Amdt COM-18</b>
	CHAPITRE III	CHAPITRE III
	<b>DISPOSITIONS DIVERSES</b>	<b>Dispositions diverses</b>
	<b>Article 13</b>	<b>Article 13</b>
<p><b>Première partie : Dispositions communes</b></p> <p><b>Livre II : Les principes directeurs de l'organisation des transports</b></p> <p><b>Titre I<sup>er</sup> : La coordination des autorités publiques</b></p> <p><b>Chapitre II : Les orientations de l'État</b></p> <p><b>Section 1 bis : Schéma national des services de transport</b></p> <p><i>Art. L. 1212-3-2.</i> – 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><b>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</b></p> <p><b>Livre I<sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé</b></p> <p><b>Titre II : Exploitation</b></p> <p><b>Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire guidé</b></p> <p><b>Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics</b></p> <p><b>Sous-section 2 : Services d'intérêt régional</b></p> <p><i>Art. L. 2121-4.</i> – Une convention passée entre chaque région et SNCF Mobilités fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.</p> <p>Le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges</p>	<p>I. – La seconde phrase de l'article L. 1212-3-2 du code des transports est supprimée.</p> <p>II. – Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Les articles L. 2121-4, L. 2121-8-1 et L. 2133-7 sont abrogés ;</p>	<p>I. – La seconde phrase de l'article L. 1212-3-2 du code des transports est supprimée. ①</p> <p>II. – Le code des transports est ainsi modifié : ②</p> <p>1° Les articles L. 2121-4, L. 2121-8-1 et L. 2133-7 sont abrogés ; ③</p>

## Dispositions en vigueur

entre les régions et SNCF Mobilités sont précisés par décret en Conseil d'État.

*Art. L. 2121-8-1.* – Lorsqu'un service d'intérêt régional fait l'objet d'une convention avec SNCF Mobilités, SNCF Mobilités ouvre à l'autorité organisatrice compétente l'ensemble des données qui décrivent ledit service, notamment les arrêts et les horaires planifiés et temps de trajet réels des trains, ainsi que les parcs de stationnement dont elle a la responsabilité, pour intégration dans les services d'information du public mentionnés à l'article L. 1231-8.

### **Titre III : Régulation**

#### **Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau**

*Art. L. 2133-7.* – A la demande de l'autorité administrative compétente, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifs sociaux nationaux et des articles L. 1112-1 à L. 1112-10. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

### **Titre II : Exploitation**

#### **Chapitre I<sup>er</sup> : Organisation du transport ferroviaire ou guidé**

##### **Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics**

##### **Sous-section 2 : Services d'intérêt régional**

*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'Ile-de-France, pour l'organisation des services définis par l'article L. 2121-3.

La mise en œuvre de ces

## Texte de la proposition de loi

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

2° Le second alinéa de

2° Le second alinéa de

④



**Dispositions en vigueur**

services fait l'objet d'une convention d'exploitation particulière entre l'une ou les deux autorités compétentes mentionnées au premier alinéa et SNCF Mobilités, sans préjudice des responsabilités que l'État a confiées à ce dernier pour l'organisation des services d'intérêt national.

Art. L. 2121-7. – La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État 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 SNCF Mobilités de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'État voisin pour l'organisation de tels services.

.....  
Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et SNCF Mobilités 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.

**Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics**

**Sous-section 3 : Services assurés dans la région Ile-de-France**

Art. L. 2121-9. – Les dispositions de la sous-section 2, à l'exception des articles L. 2121-4-1 et L. 2121-8-1, ne sont pas applicables à la région Ile-de-France.

.....

**Texte de la proposition de loi**

l'article L. 2121-6 est supprimé ;

3° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :

a) À la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « l'entreprise ferroviaire ~~avec qui elle a~~ signé un contrat de service public » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

4° Au premier alinéa de l'article L. 2121-9, les mots : « , à l'exception des articles L. 2121-4-1 et L. 2121-8-1, » sont supprimés.

III. – ~~Le I du présent article~~

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

l'article L. 2121-6 est supprimé ;

3° L'article L. 2121-7 est ainsi modifié :

a) À la seconde phrase du premier alinéa, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « l'entreprise ferroviaire avec laquelle elle a signé un contrat de service public » ;

b) Le dernier alinéa est supprimé ;

4° Au premier alinéa de l'article L. 2121-9, les mots : « , à l'exception des articles L. 2121-4-1 et L. 2121-8-1, » sont supprimés.

III. – (*Supprimé*)

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
	<del>entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.</del>	<b>Amdt COM-19</b>
	IV. – Le II du présent article entre en vigueur le 3 décembre 2019.	IV. – Le II du présent article entre en vigueur le 3 décembre 2019. ⑩
<b>Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidés</b>	<b>Article 14</b>	<b>Article 14</b>
<b>Chapitre I<sup>er</sup> : SNCF Mobilités</b>		
<b>Section 3 : Gestion financière et comptable</b>		
<u>Art. L. 2141-12.</u> – 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.	I. – Le code des transports est ainsi modifié :	I. – Le code des transports est ainsi modifié : ①
Ces filiales ne peuvent recevoir les concours financiers de l’État prévus par l’article L. 2141-19.	1° Le second alinéa de l’article L. 2141-12 <del>est abrogé</del> ;	1° Le second alinéa de l’article L. 2141-12 <u>est supprimé</u> ; ②
<b>Section 6 : Ressources</b>	2° L’article L. 2141-19 est ainsi rédigé :	2° L’article L. 2141-19 est ainsi rédigé : ③
<u>Art. L. 2141-19.</u> – SNCF Mobilités reçoit des concours financiers de la part 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. Il reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4.	« Art. L. 2141-19. – Les ressources de SNCF Mobilités sont constituées par :	« Art. L. 2141-19. – Les ressources de SNCF Mobilités sont constituées par : ④
Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par SNCF Mobilités avec l’État ou les collectivités territoriales concernées.	« 1° Les recettes directes du trafic ;	« 1° Les recettes directes du trafic ; ⑤
	« 2° Les concours versés <del>par l’État ou les régions</del> pour la réalisation de services de transport ferroviaire de personnes faisant l’objet d’un contrat de service public ;	« 2° Les concours versés <u>par les autorités organisatrices de transport</u> pour la réalisation de services de transport ferroviaire de personnes faisant l’objet d’un contrat de service public ; ⑥
	« 3° Les autres produits liés aux biens dont il est propriétaire ;	« 3° Les autres produits liés aux biens dont il est propriétaire ; ⑦
		<b>Amdt COM-20</b>

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

« 4° Les produits financiers ;

« 5° Les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »

II- ~~Le 2° de l'article L. 2141-19 est ainsi rédigé :~~

~~« 2° Les concours des autorités organisatrices de transport, lorsque des contrats de concession ou des marchés publics lui sont attribués dans les conditions prévues à l'article L. 2121-1 B ; ».~~

~~III- Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.~~

~~IV- Le II entre en vigueur le 3 décembre 2019.~~

~~V. – Du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2020, SNCF Mobilités reçoit des concours financiers de la part 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. Les filiales créées ou acquises par SNCF Mobilités ne peuvent recevoir ces concours financiers.~~

« 4° Les produits financiers ;

« 5° Les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires. »

II à IV. – *(Supprimés)*

**Amdt COM-20**

V. – Jusqu'au 13 décembre 2020, SNCF Mobilités reçoit des concours financiers de la part 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. Les filiales créées ou acquises par SNCF Mobilités ne peuvent recevoir ces concours financiers.

**Amdt COM-20**

⑧

⑨

⑩

⑪

**Livre I<sup>er</sup> : Système de transport ferroviaire ou guidé**

**Titre préliminaire: Système de transport ferroviaire national**

**Chapitre I<sup>er</sup> : Groupe public ferroviaire**

**Section 1 : Organisation**

**Article 15**

**Article 15**

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2101-1 est ainsi modifié :

Art. L. 2101-1. – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système

a) À la première phrase du premier alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2101-1 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les

①

②

③

## Dispositions en vigueur

ferroviaire national. Ces trois entités ont un caractère indissociable et solidaire. Le groupe 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. 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.

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.

*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.

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent également employer des salariés sous le régime des conventions collectives.

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 occuper tout emploi ouvert dans l'un des

## Texte de la proposition de loi

mots : « , Gares et Connexions » ;

*b)* À la deuxième phrase du même premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa, le nombre : « trois » est remplacé par le nombre : « quatre » ;

*c)* À la troisième phrase du même premier alinéa, les mots : « chacun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités » ;

2° L'article L. 2101-2 est ainsi modifié :

*a)* Aux premier, deuxième et troisième alinéas, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

*b)* Au même troisième alinéa, les mots : « l'un des établissements publics » sont remplacés par les mots : « l'une des entités » ;

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

mots : « , Gares et Connexions » ;

*b)* À la deuxième phrase du même premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa, le nombre : « trois » est remplacé par le nombre : « quatre » ;

*c)* À la troisième phrase du même premier alinéa, les mots : « chacun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités » ;

2° L'article L. 2101-2 est ainsi modifié :

*a)* Aux premier, deuxième et troisième alinéas, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

*b)* Au même troisième alinéa, les mots : « l'un des établissements publics » sont remplacés par les mots : « l'une des entités » ;

④

⑤

⑥

⑦

⑧

## Dispositions en vigueur

établissements publics constituant le groupe public ferroviaire, avec continuité de leur contrat de travail, ou dans leurs filiales.

.....  
*Art. L. 2101-3.* – Par

dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, 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.

### Section 2 : Institutions représentatives du personnel

*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 nonobstant toute disposition contraire du statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2, sous réserve des dispositions spécifiques prévues à la présente section.

### Chapitre II : SNCF

#### Section 1 : Objet et missions

*Art. L. 2102-2.* – 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, la SNCF est considérée comme l'employeur des salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

#### Chapitre I<sup>er</sup> : Groupe public ferroviaire

#### Section 2 : Institutions représentatives du personnel

*Art. L. 2101-5.* – I. – II est

## Texte de la proposition de loi

3° Aux articles L. 2101-3 et L. 2101-4 et à la première phrase de l'article L. 2102-2, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;

4° L'article L. 2101-5 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du I,

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

3° Aux articles L. 2101-3 et L. 2101-4 et à la première phrase de l'article L. 2102-2, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;

4° L'article L. 2101-5 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du I,

⑨

⑩

⑪

**Dispositions en vigueur**

constitué auprès de la SNCF, par dérogation aux dispositions de l'article L. 2313-1 du code du travail relatives au comité social et économique central d'entreprise, un comité social et économique 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.

.....  
II. – Par dérogation aux articles L. 2312-78 à L. 2312-81 et L. 2316-23 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 dans les six mois suivant la constitution du groupe public ferroviaire, par voie réglementaire.

III. – 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 applicable à aucun des établissements publics constituant le groupe public ferroviaire.

IV. – 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 communautaire, au sens de l'article L. 2341-2 du même code.

**Texte de la proposition de loi**

après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , à Gares et Connexions » et les mots : « chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités lorsqu'elles sont dotées » ;

b) Au II et à la première phrase du III, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;

c) À la dernière phrase du même III, les mots : « aucun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « aucune des entités » ;

d) Au IV, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » et les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « qu'elles » ;

5° L'article L. 2101-6 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , à Gares et Connexions » et les mots : « chacun de ces établissements publics lorsqu'ils sont dotés » sont remplacés par les mots : « chacune de ces entités lorsqu'elles sont dotées » ;

b) Au II et à la première phrase du III, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;

c) À la dernière phrase du même III, les mots : « aucun des établissements publics » sont remplacés par les mots : « aucune des entités » ;

d) Au IV, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » et les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « qu'elles » ;

5° L'article L. 2101-6 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture	
<p><i>Art. L. 2101-6.</i> – Par dérogation aux deux premiers alinéas de l'article L. 2143-5 du code du travail, les délégués syndicaux centraux sont désignés au niveau de l'ensemble des établissements constituant le groupe public ferroviaire. Chacun de ces délégués syndicaux 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>modifié :</p> <p>– à la première phrase, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;</p>	<p>modifié :</p> <p>– à la première phrase, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;</p>	⑰
<p>.....</p> <p>Les accords collectifs négociés au niveau de la SNCF pour l'ensemble des établissements publics du groupe public ferroviaire sont soumis au régime des accords d'entreprise.</p>	<p>– à la seconde phrase, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;</p> <p>b) Au troisième alinéa, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;</p>	<p>– à la seconde phrase, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;</p> <p>b) Au troisième alinéa, les mots : « établissements publics » sont remplacés par le mot : « entités » ;</p>	⑱
<p>Par dérogation au deuxième alinéa du présent article, les négociations prévues au 3° de l'article L. 2242-15 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 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° des articles L. 3312-5 et L. 3322-6 dudit code est appréciée conformément aux règles définies à l'article L. 2232-12</p>	<p>c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :</p> <p>– à la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;</p>	<p>c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :</p> <p>– à la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;</p>	⑳
			㉑

**Dispositions en vigueur**

du même code, en prenant en compte les suffrages obtenus dans l'ensemble des établissements de l'établissement public concerné.

**Chapitre II : SNCF**

**Section 1 : Objet et missions**

*Art. L. 2102-1. –*

L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé " SNCF " a pour objet d'assurer :

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

.....

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 la négociation sociale d'entreprise, en veillant au respect de l'article L. 2101-2 ;

4° Des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public ferroviaire, dont la gestion des parcours professionnels et des mobilités internes au groupe pour les métiers à vocation transversale, l'action sociale, la santé, la politique du logement, la gestion administrative de la paie, l'audit et le contrôle des

**Texte de la proposition de loi**

– à la deuxième phrase, les mots : « établissement public » sont remplacés par le mot : « entité » ;

– à la troisième phrase, les deux occurrences des mots : « établissement public » sont remplacées par le mot : « entité » et, à la fin, le mot : « concerné » est remplacé par le mot : « concernée » ;

– à la fin de la dernière phrase, les mots : « établissement public concerné » sont remplacés par les mots : « entité concernée » ;

6° L'article L. 2102-1 est ainsi modifié :

a) Au 3°, les mots : « différents établissements publics » sont remplacés par les mots : « différentes entités » ;

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

– à la deuxième phrase, les mots : « établissement public » sont remplacés par le mot : « entité » ; (22)

– à la troisième phrase, les deux occurrences des mots : « établissement public » sont remplacées par le mot : « entité » et, à la fin, le mot : « concerné » est remplacé par le mot : « concernée » ; (23)

– à la fin de la dernière phrase, les mots : « établissement public concerné » sont remplacés par les mots : « entité concernée » ; (24)

6° L'article L. 2102-1 est ainsi modifié : (25)

a) Au 3°, les mots : « différents établissements publics » sont remplacés par les mots : « différentes entités » ; (26)



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
risques.		
La SNCF ne peut exercer aucune des missions mentionnées aux articles L. 2111-9 et L. 2141-1.	b) À l'avant-dernier alinéa, après la référence : « aux articles L. 2111-9 », est insérée la référence : « , L. 2111-28 » ;	b) À l'avant-dernier alinéa, après la référence : « aux articles L. 2111-9 », est insérée la référence : « , L. 2111-28 » ;
Un décret en Conseil d'État précise les missions de la SNCF et leurs modalités d'exercice.		
<u>Art. L. 2102-3.</u> – Pour l'exercice des missions prévues au 4° de l'article L. 2102-1, SNCF Mobilités et SNCF Réseau recourent à la SNCF. A cette fin, SNCF Mobilités et SNCF Réseau concluent des conventions avec la SNCF.	7° À la première et à la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2102-3, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;	7° À la première et à la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 2102-3, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
.....		
<u>Art. L. 2102-4.</u> – Les attributions dévolues à la SNCF 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.	8° Le premier alinéa de l'article L. 2102-4 est ainsi modifié :	8° Le premier alinéa de l'article L. 2102-4 est ainsi modifié :
	a) À la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;	a) À la première phrase, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , de Gares et Connexions » ;
	b) La seconde phrase est ainsi modifiée :	b) La seconde phrase est ainsi modifiée :
	– après les mots : « présent code », sont insérés les mots : « et des fonctions de Gares et Connexions mentionnées à l'article L. 2111-28 » ;	– après les mots : « présent code », sont insérés les mots : « et des fonctions de Gares et Connexions mentionnées à l'article L. 2111-28 » ;
	– sont ajoutés les mots : « et aux gares de voyageurs » ;	– sont ajoutés les mots : « et aux gares de voyageurs » ;
.....		
<b>Section 2 : Organisation</b>		
<u>Art. L. 2102-7.</u> – La SNCF est dotée d'un conseil de surveillance et d'un directoire. Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du		

## Dispositions en vigueur

26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public n'est pas applicable au conseil de surveillance de la SNCF.

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 de l'article 14 de la même loi.

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 de transport ferroviaire et du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Un député et un sénateur sont membres du conseil de surveillance.

### Titre III : Régulation

#### Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau

*Art. L. 2133-11.* – La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités informent l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées.

#### Titre préliminaire: Système de transport ferroviaire national

#### Chapitre II : SNCF

#### Section 2 : Organisation

*Art. L. 2102-8.* – 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.

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.

## Texte de la proposition de loi

9° Au deuxième alinéa de l'article L. 2102-7 et à l'article L. 2133-11, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

10° Après les mots : « ne peut », la fin du second alinéa de l'article L. 2102-8 est ainsi rédigée : « pas être membre des organes dirigeants de SNCF Réseau, ~~de SNCF Gares~~ et Connexions ou de SNCF

## Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture

9° Au deuxième alinéa de l'article L. 2102-7 et à l'article L. 2133-11, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;

10° Après les mots : « ne peut », la fin du second alinéa de l'article L. 2102-8 est ainsi rédigée : « pas être membre des organes dirigeants de SNCF Réseau, de Gares et Connexions ou de SNCF

34

35

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture	
<p><u>Art. L. 2102-10.</u> – 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>Mobilités. » ;</p> <p>11° L’article L. 2102-10 est ainsi modifié :</p>	<p>Mobilités. » ;</p> <p style="text-align: right;"><b>Amdt COM-21</b></p> <p>11° L’article L. 2102-10 est ainsi modifié :</p>	⑶
<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>a) Au deuxième alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;</p>	<p>a) Au deuxième alinéa, après les mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;</p>	⑷
<p>A 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>b) À la première phrase du quatrième alinéa, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;</p>	<p>b) À la première phrase du quatrième alinéa, le mot : « établissements » est remplacé par le mot : « entités » ;</p>	⑸
<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 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>c) À la seconde phrase <del>du</del> <del>quatrième</del> <del>alinéa</del>, après les deux occurrences des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , <del>de</del> <del>SNCF</del> Gares et Connexions » ;</p>	<p>c) À la seconde phrase <u>du</u> <u>même quatrième alinéa</u>, après les deux occurrences des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , <u>de</u> <u>Gares</u> et Connexions » ;</p>	⑹
<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</p>	<p><del>d) À l’avant-dernier alinéa</del>, les mots : « trois établissements » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;</p>	<p><b>Amdt COM-21</b></p> <p>d) <u>À l’avant-dernier alinéa</u>, les mots : « trois établissements » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;</p>	⑺

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture
ferroviaire et les filiales des trois établissements du groupe, accompagnés du rapport de gestion y afférent.	e) Au dernier alinéa, les mots : « trois établissements publics » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;	e) Au dernier alinéa, les mots : « trois établissements publics » sont remplacés par les mots : « quatre entités » ;
A ce titre, le conseil de surveillance peut opérer les vérifications et les contrôles nécessaires auprès des trois établissements publics et de leurs filiales.		
<b>Section 6 : Ressources</b>		
<u>Art. L. 2102-19.</u> – Les ressources de la SNCF sont constituées par :	12° L'article L. 2102-19 est ainsi modifié :	12° L'article L. 2102-19 est ainsi modifié :
	a) Le 1° est ainsi modifié :	a) Le 1° est ainsi modifié :
1° Les rémunérations perçues, 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 ;	– après la première occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , entre la SNCF et Gares et Connexions, » ;	– après la première occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , entre la SNCF et Gares et Connexions, » ;
	– après la seconde occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;	– après la seconde occurrence des mots : « SNCF Réseau », sont insérés les mots : « , Gares et Connexions » ;
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. 2102-20 ;	b) Au 2°, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « et de Gares et Connexions » ;	b) Au 2°, après les mots : « SNCF Mobilités », sont insérés les mots : « et de Gares et Connexions » ;
.....		
<u>Art. L. 2102-20.</u> – 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.	13° L'article L. 2102-20 est ainsi modifié :	13° L'article L. 2102-20 est ainsi modifié :
	a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « et de Gares et Connexions » ;	a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « et de Gares et Connexions » ;
Le montant de ce dividende est	b) À la première phrase du	b) À la première phrase du

**Dispositions en vigueur**

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 est soumis, pour accord, à l'autorité compétente de l'État, qui se prononce dans un délai d'un mois. A défaut d'opposition à l'issue de ce délai, l'accord de celle-ci est réputé acquis.

**Titre II : Exploitation**

**Chapitre III : Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats**

**Section 1**

*Art. L. 2123-1-1.* – La gestion des gares de voyageurs et l'exploitation des autres installations de service, font l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire.

Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre.

*Art. L. 2123-4.* – 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 prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains. 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 leurs groupements concernés.

.....

**Texte de la proposition de loi**

second alinéa, le mot : « constatation » est remplacé par les mots : « de Gares et Connexions, en tenant compte des objectifs de rénovation des gares qui lui sont assignés dans le cadre du contrat pluriannuel conclu entre l'État et Gares et Connexions mentionné à l'article L. 2111-29, et après constatation » ;

14° Le début du premier alinéa de l'article L. 2123-1-1 est ainsi rédigé : « Les installations de service ~~autres que les gares de voyageurs~~ font... (le reste sans changement). » ;

15° Aux première et dernière phrases du premier alinéa de l'article L. 2123-4, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « Gares et Connexions ».

II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture**

second alinéa, le mot : « constatation » est remplacé par les mots : « de Gares et Connexions, en tenant compte des objectifs de rénovation des gares qui lui sont assignés dans le cadre du contrat pluriannuel conclu entre l'État et Gares et Connexions mentionné à l'article L. 2111-29, et après constatation » ;

14° Le début du premier alinéa de l'article L. 2123-1-1 est ainsi rédigé : « Les installations de service font... (le reste sans changement). » ;

**Amdt COM-22**

15° Aux première et dernière phrases du premier alinéa de l'article L. 2123-4, les mots : « SNCF Mobilités » sont remplacés par les mots : « Gares et Connexions ».

II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

50

51

52